



30 AGO 2007

✓ Sra. Irma M. García  
Directora  
Área de Programación y Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
Departamento de Transportación y Obras Públicas  
PO Box 42007  
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora García:

RE: DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)  
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124

Hacemos referencia a su carta del 8 de junio de 2007, mediante la cual solicita comentarios a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) del proyecto de referencia en sus diferentes alternas A, B y C.

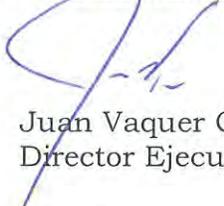
Luego de examinar las rutas propuestas para las tres (3) alternas para dicho proyecto le informamos, que según se desprende de la información suministrada en el documento ambiental, las alternativas A (ruta a campo traviesa) y C (PR-2 sección expreso y campo traviesa) no impactan y/o afectan terrenos al presente en posesión de la Administración de Terrenos de Puerto Rico (AT). Sin embargo, la alternativa B que contempla la conversión en expreso del tramo de la PR-2 entre los municipios de Hatillo y Aguadilla, mediante ensanches de la vía y provisión de marginales y estructuras de control de acceso, se entiende podría impactar terrenos de la AT localizados a la vera norte y sur de la PR-2 en las áreas cercanas a la zona del Túnel de Guajataca (kilómetro 103) en el municipio de Isabela y a la altura del kilómetro 117 (Las Américas Industrial Park) en el municipio de Moca, respectivamente (vea planos de localización adjunto). Los planes de mejoras descritos para la PR-2, los cuales incluirían incrementos en los anchos de vía, conllevarían el potencial de desplazar los lindes de propiedad e impactar los terrenos de la AT. Por este medio, solicitamos que se provean las provisiones necesarias para mantener estos impactos a un mínimo ya se diera el caso.

Debido a lo anterior, y con el propósito de anticipar planes y coordinación de potenciales procesos de traspaso de terrenos afectados, solicitamos sometan a la AT los siguientes documentos: plano de derecho de vía/adquisición, valoraciones y ofertas para los terrenos que puedan quedar impactados y programática de tiempo planeado para el diseño y construcción del proyecto.

No obstante lo anterior, no tenemos objeción al Proyecto asunto y endosamos su implementación según los impactos al ambiente se mantengan a un nivel no significativos.

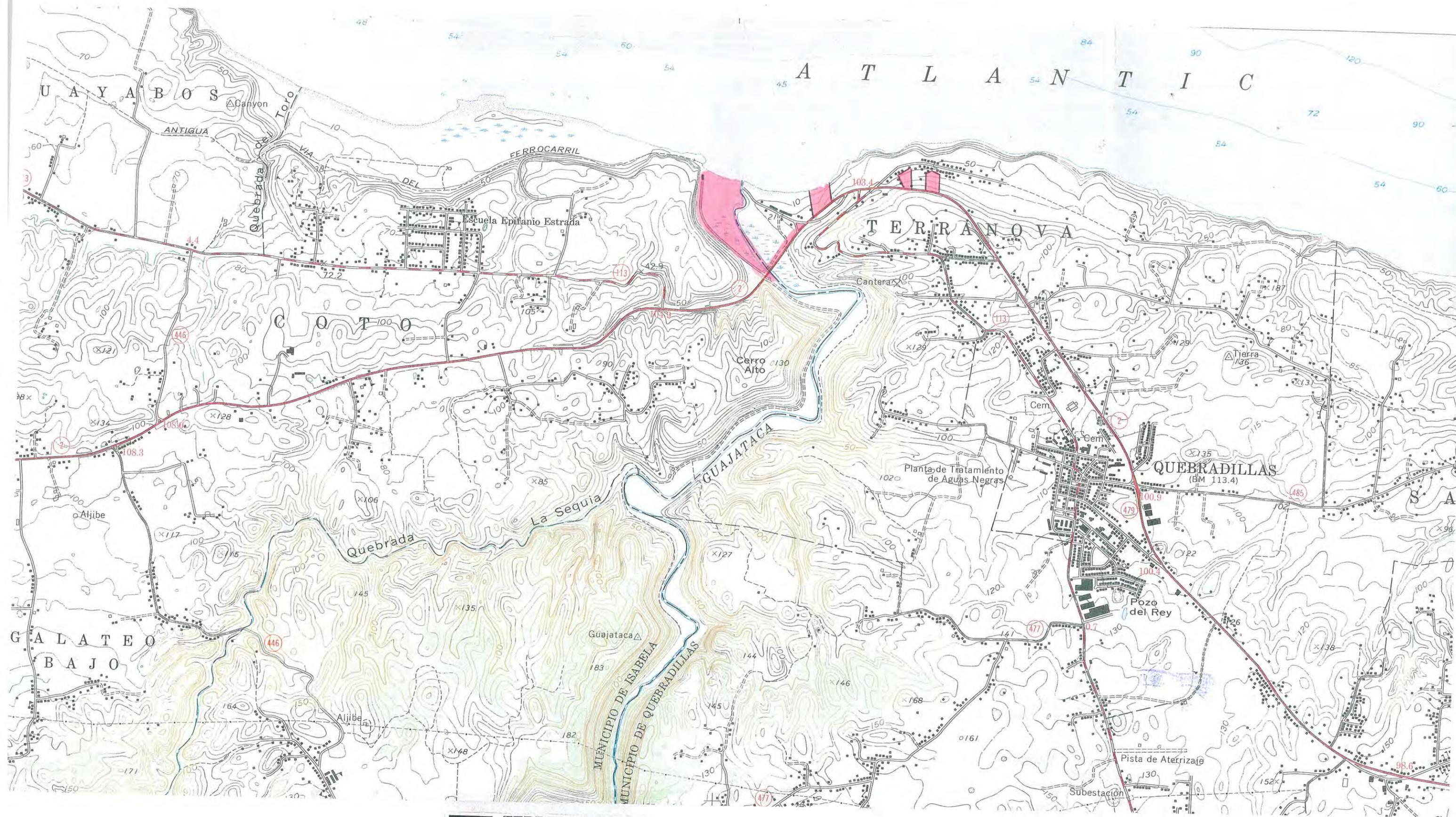
Esperando su pronta respuesta a este asunto.

Cordialmente,



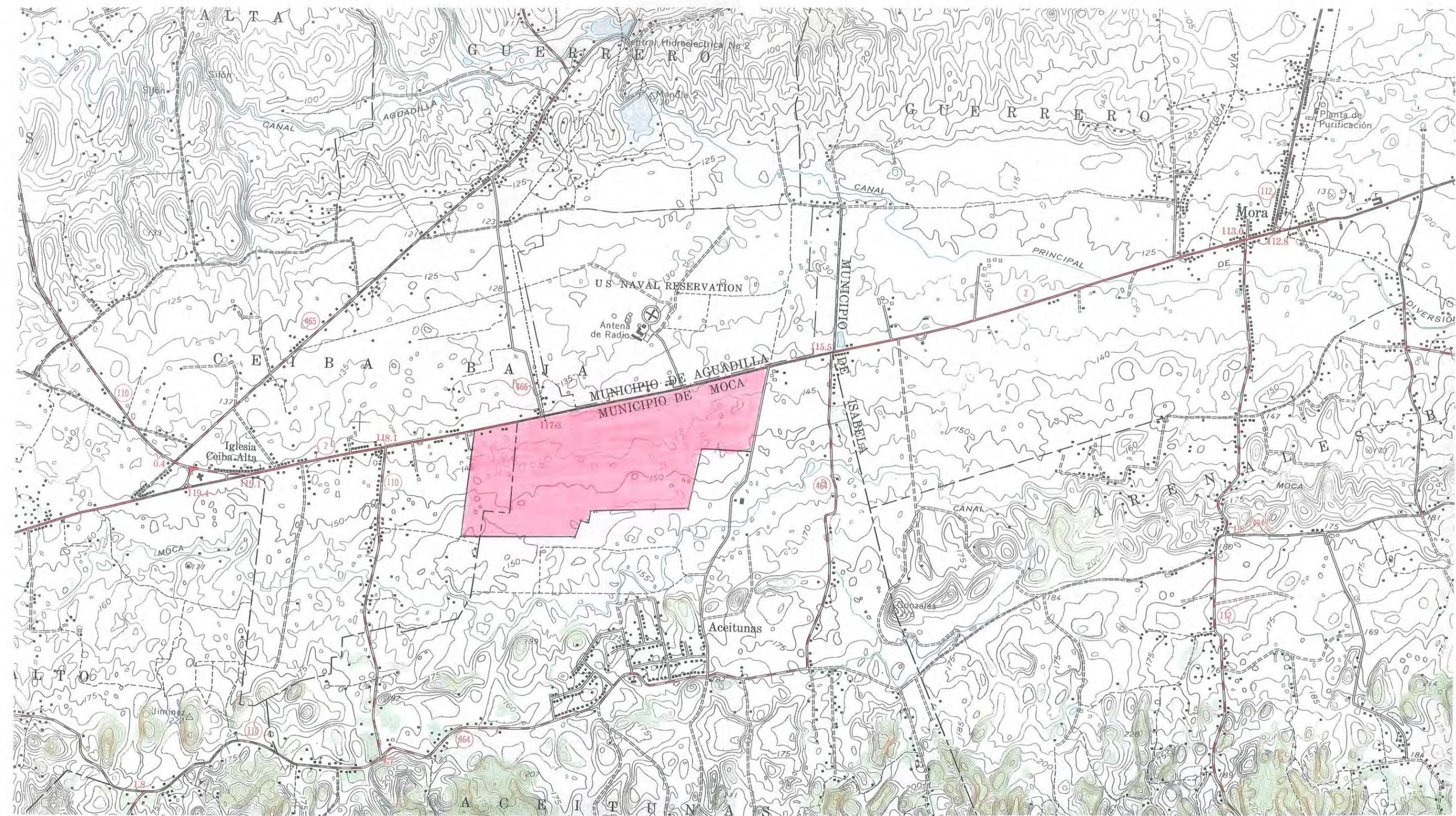
Juan Vaquer Castrodad  
Director Ejecutivo

Anejos



**TERRENOS DE LA  
ADMINISTRACIÓN  
DE TERRENOS DE  
PUERTO RICO**

**FIGURA 1**



TERRENOS DE LA  
ADMINISTRACIÓN  
DE TERRENOS DE  
PUERTO RICO

FIGURA 2



Estado Libre Asociado de Puerto Rico  
Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico

5 de noviembre de 2007

Hon. Carlos J. González Miranda  
Secretario  
Departamento de Transportación y Obras Públicas  
Centro Gubernamental Minillas, Piso 17  
Santurce, Puerto Rico

Honorable Secretario:

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA)  
PROYECTO CORREDOR HATILLO-QUEBRADILLAS

El personal de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura (AFI) evaluó la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto Corredor Hatillo-Quebradillas y ha encontrado que dicho proyecto no impacta proyecto alguno del Programa de Mejoras Permanentes de AFI. A estos efectos, la AFI no tiene comentarios a la DIA.

Cordialmente,

Guillermo M. Riera  
Director Ejecutivo

MC/lab

EN EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA DE PUERTO RICO

SALA

VS.

AVISO AMBIENTAL  
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL (JCA)  
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION (ACT)

AUDIENCIA PUBLICA SOBRE DECLARACION DE  
IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR, ETC.

# AFIDAVIT

Yo, Javier Rodríguez, habiendo prestado el debido juramento declaro:

Que soy Gerente de Anuncios Generales en Departamento de Ventas del periódico "EL NUEVO DIA" que se publica en Guaynabo, P.R.; que en las ediciones de este periódico correspondientes a los días:

14 DE AGOSTO DE 2007

se dió publicidad al edicto expedido por

CARLOS W. LOPEZ FREYTES, PRESIDENTE (JCA)  
LUIS M. TRINIDAD GARAY, DIRECTOR EJECUTIVO (ACT)

en el caso arriba mencionado y copia del cual se une al presente affidavit para que forme parte del mismo.

Guaynabo, P.R. AUG 16 2007 20

Javier Rodríguez

Affidavit Núm. 21,445 del Registro.

Jurado y reconocido ante mi por Don Javier Rodríguez, mayor de edad, Casado, Gerente de Anuncios Generales en Departamento de Ventas del periódico, "EL NUEVO DIA" y vecino de Guaynabo, P.R., a quien doy fe de conocer personalmente.



Guaynabo, P.R. AUG 16 2007 20

[Signature]  
NOTARIO PUBLICO



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
**DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA**

P.O. BOX 10163, SAN JUAN, PR 00908-1163

6 de septiembre de 2007

Ing. Irma M. García  
Area de Planificación  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
P.O. Box 42007  
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

**CONSULTA 2007-05-01-018-AC-DIA-P**  
**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR**  
**CORREDOR HATILLO, AGUADILLA**

De este proyecto se había evaluado con número de consulta 01-06-614-AC (Extensión de la PR-22 desde Hatillo hasta Aguadilla) en agosto de 2001. Para aquel entonces se visitó toda la ruta propuesta y debido a la gran cantidad de fincas en uso agrícola, incluyendo vaquerías, se tomó la decisión de recomendar que el Departamento de Agricultura objetara la consulta.

Después de haber leído, estudiado y evaluado dicho disco hemos concluido, entre otras cosas, que el Plan propone cuatro alternativas. La alternativa A que es Ruta a Campo Traviesa, afecta directamente a 1,286.0 cuerdas. La alternativa B que es la Conversión de Expreso de la carretera PR-2, que afecta 585.4 cuerdas. La alternativa C que es una combinación de tramos discurriendo a campo traviesa y un tramo usando la PR-2, convertida a expreso, que afectará 1,070.0 cuerdas. La última alternativa es la D que es la no acción.

Antes de recomendar la acción a seguir en esta consulta, se indicarán algunos datos extraídos de esta DIA-P y que a su vez, muchos de ellos fueron obtenidos del último censo realizado por el gobierno federal.

*Agricultura, la esperanza del futuro.*

Entre estos datos relevantes se indica que la ganadería y la producción de leche son sectores de gran importancia que contribuyen mucho a la producción agrícola del país. En el censo de 1998 se determinó que en la región que cubre el área de este corredor el valor en el mercado de los productos agrícolas, por finca, era de \$82,318.00 mientras que el resto de la isla era de \$ 29,727.00. Los productos lácteos representaron el 82.3% de las ventas de productos agrícolas en esta área. En la región de impacto para 1998 había un total de 60,199 cabezas de ganado. Desde 1993 hasta 1998 hubo un incremento de 6,540 cabezas de ganado, lo que implica la extremada importancia que tiene la actividad agrícola, especialmente ganadera, dentro de la economía regional.

El municipio de Hatillo es el principal contribuyente en cuanto a ganadería y venta de productos lácteos se refiere. Le sigue en segundo lugar el municipio de Camuy. La industria lechera es una fuente vital de empleos ya que genera aproximadamente 25,000 empleos directos e indirectos en la fabricación, producción y venta de productos. Además, es la mayor actividad económica de la región noroeste de la isla.

Con la alternativa A del corredor propuesto, la cual es la de mayor impacto causaría, se afectarían varias fincas dentro del área de estudio. En el municipio de Hatillo, existen 33 fincas, en Camuy se impactan 24 fincas, en Quebradillas, se impactan ocho (8) fincas, en Isabela cinco (5), una en Moca y tres en Aguadilla. En total entre los municipios de Hatillo, Camuy y Quebradillas, 65 fincas serán impactadas en esta ruta a campo traviesa entre las cuales hay 35 vaquerías, de las cuales en siete de ellas se afectará los centros de ordeño directamente.

En la alternativa A se afectarán 152 cuerdas de fincas agrícolas; 24 cuerdas en la alternativa B, 199 cuerdas en la alternativa C y 0 en la alternativa D, solamente entre los municipios de Hatillo, Camuy y Quebradillas.

Ing. Irma M. García  
07-05-01-118-AC-DIA-P  
6 de septiembre de 2007  
Página 3

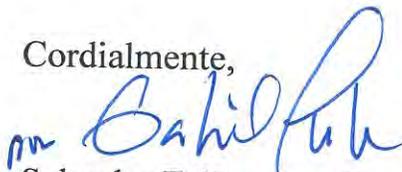
En la alternativa A se construirán dos carriles en ambas direcciones, con una isleta central capaz de acomodar en el futuro un carril adicional que cada dirección, franja verde y barrera de seguridad. Esta ruta tiene un largo de 46 kilómetros desde el Bo. Corcovado de Hatillo hasta el Bo. Victoria de Aguadilla. El ancho total de este expreso será de 90 metros. Esto ocupará un total de 1,286.00 cuerdas.

La alternativa B que es la conversión a expreso de la PR-22 consiste en añadir carriles, marginales e intersecciones a ambos lados de la PR-2. El número de carriles puede llegar hasta cinco (5), donde sea necesario. Esta alternativa tendrá un área de ocupación de 585.4 cuerdas.

La alternativa C es la combinación de tramos discurriendo a campo traviesa y un tamo usando la PR-2 convertida a expreso. Esta alternativa tendrá un área de ocupación de 1,070 cuerdas y al igual que en la alternativa A, afectará muchas fincas dedicadas a vaquerías y a pastoreo de ganado.

Luego de haber analizado las fincas y cuerdas impactadas con todas las alternativas propuestas, entendemos que, la alternativa B (conversión de la PR-2 a expreso), es la que menos afecta la actividad agrícola existente. Por tanto, recomendamos la misma como la alternativa no objetada para el corredor Hatillo-Aguadilla.

Cordialmente,



Salvador E. Ramírez Cardona  
Secretario de Agricultura

El Nuevo Día, Martes 14 de agosto de 2007

Estado Libre Asociado de Puerto Rico  
Junta de Calidad Ambiental  
Oficina del Gobernador**AVISO AMBIENTAL****DIA NUMERO: JCA-07-0014(ACT)**

Descripción de la Acción: Carretera expreso (con control de acceso total) con peaje, dentro de un corredor de estudio a campo traviesa, desde la PR-22 en Hatillo, discurriendo por los municipios de Camuy, Quebradillas, Isabela y Moca, hasta el kilómetro 130.9 de la carretera PR-2 en Aguadilla, para una longitud aproximada de 46 kilómetros. La carretera tendrá una sección de cuatro carriles y paseo a ambos lados con una isleta central que permitirá su ampliación en el futuro de ser necesario.

**Agencia Proponente: Autoridad de Carreteras y Transportación**

La Junta de Calidad Ambiental (JCA) invita a toda la ciudadanía interesada a asistir y participar de la audiencia pública sobre la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar sometida por la Autoridad de Carreteras y Transportación para el propuesto proyecto Corredor Hatillo-Aguadilla. El funcionario responsable en la agencia proponente es el Dr. Carlos J. González Miranda, Tel.787- 721-8787, Ext.1007.

Esta Declaración de Impacto Ambiental Preliminar tiene el propósito de asegurar que se tomen en cuenta los factores ambientales en toda acción que en alguna forma pueda tener un impacto significativo sobre el ambiente mediante una descripción y análisis de la acción propuesta.

Las vistas públicas se llevarán a cabo en:

<p><b>Municipio de Hatillo</b> Teatro Municipal José A. Monrozeau Lacomba Calle Pedro Pablo Vargas #70 (Frente a la Plaza de Recreo) Hatillo, Puerto Rico</p>	<p><b>FECHA: Viernes, 14 de septiembre de 2007</b> <b>HORA: 10:00 A.M.</b></p>
<p><b>Municipio de Isabela</b> Anfiteatro Justo Méndez Cabrera Calle Corchado, Esq. Román (Detrás de la Catedral) Isabela, Puerto Rico</p>	<p><b>FECHA: Miércoles, 19 de septiembre de 2007</b> <b>HORA: 10:00 A.M.</b></p>

Copia de dicha Declaración de Impacto Ambiental Preliminar en su totalidad se encuentra disponible para la inspección del público en general en la red de computadoras "Internet", a través de la dirección [www.jca-pr.org](http://www.jca-pr.org) y en las Casas Alcaldías de los siguientes Municipios: Hatillo, Camuy, Quebradillas, Isabela, Moca y Aguadilla, además en:

<p><b>Junta de Calidad Ambiental</b> Salón de Vistas Públicas Calle San Bernardo #1595 Edificio Agencias Ambientales Marginal Carr. #2 Carr. Estatal 8838 Arecibo, P.R. Sector el Cinco Río Piedras, P.R.</p>	<p><b>Oficina Regional JCA</b> Carr. #2 #159, Suite 201 Mayaguez, P.R.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

Los turnos para deponer durante la audiencia pública pueden solicitarse antes de la celebración de la misma o el día de la vista. De no estar presente ningún deponente en la audiencia pública, ésta podrá ser terminada en un período de dos (2) horas luego de ser iniciada. La duración efectiva de la audiencia pública estará sujeta a la comparecencia de los deponentes. Las personas interesadas pueden comunicarse con la Oficina de Vistas Públicas al teléfono 767-8075 y 767-8181, Extensiones: 3705 y 3101.

Además, cualquier persona interesada podrá someter comentarios por escrito a la Junta de Calidad Ambiental referente a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar durante los próximos treinta (30) días siguientes a la fecha de publicación de este aviso. Estos comentarios deberán dirigirse a: División de Vistas Públicas, Junta de Calidad Ambiental, Apartado 11488, Santurce, Puerto Rico 00910.

Dr. Carlos J. González Miranda  
Secretario

Ing. Luis M. Trinidad Garay  
Director Ejecutivo

Lcdo. Carlos W. López Freytes  
Presidente



17 de noviembre de 2009

Hon. Daniel J. Galán Kercadó  
Secretario  
Departamento de Recursos Naturales y Ambientales  
PO Box 366147  
San Juan, Puerto Rico 00936-6147

**COMENTARIOS DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS  
Y SU AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN EN TORNO A LA DIA-E  
PARA EL ESTUDIO DEL CARSO DE PUERTO RICO, JCA-09-0020(DRNA)**

Estimado señor Secretario:

Conforme a su solicitud del 3 de noviembre de 2009, a continuación presentamos los comentarios de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) en torno a la Declaración de Impacto Ambiental Estratégica (DIA-E) para el Estudio del Carso preparado por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA).

El mencionado estudio identifica aquellas áreas dentro de las regiones cársicas de Puerto Rico donde no se podrán efectuar actividades de extracción de materiales de la corteza terrestre y las cuales han sido denominadas como áreas restringidas. Las recomendaciones de este estudio serán incorporadas en el Reglamento para la Extracción de Materiales de la Corteza Terrestre y en los reglamentos de la Junta de Planificación para zonificar aquellas áreas de la zona cársica que deban conservarse.

Sobre este particular, le informamos que la ACT evaluó tres (3) alternativas de alineación para un tramo de carretera entre los municipios de Hatillo y Aguadilla. Como parte de las alternativas se evaluó una alineación por ruta nueva (campo traviesa), como una extensión de la PR-22, Autopista José de Diego; la Conversión a Expreso de la PR-2 y la combinación de ambas alternativas.

La PR-22 existente es una vía que consta, en su mayoría, de dos (2) carriles en cada dirección de 3.65 metros de ancho cada uno, con paseos exteriores de tres (3) metros y una mediana de 11.50 metros de ancho. La alternativa de extensión de la PR-22 tendrá una sección similar a la existente en la PR-22 y comenzará aproximadamente a unos 800 metros al sur de la plaza de peaje de Hatillo, kilómetro 81.2, y finalizará en el kilómetro 131.9 de la PR-2, a la altura de la intersección de la PR-111 con la PR-2 en Aguadilla. La misma discurrirá en toda su trayectoria al sur de la PR-2, a través del área rural de los municipios de Hatillo, Camuy, Quebradillas, Isabela y Moca. La longitud total de esta alternativa es de aproximadamente 45 kilómetros.

Como parte del proceso interno de toma de decisiones, la ACT preparó en el año 1996 un informe ambiental preliminar con el propósito de detectar en la etapa temprana de planificación los posibles impactos sobre el medio ambiente del corredor de extensión de la PR-22. La alineación considerada evadió, hasta donde fue posible, zonas conocidas de alto valor ecológico y cultural, pero aún así, pasaría sobre zonas cársticas y de uso agrícola.

Se ha seleccionado la alternativa a campo traviesa (alternativa A) como la alternativa de construcción. Esta contará con cuatro (4) peajes distribuidos de la siguiente forma: el primero a 13 kilómetros de la intersección con la PR-22, en el Municipio de Camuy; el segundo a 24 kilómetros en el Municipio de Isabela; el tercero a 33 kilómetros en el límite entre los municipios de Aguadilla y Moca y el cuarto a 43 kilómetros en el Municipio de Aguadilla.

Los estudios preliminares indicaron que la Conversión a Expreso de la PR-2 entre Hatillo y Aguadilla tendría un impacto significativo en el desplazamiento de negocios, residencias e instituciones, por lo que no fue recomendada.

El proceso de participación ciudadana ha sido uno prioritario para la agencia, por lo cual desde el inicio de la planificación del proyecto lo incorporamos. En mayo de 2001 se consultaron a representantes de varias entidades, agencias y grupos de interés; y se realizaron talleres informativos sobre el proyecto los días 2, 4, 9 y 11 de diciembre de 2003 en varios pueblos de la Isla para brindarles a los grupos, agencias y público en general la oportunidad de expresarse respecto a los corredores bajo estudio.

Los costos al año 2006 para adquisición y construcción por alternativa, son los siguientes:

<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>ALTERNA A CAMPO TRAVIESA</b>	<b>ALTERNA CONVERSIÓN A EXPRESO</b>	<b>ALTERNA COMBINADA</b>
Costo de construcción	442 M	291 M	448 M
Conectores y puentes	27 M	N/A	8 M
Adquisición	144 M	334 M	176 M
Costo total	613 M	625 M	632 M

El 8 de mayo de 2007, la ACT sometió a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para su aprobación al proyecto de referencia. También se sometió el documento al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales. Las vistas públicas sobre esta DIA-P se llevaron a cabo por la JCA los días 14 y 19 de septiembre de 2007.

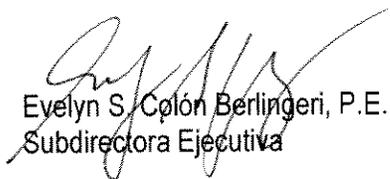
Hon. Daniel J. Galán Kercadó  
Página 3  
17 de noviembre de 2009

Este proyecto es uno de prioridad para nuestro Departamento, ya que ha sido escogido para la colaboración mediante la Alianza Público Privada (APP) anunciada por el Gobernador de Puerto Rico, Hon. Luis G. Fortuño Buset. La APP será mediante un acuerdo de cooperación establecido por contrato entre el sector gubernamental y el privado. De esta forma se podrá lograr el proyecto de una manera más eficiente y rápida. Sin embargo, aún estamos en espera de la Resolución a la DIA-P sometida hace dos (2) años a la JCA en torno al proyecto.

Actualmente estamos preparando una DIA actualizada para endoso de la JCA, en cumplimiento con la Resolución Interlocutoria del 12 de agosto de 2009. Una vez finalizado el proceso ante la JCA se comenzaría el proceso de diseño y adquisición de propiedades afectadas por la alternativa seleccionada a campo traviesa.

Basado en todo lo antes expuesto, respetuosamente entendemos que es necesario se incluya en el mapa del Estudio del Carso la alineación a campo traviesa para la extensión del expreso de Hatillo a Aguadilla. Hasta que esto no suceda, nos oponemos al estudio tal y como fue presentado.

Cordialmente,



Evelyn S. Colón Berlinger, P.E.  
Subdirectora Ejecutiva

6701/LER/ttr



## AVISO AMBIENTAL

### Declaración de Impacto Ambiental Estratégica

La Agencia Proponente, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA), ha sometido a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) una Declaración de Impacto Ambiental Estratégica (DIA-E) para la acción descrita abajo.

Esta DIA-E tiene el propósito de asegurar que se tomen en cuenta los factores ambientales en toda acción que en alguna forma pueda tener impacto significativo sobre el ambiente mediante una descripción y análisis de la acción propuesta. Copias de esta Declaración se encuentra disponible para la inspección por el público en la red cibernética ("Internet") a través de las direcciones electrónicas <http://www.jca.gobierno.pr> y <http://www.drna.gobierno.pr> y en los siguientes lugares:

1. Junta de Calidad Ambiental  
Edificio de Agencias Ambientales Dr. Cruz A. Matos  
Carr. Número 8838 Km. 6.3  
Sector El Cinco, Río Piedras  
Oficina de Secretaría (Primer Piso)
2. Departamento de Recursos Naturales y Ambientales  
Oficina Central del Departamento  
Edificio Dr. Cruz A. Matos  
Carr. Núm 8838 Km. 6.3  
Sector El Cinco, Río Piedras, Puerto Rico  
Oficina de Secretaría (Primer Piso)  
Biblioteca (Cuarto Piso)

DRNA - Oficinas Regionales de Aguadilla, Arecibo, Mayaguez, Ponce, Guayama y Humacao

Las personas que tengan información que pueda ser útil en la evaluación de la acción propuesta, pueden enviar la misma por escrito a la Agencia Proponente con copia a la JCA dentro de un término de treinta (30) días consecutivos siguientes a la publicación de este aviso. También durante este término tienen derecho a solicitar una vista pública. Este aviso Ambiental se realiza en cumplimiento con las disposiciones de la Ley Número 146 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada, conocida como "Ley de Política Pública Ambiental" y la Resolución R1-06-1 de la JCA.

DIA-Núm. : JCA-09-0020 (DRNA)  
Estudio del Carso

Agencia Proponente : Departamento de Recursos Naturales y Ambientales  
PO Box 366147  
San Juan, Puerto Rico 00936

Funcionario Responsable: Daniel J. Galán Kercadó  
(787) 999-2200, ext. 2173

Descripción de la Acción : La acción propuesta consiste en la adopción del Estudio del Carso en un área que abarca unas 219,804 cuerdas y que permitirá conservar una adecuada representación de los elementos irremplazables presentes en el complejo ecosistema conocido como carso. Asimismo, se evalúa su estrecha relación con las políticas públicas asociadas a los usos de terreno y cómo se implantarán sus hallazgos mediante las enmiendas de los reglamentos y planes aplicables.

  
Daniel J. Galán Kercadó  
Secretario



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
MUNICIPIO AUTONOMO DE AGUADILLA  
OFICINA DEL ALCALDE  
APARTADO 1008 AGUADILLA, P.R. 00605  
TEL. 787-891-1005, EXT. 2001

14 de septiembre de 2007

Lcdo. Carlos W. López Freytes  
Presidente  
Junta de Calidad Ambiental

**RE: Corredor Hatillo - Aguadilla**

Estimado señor Presidente:

Reciba un cordial saludo y deseos de éxito en sus funciones desde Aguadilla, "Jardín del Atlántico".

El Corredor Hatillo-Aguadilla es un proyecto encaminado a la construcción de una carretera expreso que transcurra a través del área comprendida entre estos municipios. Se visualiza como una ruta adecuada al crecimiento económico y poblacional que ha caracterizado esta área geográfica.

Esta obra reviste de gran importancia para nuestra ciudad. Este corredor proporcionará una vía de alta capacidad para mejorar las condiciones del tránsito durante horas laborables y en general, disminuir el tiempo de viaje. Reconocemos el carácter prioritario de la supresión de las continuas congestiones vehiculares que ocasionan malestar a miles de conductores que transitan por el área diariamente. El trayecto se caracterizará por seguridad, comodidad y una mejor calidad de vida para los usuarios. En la actualidad, es la Carretera PR 2 la única vía que provee servicio a los municipios comprendidos desde Hatillo hasta nuestro pueblo y su capacidad para absorber el creciente flujo vehicular es limitada.

Nuestra administración respalda el mencionado proyecto, específicamente la Alternativa A, Ruta a Campo Traviesa, debido a que es la que conlleva menor tiempo de construcción y permite conservar la Carretera PR 2 como vía alterna. Sin embargo, y en ánimo de aportar al funcionamiento cabal de la obra, deseamos presentar recomendaciones encaminadas a maximizar su potencial. El diseño presenta un solo conector en el trayecto que comprende el área correspondiente al Municipio de Aguadilla, anexando la

autopista con la Carretera PR 110. Proponemos cuatro conectores adicionales al anterior:

- Conector Avenida San Carlos
- Conector Carretera PR 443
- Conector "Canto de las piedras"
- Conector Carretera PR 111

El Conector San Carlos uniría el expreso con el casco urbano de Aguadilla, pasando junto al Aguadilla Mall, principal centro comercial del área, el Estadio Luis A. "Canena" Márquez y el Parque Acuático Las Cascadas. No debemos pasar por alto que anexo a este último se construirá un hotel que será administrado por nuestro municipio. En adición, se proveería acceso a varias obras de gran importancia para nuestra población. Entre éstas se encuentran:

1. Biblioteca Electrónica
2. Nueva Plaza del Mercado y Estacionamiento Multipisos
3. Pista de patinaje sobre hielo
4. Coliseo Luis T. Díaz
5. El Parterre (recientemente reconstruido)
6. Parque Fuente de la Juventud
7. Parque de patinetas Plácido Acevedo

Próximamente comenzaremos con varias obras de construcción para continuar con nuestro objetivo de rehabilitar el casco urbano de nuestro pueblo. Mencionaremos algunas:

1. Paseo Real Marina
2. Museo Antropológico
3. Archivo Histórico, Museo de la Música y el Descubrimiento
4. Anexo Casa Alcaldía
5. Paseo Real Marina Suites
6. Ocean Dreams Apartments
7. Atlantic Sunview Apartments
8. Centro de Bellas Artes

Los Conectores Carretera PR 443 y Carretera PR 111 no requieren la construcción de tramos nuevos de carretera, ya que la autopista se interseca con ambas. Sólo se requiere la habilitación de rampas de acceso. Ambas vías se encuentran en áreas de desarrollo de proyectos residenciales y comerciales. En el caso del Conector Carretera PR 111, se proveerá de acceso hacia los pueblos de Aguada, Moca y San Sebastián y hacia el Recinto de la Universidad Metropolitana (UMET).

El Conector "Canto de las piedras" reviste de una importancia inigualable. Es a través de ésta que se facilitaría el acceso hacia la Carretera PR 107, que transcurre hacia la antigua Base Ramey, donde ubican el Recinto de la Universidad de Puerto Rico y el

Aeropuerto Rafael Hernández, que es el más importante fuera del área metropolitana. Este aeródromo es un importante centro de operaciones de carga que aporta sustancialmente al desarrollo económico de la región oeste de nuestro país. También sirve de base para el transporte aéreo hacia varias ciudades de Estados Unidos. Debido al crecimiento experimentado en los últimos años, se espera que se convierta en el principal aeropuerto en movimiento de carga aérea de Puerto Rico. De igual manera, y gracias a los acuerdos alcanzados con diversas líneas aéreas, tales como Jet Blue, Sprint, Delta y Continental, se han ampliado los ofrecimientos en cuanto a cantidad de vuelos y destinos, resultando en un mayor flujo de pasajeros. Los datos estadísticos recopilados por la Autoridad de Puertos confirman la información anterior:

#### TOTAL MOVIMIENTO DE CARGA

AEROPUERTO	AÑO FISCAL				
	<i>(En Libras)</i>				
	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
Rafael Hernández (Aguadilla)	225,712,173	230,384,246	242,161,249	253,076,422	254,263,926

#### TOTAL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

AEROPUERTO	AÑO FISCAL				
	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
Rafael Hernández (Aguadilla)	56,257	105,347	169,983	254,436	301,017

De negarse la construcción de este conector, se pondría en riesgo el desarrollo de esta importante herramienta para el transporte de la ciudadanía y la carga aérea.

Además, el Conector "Canto de las piedras" uniría el expreso con las Carreteras PR 459 y 467. En esa ruta se encuentran empresas de alta tecnología como lo son: Hewlett Packard, Celestica de P.R. y Tyco Safety Products, entre otros. De igual manera, es a través de esta vía que se llega al Recinto de la Universidad Interamericana. Reviste gran importancia la planificación de la construcción de dos proyectos de vivienda que ubican en ese sector:

1. Columbus Landing (1,200 habitaciones)
2. Costa del Sol (1,000 habitaciones)

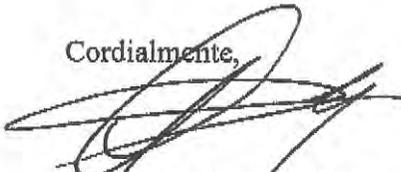
Adicional a lo anterior, el Municipio de Aguadilla posee ciento treinta y tres (133) cuerdas de terreno adyacentes al área propuesta para la Alternativa A. En esta demarcación se planifica la construcción de varios proyectos de gran envergadura. Algunos de estos son:

1. Escuelas elementales e intermedias
2. Centro de respuesta de emergencia y policía
3. Residencias de interés social
4. Complejos de apartamentos y "walk-ups"
5. Incubadora de pequeños negocios
6. Parque Invernal
7. "Wellness Center"
8. "Job Corps"
9. Complejo Deportivo
10. Cines

Se incluye como parte de esta ponencia un diagrama ilustrativo con los conectores propuestos para el referido proyecto de la autopista...

Reconocemos la labor de esta Junta en la protección de los mejores intereses del ecosistema puertorriqueño. Estamos convencidos que con los cambios propuestos se salvaguardan los objetivos que motivan la construcción de la autopista propuesta y se armoniza con la protección de nuestro ambiente. Se garantiza un desarrollo sustentable conciliado con las necesidades particulares de nuestro pueblo.

Cordialmente,



Carlos Méndez Martínez  
Alcalde  
Municipio de Aguadilla

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO

SAN JUAN, PUERTO RICO



APARTADO 364267  
CORREO GENERAL  
SAN JUAN, PUERTO RICO 00936-4267

www.aeepr.com

31 de agosto de 2007

✓ Sra. Irma M. García, Directora  
Área de Programación y Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
PO Box 42007  
San Juan, PR 00940-2007

Estimada señora García:

**Asunto: DIA-P Corredor PR-22 desde Hatillo hasta Aguadilla  
Barrio Corcovado del Municipio de Hatillo hasta el Barrio Victoria  
Km 130.9, Municipio de Aguadilla  
Caso: AC-220124**

La Autoridad de Energía Eléctrica (AEE) evaluó el documento ambiental de referencia y tiene los siguientes comentarios:

*gdf*  
El desarrollo propuesto se encuentra en la zona cárstica del país. La composición geológica de la roca caliza, mediante disolución, propicia la formación de sumideros, cavernas y conductos subterráneos por donde fluye el agua. Este proceso tiene como resultado la formación de acuíferos y cavernas propensas al colapso. Asimismo, los sumideros son receptores de aguas de escorrentías y contribuyen al proceso del drenaje de las aguas superficiales.

El sistema de Riego de Isabela (propiedad de la AEE) se construyó en la segunda década del pasado siglo y actualmente se encuentra en operación. Las aguas del sistema de Riego nacen en el Municipio de Lares y fluyen a través del río Guajataca hasta el embalse Guajataca. El agua que se distribuye a través del sistema de canales de riego, localizados en los Municipios de Isabela, Aguadilla y Moca, se utiliza para propósitos agrícolas. También, los Municipios de San Sebastián, Isabela, Moca, Aguadilla, Aguada y Rincón reciben agua de nuestro sistema para su tratamiento y distribución para uso doméstico.

El proyecto propuesto indica que impactará terrenos pertenecientes al río Guajataca, así como mínimo seis áreas del sistema de canales de riego. Los canales de derivación, principal y Moca se afectarán por el proyecto. Estos canales discurren, mayormente, por áreas llanas que reciben el flujo subterráneo migratorio desde las partes altas localizadas en el sur y son susceptibles a sufrir averías periódicas como resultado de un colapso provocado por

sumideros. Es extenso el historial de averías causadas por sumideros en los canales del Distrito de Riego de Isabela, con un promedio de dos días de interrupción del flujo en los canales para realizar trabajos de reparación.

El propio estudio menciona la alta densidad de sumideros en la región e identifica 121 que deberán intervenir. Se propone desviar las escorrentías a otros sumideros, construir puentes para cruzarlos, impermeabilizarlos, excavar y rellenarlos, y provocar su colapso. Nuestra posición sobre estas propuestas es que las mismas contemplan algunas alternativas que podrían viabilizar la construcción del proyecto, pero que las mismas conjuntamente con el proceso de construcción, generarán esfuerzos adicionales y presiones sobre el sistema subterráneo en conjunto. Esto ocasionará averías y colapsos adicionales en los sistemas de riego. Además, provocaría interrupciones frecuentes del flujo de agua y dejaría miles de habitantes de la región sin el servicio.

Entre otros factores que se deberán tomar en consideración están los siguientes:

- la eliminación de una gran cantidad de terrenos agrícolas de la región.
- el tipo de desarrollo que se generará en las áreas aledañas a los conectores con el expreso, cuya tendencia histórica es contraria al desarrollo de la actividad agrícola.
- el factor costo/beneficio del proyecto, no únicamente de las obras a construir para hacer viable el proyecto como ampliación de la PR-2 (Alternativa B), sino también los costos económicos, sociales y ambientales por las presiones adicionales a que se someterá el delicado sistema subterráneo al escoger entre las alternativas favorecidas, A y C.

Recomendamos se escoja la alternativa de convertir la PR-2 existente a sección de expreso, sustituyendo las alternas A y C por ésta, evitándole al sistema de canales de riego daños ambientales y presiones adicionales sobre esta delicada zona.

La División de Distribución Eléctrica se encuentra en proceso de evaluación del proyecto. Con relación a la evaluación eléctrica del proyecto, deberá comunicarse con el Ing. José L. Pérez Rivera, Jefe, División de Distribución Eléctrica, por el (787) 772-6446.

La AEE está en la mejor disposición de dialogar sobre las opciones relacionadas a este proyecto. Nuestra persona de contacto es el Ing. Jaime A. Plaza, Jefe, División Protección Ambiental y Confiabilidad de Calidad. Su teléfono es el (787) 289-4959.

Cordialmente,

  
Juan F. Alicea Flores, Director  
Planificación y Protección Ambiental



BANCO DE DESARROLLO ECONOMICO  
PARA PUERTO RICO

Estado Libre Asociado de Puerto Rico

27 de agosto de 2007

Irma M. García  
Directora  
Área de Programación y Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
PO Box 42007  
San Juan, PR 00940-2007

Estimada señora García:

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)  
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA**

Debe anticiparse el impacto que la construcción pudiera tener en los comercios a lo largo de la ruta propuesta de este Corredor. Recomendamos tomar medidas en coordinación con las agencias de desarrollo económico para mitigar cualquier impacto negativo en las operaciones del comercio y la industria en dicha área.

Cordialmente,

  
Juan A. Vargas López  
Primer Oficial Ejecutivo  
de Finanzas y Operaciones

/Imac

**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO**  
**CUERPO DE BOMBEROS DE PUERTO RICO**

Hon. Aníbal Acevedo Vilá  
Gobernador



Sr. Germán Ocasio Morales  
Jefe

24 de agosto de 2007

**IRMA M. GARCIA**

Directora  
Área de Programación y Estudios Especiales  
P.O. Box 42007  
San Juan PR. 00940-2007

Determinación de Impacto Ambiental Preliminar  
PR-22 Corredor Hatillo – Aguadilla  
AC-220124

Estimada Irma M. García:

Por este medio deseo notificarle que no hay objeción a la determinación de Impacto Ambiental sometida por ustedes.

No obstante, deseo notificarle que solicitara el endoso de este negociado y la correspondiente inspección en la División Prevención de Incendios el distrito de Aguadilla (787) 891-4040. Cabe señalar que este documento **no constituye** un endoso.

Cualquier duda o pregunta con el caso en referencia se puede comunicar con este servidor al 725-3444 Ext. 1205 o 1207 a la División Técnica del Negociado Prevención de Incendios

Cordialmente,

  
**CARLOS CRESPO**

**Técnico Evaluador**

Negociado. Prevención de Incendios

RECIBIDO  
2007 AUG 31 AM 11 00

21 de agosto de 2007

Dr. Carlos J. Gonzáles Miranda  
Director Ejecutivo  
Autoridad de Carretera y Transportación  
PO Box 42007  
San Juan Puerto Rico 00940-2007

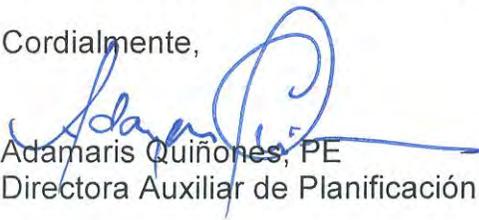
Estimado señor Gonzáles:

**Declaración de Impacto Ambiental Preliminar  
Corredor PR- 22 desde Hatillo hasta Aguadilla  
AC- 220124**

Actualmente estamos en proceso de evaluar el proyecto mencionado en referencia. El mismo es un proyecto de gran interés y el contenido de la DIA-P es voluminoso, por lo tanto le estamos solicitando una extensión de tiempo de 15 días adicionales para poder completar nuestra evaluación y emitir nuestros comentarios.

De requerir información adicional favor de comunicarse al Departamento de Evaluación Ambiental, teléfono (787) 999-1717 extensión 377.

Cordialmente,



Adamaris Quiñones, PE  
Directora Auxiliar de Planificación

Anejos

LM-AQ-mit

C: A. Quiñones, L. Martínez, Archivo

0708313001067 Sm

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL  
SAN JUAN, PUERTO RICO

CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

DIA-PA (JCA-07-0014)  
Autoridad de Carreteras y Transportación

MOCION URGENTE SOLICITANDO SUSPENSION  
Y POSPOSICION DE VISTA PUBLICA

A LA HONORABLE JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL:

Comparece Ciudadanos del Karso, Inc., (CDK) por conducto de su Presidente, Abel Vale Nieves, quién muy respetuosamente expone y solicita:

DETERMINACIONES DE HECHOS

1. CDK es una organización no gubernamental y sin fines de lucro, creada bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. La misión de CDK es proteger y conservar los sistemas naturales, principalmente los del karso puertorriqueño, mediante el fomento y el desarrollo de acciones que ilustren como la organización social y la naturaleza pueden y deben ser compatibles. Nuestro programa de trabajo incluye la adquisición y manejo de tierras, la investigación, la educación, y el asesoramiento técnico y científico a entidades gubernamentales y privadas.

2. El miércoles, 15 de agosto de 2007, la Junta de Calidad Ambiental (JCA) publicó un edicto informando sobre la celebración de una vista pública para recibir comentarios sobre la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para el Corredor Hatillo-Aguadilla, propuesto por la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). La DIA-P propone extender la Carretera # PR-22 mediante la construcción de un tramo de aproximadamente cuarenta y seis kilómetros (46 km) consistente de cuatro carriles y un paseo a ambos lados, desde el municipio de Hatillo hasta el municipio de Aguadilla.

3. El apéndice B (Evaluación Biológica) y el apéndice D (Estudio Hidrológico), y que forman parte de la DIA-P están disponibles solamente en inglés. (ver Anejo A).

4. Las figuras que forman parte de la DIA-P accesible a través de la página de "Internet" de la JCA no estuvieron disponibles para ser examinadas hasta días después de haberse publicado el edicto informando sobre la celebración de la vista pública.

#### DERECHO APLICABLE

5. La Regla 216 C del Reglamento de la JCA para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales (en adelante "Reglamento de Documentos Ambientales") en virtud del Artículo 4 de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico (Ley Núm. 416 de 22 de septiembre de 2004, según enmendada) relacionada a los requisitos de formato, establece lo siguiente:

*"Los documentos ambientales podrán ser redactados en español o inglés; sin embargo, si es preparado en inglés, versiones en español tendrán que ser provistas a personas que así lo soliciten"* (énfasis suplido)

6. La Regla 254 D del Reglamento de Documento Ambientales, acerca de los requisitos procesales, dispone lo siguiente:

*"La Junta de Calidad Ambiental hará disponible al público el documento ambiental mediante la red de computadoras "Internet". La fecha de disponibilidad a través de la "Internet" deberá coincidir con la fecha del aviso público requerido en el Inciso C, de esta Regla."*

7. La Regla 211 D del Reglamento de Documentos Ambientales requiere a todas las instrumentalidades del Gobierno de Puerto Rico lo siguiente:

*"Estimular y facilitar el **envolvimiento público** en decisiones que afecten la calidad del ambiente humano."* (énfasis suplido)

8. El Artículo 3 B de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico dispone:

*"El Estado Libre Asociado reconoce que toda persona tiene derecho y deberá gozar de un medio ambiente saludable y que **toda persona tiene la responsabilidad de contribuir a la conservación y mejoramiento del medio ambiente.**" (énfasis suplido)*

9 El Artículo 4 B (3) de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, relacionada a la preparación de un documento ambiental, exige lo siguiente:

*"Además, **se tendrán a la disposición del público** y se acompañarán a la propuesta de legislación, acción o decisión para los correspondientes procesos de examen y estudio a través de los organismos gubernamentales ... La Junta de Calidad Ambiental publicará electrónicamente dicha declaración de impacto ambiental a través de un medio de fácil acceso y libre de costos, tal como la red Internet. La **publicación electrónica de la Declaración de Impacto Ambiental y su disponibilidad al público coincidirá con la fecha de disponibilidad pública de este documento en sus copias en papel (hard copy).**"*

#### CONCLUSIONES DE DERECHO

10 La omisión de las figuras que forman parte de la DIA-P en la versión para examen público disponible a través de la página de Internet de la JCA durante varios días luego de haberse publicado el anuncio sobre la vista pública imposibilitaron un análisis adecuado, en un tiempo razonable, de la información contenida en el documento ambiental. Al no hacer disponible el contenido completo de la DIA-P, ello resulta en incumplimiento con la Regla 254 D del Reglamento de Documentos Ambientales y el Artículo 4 B (3) de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico.

11 Algunos de los apéndices de la DIA-P están escritos en español, mientras otros están escritos en inglés. Esto imposibilita que todas las partes interesadas, en especial ciudadanos que solamente dominan el español, puedan examinar y comprender el contenido del documento ambiental. La falta de una versión en español del apéndice B (Evaluación Biológica) y del apéndice D (Estudio Hidrológico) conlleva el incumplimiento con la Regla 216 C del Reglamento de Documentos Ambientales.

12. La participación de CDK y de otras partes interesadas resultaría seriamente afectada si se celebra la vista pública para discutir la DIA-P en el día previamente pautado por la JCA, dada la inconsistencia de tener algunas partes del documento ambiental disponibles en español y otras en inglés, y por no haber estado disponible las figuras en la Internet en el término reglamentario dispuesto, considerando a su vez que la DIA-P es un documento sumamente complejo, técnico y extenso. Esto limita significativamente el derecho y responsabilidad de CDK, así como del resto de la ciudadanía de proveer comentarios sobre la DIA-P. A su vez, esta situación privaría a la JCA de preparar un expediente más completo al recibir información, pericia, conocimientos especializados o asesoramiento técnico que no estaría disponible de otro modo que a través de la participación debidamente informada de la ciudadanía en la vista pública.

13. Como resultado de lo anterior, la JCA y la ACT no obrarían según lo dispuesto en la Regla 211 D del Reglamento de Documentos Ambientales, ni con el Artículo 3 B de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, según enmendada, de celebrar la vista pública para discutir la DIA-P, el viernes, 14 de septiembre de 2007

POR TODO LO CUAL, muy respetuosamente se solicita de la Honorable Junta de Calidad Ambiental la suspensión y posposición de la vista pública pautada para el viernes, 14 de septiembre de 2007, en donde se discutirá la DIA-P JCA-07-0014 para el Corredor Hatillo-Aguadilla. CDK solicita respetuosamente que se provea copia en español de los apéndices B y D de la DIA-P, al amparo de la Regla 216 C del Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales, y que ambos se hagan disponibles en el término reglamentario establecido previo a la celebración de vistas públicas. La otorgación por la JCA de los remedios solicitados en este escrito sería cónsono y consistente con lo resuelto anteriormente por la agencia en los años 2001 y 2003, relacionado al proceso de discusión pública de la DIA-P y DIA-P Actualizada, respectivamente, para el proyecto San Miguel Four Seasons Resort (DIA-PA (JCA-01-0030 (CT))). En dichas ocasiones, la JCA suspendió y pospuso la celebración de vistas

públicas debido a que se cometieron las mismas faltas o deficiencias procesales planteadas en el presente escrito para la DIA-P del Corredor Hatillo-Aguadilla.

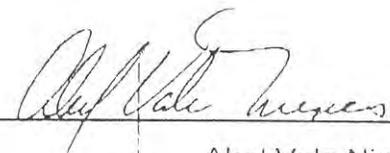
Todo lo antes solicitado se hace en conformidad y al amparo del Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales, en virtud de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, según enmendada.

CERTIFICO: Que en esta misma fecha he enviado copia fiel y exacta del presente escrito al Ing. Luis Trinidad Garay, Director Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación, agencia proponente del Corredor Hatillo-Aguadilla.

En San Juan, Puerto Rico, el miércoles, 12 de septiembre de 2007.

CIUDADANOS DEL KARSO, INC  
Urb. La Cumbre  
Ave. E. Pol #497, Box 230  
San Juan, PR 00926-5636  
Tel. 787-755-0410 / Fax. 787-760-2070  
[www.cdk-pr.org](http://www.cdk-pr.org)

Por:



Abel Vale Nieves  
Presidente

LJRH



Estado Libre Asociado de Puerto Rico  
Departamento de Recursos Naturales y Ambientales

25 SEP 2007

PO Box 366147  
San Juan, PR 00936  
Tel. (787) 999-2200  
Fax: (787) 999-2303

ING IRMA M GARCIA  
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACION  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACION Y OBRAS PÚBLICAS  
PO BOX 42007  
SAN JUAN PR 00940-2007

Estimada ingeniera García:

**Declaración de Impacto Ambiental Preliminar  
Corredor Hatillo – Aguadilla**

**O-PA-EEA03-SJ-00287-12042007**

Hemos evaluado la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) sometida relacionada al asunto descrito en epígrafe. El proyecto propuesto consiste en la construcción de una carretera expreso con peaje, a campo traviesa, desde la PR-22 en Hatillo, discurriendo por los municipios de Camuy, Quebradillas, Isabela y Moca, hasta el Km. 130.9 de la carretera PR-2 en Aguadilla, con una longitud aproximada de 46 kilómetros. La carretera tendrá una sección de cuatro carriles y paseo a ambos lados con una isleta central, que permitirá su ampliación en el futuro de ser necesario.

Luego de esta evaluación emitimos los siguientes comentarios:

El Volumen II – Estudio Geológico - de la DIA-P contempla la alternativa A por campo traviesa. El mismo divide la alineación de la carretera en tramos de geología y topografía. A continuación se describen diferentes secciones del estudio geológico más relevantes:

IV. Geología del Corredor:

- Estación 80+00 a 190+00 (Camuy a Quebradillas), llanuras con drenaje interno y numerosos sumideros en depósitos de manto sobre la Caliza Aymamón. Esta sección, no contiene una descripción en cuanto a la profundidad del sumidero identificado en roca 200 m al sur de la Estación 143+50, por lo que deducimos que no se ha explorado.

0709286704009

- Estación 244+00 a 386+00 (Isabela, Moca y Aguadilla), se indica que se identificaron varios sumideros a lo largo o cercanos al eje del corredor, en Depósitos de Manto sobre la Caliza Aymamón. Cabe mencionar, que estos depósitos consisten de llanos típicamente susceptibles a sumideros de colapso. Además, se menciona que se observaron sumideros que cubren más de 10 cuerdas en extensión y con una profundidad mayor de 15 metros de profundidad. La actual alineación se mantiene al norte de la Cordillera Jaicoa, penetrándola al alcanzar 600 m de ancho, por lo que no se puede descartar el impacto potencial a la misma ocasionado por los cortes de material de la corteza terrestre a ocurrir en las laderas. Esta actividad sería en sí misma un impacto significativo, al fragmentar la cordillera y los sistemas ecológicos presentes en la misma.
- Estación 386 + 00 a 440 + 00 (Aguadilla). Este tramo está destinado a cruzar en grueso la cordillera Jaicoa, impactando la densa sucesión de mogotes y cerros calizos, al igual que sumideros de considerable profundidad. El mapa geológico correspondiente a este tramo describe fallas geológicas, evidenciadas por desplazamientos y zonas de roca fragmentadas y deformadas.
- Estación 440+00 a 446+00 (Aguadilla), este tramo comienza en los Cerros Viñet y termina en la PR-11, cruzando por el Escarpe de Lares y, por tanto, por amplios depósitos de deslizamientos antiguos. Consideramos que los materiales presentes constituyen otro reto geotécnico para el proyecto, debido a las amplias lecciones que la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) ha experimentado al trabajar por áreas de deslizamientos antiguos. Desconocemos la razón por la cual se considera este tramo de la alineación. No se requiere evidencia de movimiento reciente, puesto que al intervenir en el área mediante nuevos cortes, existe una gran probabilidad de activar deslizamientos mediante acciones adversas en el terreno.

## Sección V – Conclusiones y recomendaciones

### 1. Hidrogeología

Se describe y reconoce la complejidad del sistema hidrológico de una fisiografía donde domina el drenaje subterráneo por rocas calizas. No obstante, el documento carece de comentario sobre el impacto del proyecto a este sistema donde se admite que "la trayectoria que toma el agua desde que se infiltra en la superficie hasta que llega al manto freático se desconoce."

## 2. Limitaciones

Los problemas potenciales identificados en la ruta de campo traviesa ciertamente han sido confrontados en otros proyectos: tales como un deslizamiento de gran extensión en la PR-10 que no se ha logrado estabilizar; sedimentación y contaminación hacia el Lago Dos Bocas; problemas de derrames de materiales nocivos a la salud, parte de los cuales logran infiltrar hacia el sistema hidrológico cuyo curso exacto se desconoce; continuos problemas de deslizamientos y movimientos de masa a lo largo del Escarpe de Lares, afectando numerosos tramos de la PR-111; el desparrame urbano no organizado a partir de las realineaciones y ampliaciones de las carreteras PR-129 y PR-10, por mencionar algunos problemas confrontados y no controlados.

No ponemos en duda la capacidad profesional disponible en Puerto Rico para buscar soluciones innovadoras a problemas geológicos y geotécnicos que se puedan presentar. Lo que sí deseamos enfatizar es el alto costo ambiental de muchas de estas soluciones, en detrimento de leyes ambientales existentes, además de posibles daños irreversibles que se provoquen en el proceso.

## 3. Sumideros de Colapso

Las medidas para el control de los problemas relacionados con sumideros existentes y áreas susceptibles al colapso de sumideros representan acciones que pueden ser ampliamente aceptadas y adoptadas en otros países, como en los Estados Unidos, de donde surge la mayoría de la literatura geotécnica útil en la práctica de este campo. Sin embargo, la abierta adopción de estas medidas en amplios tramos de la extensión de unos 46 km de largo y 600 metros de ancho a lo largo del Carso Norteño es opuesta a la política pública ambiental de este Departamento, agencia cuyo deber ministerial consiste en custodiar y hacer cumplir la Ley Núm. 292 de 21 de agosto de 1999 (Ley para la protección y Conservación de la Fisiografía Cársica de Puerto Rico) y la Ley 111 de 1985 (Ley de Cuevas, Cavernas y Sumideros).

Entre las acciones propuestas están el provocar colapsos, los cuales podrían afectar sistemas cavernarios cuyos valores no han sido reconocidos aún; la impermeabilización de sumideros, lo cual disminuye la recarga hacia el acuífero, además de que no se puede garantizar la efectividad de este tipo de obra. Igualmente se sugiere la construcción de pozos invertidos, medida altamente sensitiva que requiere estrictos estudios para lograr efectividad.

Entendemos que es cuestionable el mantenimiento y durabilidad de estas medidas, lo cual puede dejar estas zonas en condiciones frágiles luego de que concluya la vida útil de la carretera, la cual normalmente se estima en unos 20 años.

Se presenta acertadamente el problema que se confrontaría en el tramo por donde cruza el Canal Principal de Derivación y el Canal de Moca, propiedad de la Autoridad de Energía Eléctrica, donde la ACT no tiene el control sobre el mantenimiento del canal y surgirían problemas de infiltración que afectarían los tramos de la carretera que quedaran cercanos.

Por otro lado, el problema asociado con el colapso de sumideros al aumentar las escorrentías se establece claramente en la Evaluación Geológica ante nuestra consideración, para lo cual se recomienda que sea considerado en los diseños. Se menciona además, que el aumento en la descarga hacia un sumidero teóricamente podría acelerar la disolución de la roca y provocar el colapso. Es menester mencionar que el mecanismo que ocurre mayormente en períodos de tiempo perceptibles (eventos históricamente registrados), el cual provoca el colapso de sumideros es el de lavado y pérdida de suelo a través de las grietas o fisuras en la roca subyacente, simulando un reloj de arena que posteriormente colapsa.

#### 4. Recarga del Acuífero Calizo

En esta sección se levanta la preocupación bien fundada de que los contaminantes, incluyendo hidrocarburos, pueden afectar la calidad del agua del acuífero, la cual se considera para extracción y uso potable. El diseño del sistema pluvial tendría que incluir medidas para el tratamiento de las aguas de escorrentías previo a su infiltración hacia el subsuelo. Nuevamente, nos preocupa la ejecución correcta de este tipo de medidas y la incertidumbre con relación al mantenimiento de estas obras.

#### 5. Fallas Geológicas

La ruta propuesta identificó cuatro fallas geológicas en el área de la Cordillera Jaicoa. El documento se limita a describir o definir lo que son las fallas geológicas en general. Sin embargo, omiten la discusión específica de cada una de las zonas de falla. El estudio establece la necesidad de estudios detallados, que incluyen una evaluación geológica de campo completa. Recomendamos se ausculte información con la Red Sísmica de Puerto Rico.

La Tabla 4.5 – Sumideros y Depresiones – de la DIA-P estima que la ruta campo traviesa, afectará unos 121 sumideros directamente. El estudio hidrológico, por otro lado, se enfoca en las medidas de mitigación del impacto que ocurrirá como resultado de la acción propuesta.

El 20 de junio de 2007, se llevó a cabo una reunión interagencial con personal del DRNA y la ACT. Durante la reunión, personal técnico del DRNA adscrito a la División de Geología expresó su inquietud con relación a la acción propuesta en el estudio que lee como sigue: "No hay regulaciones específicas para el desarrollo en áreas kársticas y de sumideros". Esta expresión de desconocimiento sobre los estatus estatales mencionados anteriormente, es verdaderamente preocupante.

Los impactos reconocidos en el estudio tendrán un efecto irreversible en la totalidad de los elementos hidrológicos de las cuencas a cruzarse, los cuales mencionamos a continuación:

1. Reducción en el área de sumideros y depresiones.
2. Reducción en la infiltración y recarga hacia el drenaje subterráneo.
3. Efectos de aumento potencial en la escorrentía superficial debido a la superficie asfaltada de la carretera.
4. Control de contaminantes en la calidad de la descarga pluvial procedente de la carretera hacia los sumideros existentes.

La mitigación de estos impactos en unas dimensiones de más de 40 kilómetros de largo por unos 600 metros de ancho entendemos que no es razonable.

Además, de las prácticas más frecuentes de ampliación de la capacidad de retención de sumideros y la creación de charcas de retención, en este estudio se introduce el concepto de **relocalización de sumideros**, destinado para la gran mayoría de los sumideros previamente reconocidos en el estudio geológico (ver Tabla 5 del Estudio Hidrológico). Este concepto de "relocalización de sumideros" se utiliza sin la debida referencia a estudios geotécnicos que le sirvan de base, donde se discuta la posibilidad y efectividad de semejante concepto.

Por tanto, en este concepto de la relocalización de sumideros se asume que se pueden lograr puntos de infiltración equivalentes al natural y que el sellado del sumidero a relocalizarse no corre riesgos de futuro colapso y reactivación. Hay que observar la topografía cárstica de llanos con sumideros para analizar los controles que dictan la ubicación natural de los mismos. Estudios geomorfológicos pueden trazar drenajes superficiales antiguos, sistemas de diaclasas y otros controles de acuerdo a la ubicación de sumideros. La relocalización hacia espacios donde no hay sumideros conlleva, por tanto, un mayor análisis que meramente buscar un punto sustituto de infiltración hacia el subsuelo cercano. El postulado de que este estudio es preliminar y de que los diseños finales se deben hacer en etapas subsiguientes no es válido, puesto que no se demuestra que la acción de relocalizar sumideros sea técnicamente viable.

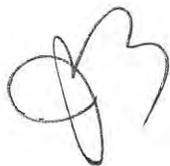
En términos de lo que denominan como reducción de infiltración, se estima un área de impacto de 46 km por 40 mts. La solución para este problema depende directamente de la efectividad de los "sumideros relocalizados", de acuerdo a lo establecido en el estudio. Se expresa la intención de controles de contaminantes mediante estructuras de pre-tratamiento. En la práctica real, es frecuente observar este tipo de estructuras que, pasados pocos años de su construcción, pierden su efectividad debido a la falta de mantenimiento.

Es un hecho reconocido que las carreteras tiene una vida útil, luego de la cual se requieren reinversiones para renovar las mismas. En el mismo estudio se advierte que los controles de contaminantes son confiables si son "diseñados, mantenidos y operados apropiadamente". Se reconoce, además, la sensibilidad del aspecto de la calidad de las aguas, debido a los sistemas de sumideros y cuevas que reciben descargas y que son parte integral de los abastos utilizados para producción de agua potable.

Con relación, a la Alternativa B- conversión de la PR-2 existente a autopista- se reconocen las deficiencias de extensiones de tramos de carreteras, incluyendo algunos puentes, ante las inundaciones proyectadas utilizando los datos provistos por el Federal Emergency Management Agency o FEMA, por sus siglas en Inglés. Se señala que el mayor problema lo representan los sistemas de alcantarillas antiguas y deficientes a lo largo de la PR-2 debido al aumento en el desarrollo urbano. Los costos mencionados incluyen la actualización de estos sistemas y la adquisición de terrenos para desarrollar charcas de retención. Se descarta esta alternativa debido a las condiciones de la infraestructura, la extensión de los estudios hidrológico-hidráulicos, el costo asociado a la adquisición de terrenos, y los problemas de falta de planificación en el desarrollo urbano.

No obstante, nos parece interesante que no se presente una tabla comparativa con relación a los problemas, a veces similares, que presenta la alternativa Campo Traviesa, tales como: costos de adquisición de terrenos agrícolas y áreas sensitivas de Karso Norteño, costos de estudios hidrológico-hidráulicos específicos para los más de 45 kilómetros de extensión; costos de estudios geológicos y geotécnicos para la misma extensión; impacto irreversible en la flora y fauna de las áreas únicas de Karso Norteño; costos en el desarrollo de los diseños ambiciosos de "relocalización de sumideros", etc.

La DIA-P expresa que hay una cantidad significativa de pozos agrícolas en el área. Sin embargo, no discute el posible impacto a éstos como resultado de esta alternativa. En cuanto a los pozos de extracción, se ubican 41 de potencialmente más de 80 pozos, dado a que no se lograron visitar todos los pozos para los cuales el DRNA proveyó datos. A éstos habría que añadir las extracciones no autorizadas para uso de agua potable. El estudio no



incluye pozos ubicados aguas abajo del ámbito de la ruta *Campo Traviesa*, aún cuando se reconoce la complejidad del drenaje en la zona cárstica.

El Volumen III- Estudio de Vaquerías - expresa que alrededor de 200 cuerdas se impactarán de fincas agrícolas dedicadas a la producción de leche en las Alternativas A y C. El Municipio de Hatillo es el Municipio con mayor producción en el sector agrícola. De un total de 65 fincas identificadas, 33 se encuentran en este Municipio. Es el que se verá mayormente afectado económicamente, mediante la pérdida de empleos y de terrenos agrícolas.

Por otro lado, hemos evaluado el Volumen I de la DIA-P. -El cual incluye un Estudio Ecológico y un Estudio Biológico. Como resultado, a continuación emitimos los comentarios de mayor relevancia:

Encontramos que el estudio ecológico sometido es deficiente. La foto 14 del Estudio Ecológico, identifica erróneamente una culebra como un juvenil de la boa de Puerto Rico cuando en realidad es una culebrita de jardín (*Arrython exigum*). Además, no se documentó la presencia de especies de plantas en peligro de extinción en la ruta Alterna A. El inventario de la PR-2 incluido en la evaluación biológica establece que no se observaron elementos críticos (página 27), lo que contrasta con la información incluida en la evaluación ecológica.

El estudio de flora y fauna en la DIA-P en las rutas A y C, expresa que se encontraron poblaciones del *Lonchocarpus glaucifolius*, la cual ha sido identificada por la División de Recursos Terrestres del DRNA como especie candidata para ser incluida entre las especies de plantas en peligro de extinción. Aunque no se documentó en el inventario la presencia de la Santa Lucía (*Mabuya mabuya*), clasificada como vulnerable, conocemos que la misma se encuentra en las porciones boscosas entre Isabela y Quebradillas. Es posible que la ausencia de ésta en el listado se deba a los hábitos secretivos de la especie y a lo extenso de las áreas de muestreo.

La fragmentación de hábitats producto de la construcción de carreteras ha sido identificada como una de las amenazas más grandes para la diversidad a nivel mundial (Wilcove 1987, Meffe and Carroll 1997). Además del impacto inicial de la construcción, el mayor impacto de esta carretera se observará a largo plazo. El desarrollo de las rutas Alternas A y C inicialmente causará la pérdida de hábitat y vida silvestre de alto valor ecológico. El establecimiento de estas rutas creará una barrera al movimiento de algunas especies de invertebrados y vertebrados, lo que reducirá la accesibilidad de éstas al hábitat en el otro extremo de la carretera (Gerlach & Musolf 2000; Wang & Schreiber 2001). También se producirá un aumento en la mortalidad de vida silvestre como consecuencia del paso de vehículos. Contrario a la depredación natural, la mortandad por

tráfico no es compensatoria. Esto puede eliminar una porción constante de la población y por lo tanto tendrá un impacto significativo en especies protegidas como por ejemplo la Boa de Puerto Rico. Por lo general, especies con ámbitos domésticos ("home ranges") amplios son más susceptibles a este tipo de mortandad. En el caso de la boa, estudios recientes han demostrado que las mismas hacen uso de un área promedio de 8.5 a 12 hectáreas, por lo que serían afectadas por esta mortandad.

Aún cuando la zona posee fragmentación, la misma es por carreteras angostas cuyo tránsito es local, por lo que los organismos se pueden mover de un fragmento a otro. La DIA-P no evalúa cómo se afectaría la conectividad de los sistemas naturales antes y después del impacto. Esta herramienta de manejo y conservación debe ser considerada al momento de diseñar y proponer un proyecto de impacto masivo, ya que permite identificar las mejores alternativas para conservar la vida silvestre.

Tanto la construcción de la ruta Alternativa A como la C crearán una barrera con efectos devastadores en las zonas de mayor diversidad dentro del área donde se propone la autopista. Estudios realizados por Primack (1993) han demostrado que debido a estas barreras ocurren cambios en microclimas y aumenta la presencia de depredadores o la invasión de otras especies. Como consecuencia de esta situación las poblaciones remanentes pueden disminuir en tamaño, lo que a su vez aumentará el riesgo de endogamia y acelerará la pérdida de variabilidad genética (ver estudios de Hedrick, 2000).

La Sección 3.3.4. Cuevas y el Volumen II, Estudio Geológico de la DIA-P, identificó varias cuevas en las Alternativas A y C, la mayoría de éstas en la Cordillera Jaicoa. La Sociedad Espeleológica de Puerto Rico (SEPRI) identificó dos cuevas en las paredes del Valle del Río Camuy, las cuales no fueron observadas. El documento no discute las implicaciones de este impacto sobre las poblaciones de organismos que habitan en estos sistemas naturales. Además, no se evaluaron las cuevas desde el punto de vista biológico y ecológico, por lo tanto se desconoce que cantidad de las mismas tienen un valor ecológico como incubadoras para las diferentes especies de murciélagos. La cercanía de la carretera propuesta sobre cuevas con poblaciones de murciélagos, como por ejemplo Cueva Cucaracha, tendrá un efecto en las rutas utilizadas por éstos para alimentarse, permitirá la llegada de más depredadores y aumentará la mortandad por colisión. Al menos cinco de nuestras especies de murciélagos se encuentran catalogadas como elementos críticos. En la isla se ha documentado que una sola colonia de aproximadamente medio millón de individuos consume más de 20 toneladas de insectos al mes y pueden viajar desde la Cordillera de Jaicoa hasta la Cordillera de la Cadena en Aguada (Rodríguez-Duran, 2005).

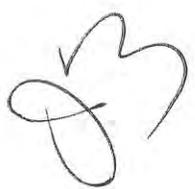


Por otro lado, entendemos que existen posibilidades de variar solamente aquellas porciones de la ruta que cruzan por áreas de alto valor ecológico a impactarse. Como resultado de este análisis, el DRNA recomienda las siguientes alternativas:

1. En cuanto a la alternativa de la conversión de la carretera PR-2 en expreso- Actualmente esta parte de la PR-2 tiene 4 carriles, lo que requerirá una huella de impacto menor comparado con las otras dos alternativas. Entendemos que se puede diseñar este tramo de forma tal que se evite el impacto en la porción al norte de la carretera. Esto tiene importancia debido a que este segmento contiene uno de los pocos remanentes de bosque primario, donde se encuentra una de las pocas porciones de bosque cárstico antiguo de la isla. Por tal razón, en esta fragmento de la carretera propuesta se encuentran plantas clasificadas como elementos críticos, en peligro crítico de extinción (*Aurodendrum pauciflorum* y *Ottoschulzia rhodoxylon*), y en peligro de extinción (*Zanthoxylum thomasianum*, *Shoepfia arenaria* y *Goetzea elegans*).

Esta alternativa ofrece ventajas tales como las mejoras a las deficiencias mencionadas en el estudio hidrológico-hidráulico, en cuanto a los sistemas de alcantarillado y la creación de charcas de retención como estructuras de mitigación para controlar las escorrentías calculadas para eventos de 100 años. Esto no tan sólo es una ventaja para la vía, sino para la seguridad de poblaciones cercanas. Por otro lado, se podrían establecer o actualizar sistemas de filtración de contaminantes tan necesarias en la PR-2 existente. Además, consideramos que la pérdida en terrenos agrícolas es mínima comparada con las otras alternativas.

2. De la revisión de los estudios identificamos cinco áreas de vital importancia para la vida silvestre:



El tramo que cruza sobre la cuenca del Río Camuy, la cordillera de mogotes cercanos a la Carretera PR-482 en el Barrio Cocos de Isabela, la franja de bosque asociada a la cuenca del Río Guajataka, los mogotes asociados a la Quebrada La Sequia, y la Cordillera Jaicoa. La mayoría de estas zonas boscosas han sido identificadas como áreas con prioridad de conservación por el DRNA. Aún cuando existe abundante literatura científica relacionada al efecto de las carreteras sobre la vida silvestre, en la DIA-P no se evalúan ni se discuten los impactos de la acción propuesta sobre estos sistemas naturales. Por lo antes expuesto el DRNA recomienda la alternativa incluida como anejo.

En resumen, encontramos que la DIA-P no discute adecuadamente los asuntos ambientales bajo nuestra jurisdicción, y recomendamos que se realice un análisis más profundo que incluya los aspectos mencionados en esta comunicación. Además, concluimos que es vital la preparación de un estudio que incluya un análisis minucioso e integral donde se evalúe la alternativa de convertir la Carr. PR-2 existente a Expreso. El mismo debe incluir tablas comparativas del impacto de la acción propuesta y deberá formar parte de la Declaración de Impacto Ambiental Actualizada.

Una vez someta la información solicitada estaremos en la mejor disposición de continuar con la evaluación del proyecto y emitir nuestros comentarios.

Cordialmente,



Javier J. Rúa  
Subsecretario

Anejo: Alternativa DRNA

JJR/GF/MAC/ARP/RHV/CDR/HLS/IMC/JFB/jf

cc: Sr. Teófilo De Jesús Nieves  
Director - Asesoramiento Científico  
Junta de Calidad Ambiental

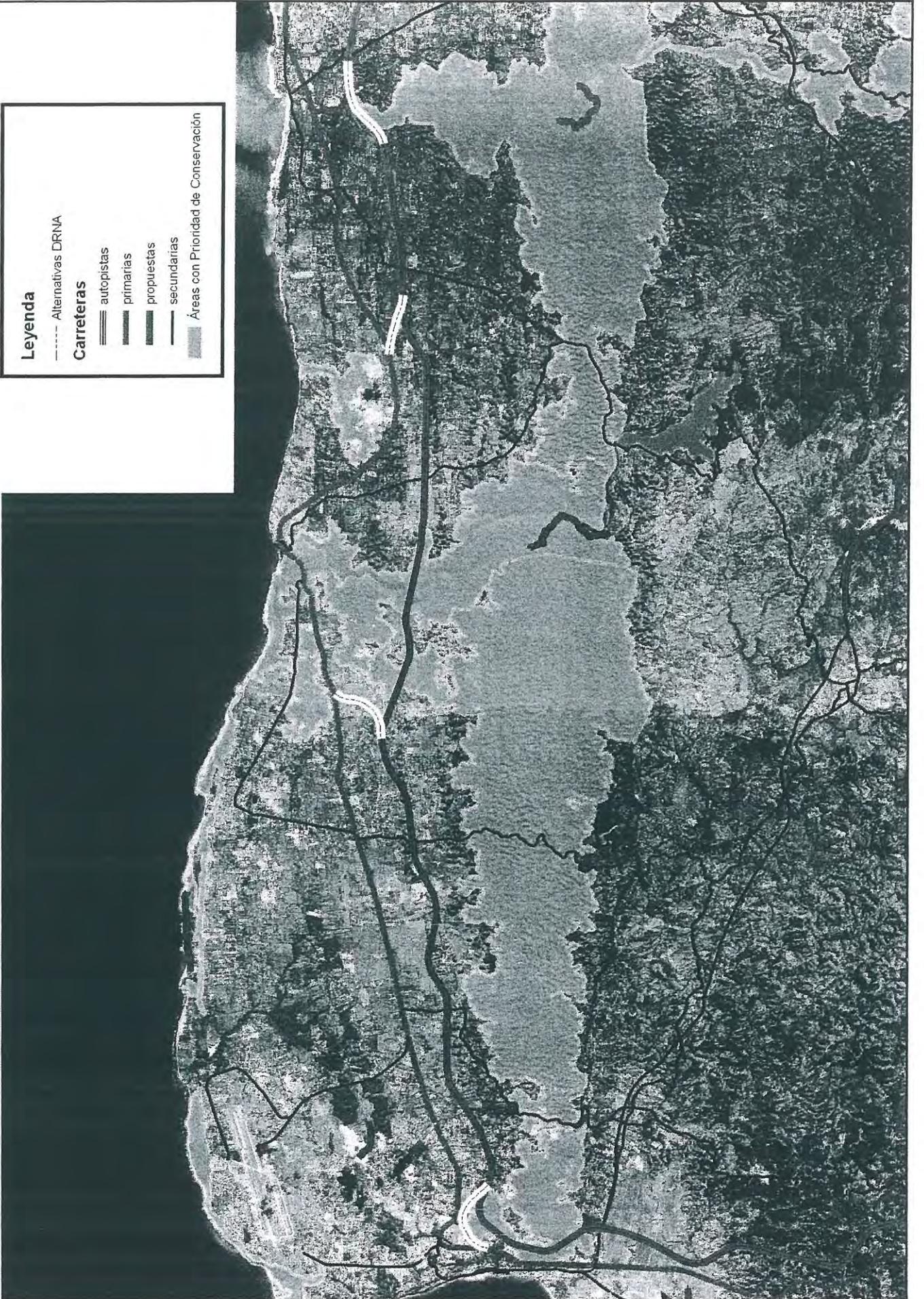
**Leyenda**

- Alternativas DRMA

**Carreteras**

- ==== autopistas
- ==== primarias
- ==== propuestas
- secundarias

■ Áreas con Prioridad de Conservación





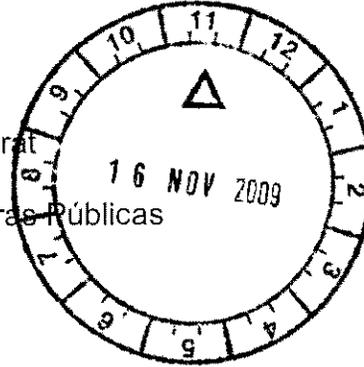
Estado Libre Asociado de Puerto Rico

## Departamento de Recursos Naturales y Ambientales

PO Box 366147  
San Juan, PR 00936  
Tel. (787) 999-2200  
Fax: (787) 999-2303

3 de noviembre de 2009

Honorable Rubén A. Hernández Gregorat  
Secretario  
Departamento de Transportación y Obras Públicas  
Apartado 41269 Estación Minillas  
San Juan, Puerto Rico 00940-1269



Estimado señor Secretario:

El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) sometió la Declaración de Impacto Ambiental Estratégica (DIA-E) del Estudio del Carso ante la Junta de Calidad Ambiental (JCA), en cumplimiento con la Ley Núm. 416 de 22 de septiembre de 2004, según enmendada conocida como Ley de Política Pública Ambiental.

Este documento estará disponible para la revisión y comentarios del público en general, una vez se publique un aviso a estos efectos en un periódico de circulación general. Acompañamos una copia del referido documento y solicitamos nos someta sus comentarios por escrito dentro del término de treinta (30) días posteriores a la divulgación del Aviso Público.

De necesitar información adicional, puede comunicarse con el Sr. Celso Rossy, Asesor Técnico de la Secretaría Auxiliar de Planificación Integral al teléfono (787) 999-2200, extensión 2521 ó 2529.

Cordialmente,

*DR*  
  
Daniel J. Galán Mercado  
Secretario

WBV/lit/log/ero

Anejo

09/11/16300110635



# United States Department of the Interior



## FISH & WILDLIFE SERVICE

**Boqueron Field Office**  
Carr. 301, KM 5.1, Bo. Corozo  
P.O. Box 491  
Boqueron, PR 00622

JUL 17 2007

✓ Mr. (Ms.) Irma M. Garcia  
Program and Special Studies Area  
Puerto Rico Highway Authority  
PO Box 42007  
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

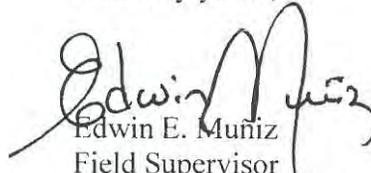
Re: Hatillo-Aguadilla Corridor  
AC-220124

Dear Applicant:

Thank you for your letter dated June 8, 2007, requesting comments on the proposed project. After reviewing the information submitted on the project and that available in our office, we have found that previous comments on this project were submitted by the Service. At this time, we have received no additional information that would modify previous comments. Attached please find copy of our previous comments

It is the Service mission to work with others to conserve, protect, and enhance fish, wildlife, and plants and their habitats for the continuing benefit of our people. In fulfilling the Service mission, we provide technical assistance to governmental and non-governmental entities regarding possible effects of development projects on our trust resources: migratory birds, federally-listed plants and animal species, coastal barriers, wetlands, riparian ecosystems, and marine ecosystems.

Sincerely yours,

  
Edwin E. Muñoz  
Field Supervisor  
Caribbean Field Office



10 de septiembre de 2008

Lcdo. Javier J. Rúa  
Presidente  
Junta de Calidad Ambiental  
PO Box 11488  
San Juan, Puerto Rico 00910

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)  
DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124, JCA-07-0014 (ACT)**

Estimado licenciado Rúa:

El 8 de mayo de 2007 se sometieron a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para el proyecto de referencia.

Esta DIA-P fue preparada en cumplimiento con el Artículo 4 (B) (3) de la Ley 416, del 22 de septiembre de 2004 (Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico) y de acuerdo a lo que establece el Reglamento de la JCA y sus enmiendas para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales.

Se celebraron vistas públicas para el proyecto el 14 y 19 de septiembre de 2007. Transcurridos aproximadamente doce (12) meses desde las visitas, es nuestro interés, que nos indique los resultados de la determinación, mediante la Resolución Interlocutoria correspondiente.

Agradeceré su acostumbrada atención a este asunto.

Cordialmente,

Irma M. García  
Directora Interina  
Área de Programación y Estudios Especiales

6704/CAR/LER/egn



Universidad de Puerto Rico  
Recinto Universitario de Mayagüez  
Oficina del Rector



31 de agosto de 2007

Sra. Irma M. García, Directora  
Área de Programación y Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)  
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124**

Estimada señora García:

A partir de su comunicación fechada el 8 de junio de 2007 y recibida en nuestras oficinas el 3 de julio de 2007, se creó un Comité Interdepartamental para estudiar y analizar el proyecto AC-220124 y emitir a la ACT nuestra posición oficial en torno al proyecto.

En el análisis de la documentación disponible encontramos que el 29 de junio de 2003 el doctor John Fernández Van Cleve, Decano y Director del Colegio de Ciencias Agrícolas, había solicitado información detallada sobre cómo afectarían la Estación Experimental Agrícola en Isabela cada una de las alternas propuestas. Al día de hoy no hemos recibido respuesta. Sin esta información no tenemos base para poder emitir una opinión informada.

Respetuosamente solicitamos una prórroga para la entrega a la ACT de nuestra posición oficial, así como información detallada del impacto de las alternas B y C en la Estación Experimental Agrícola en Isabela.

Cordialmente,

Jorge Iván Velez Arocho, Ph.D.  
Rector

JIVA/URW

2007 SEP -- 6 AM 9: 22  
ACT  
AMBIENTALES

Antes, ahora y siempre... ¡COLEGIO!

PO Box 9000 Mayagüez, Puerto Rico 00681-9000  
Tel. (787)832-4040 exts. 3131, 3135, 3139 ó (787)265-3878 Fax (787)834-3031  
Patrono con Igualdad de Oportunidades de Empleo - M/F/V/I



0709016704031



Universidad de Puerto Rico  
Recinto Universitario de Mayagüez  
Colegio de Ciencias Agrícolas  
Oficina del Decano y Director



29 de julio de 2003

Sra. Irma M. García González  
Directora  
Area de Programación y Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
P.O. Box 42007  
San Juan , Puerto Rico, 00940-2007

**RE: FASE AMBIENTAL  
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA (PR-22)**

Estimada señora García González:

Acuso recibo de su carta del 22 de julio de 2003, donde solicita comentarios referentes a las diversas alternativas del proyecto de referencia.

La Estación Experimental Agrícola en Isabela está localizada en la carretera 2, km.114, por lo que podría estar afectada por el proyecto propuesto. Es nuestro deseo poder tener acceso a las propuestas de mapas o planos con mayor detalle de las alternativas sugeridas, que nos permita evaluar, cómo se puede afectar nuestras facilidades con las diferentes alternativas propuestas.

Para realizar esta evaluación solicitamos se nos provea acceso a los documentos antes mencionados. Estoy delegando al Prof. Lucas N. Avilés Rodríguez, Director de Planificación y Presupuesto del Colegio de Ciencias Agrícolas, para que se comunique con usted y coordine la evaluación de los documentos antes mencionados.

Sin otro particular, quedo,

Cordialmente,

  
John Fernández Van Cleve  
Decano y Director

lef

C: Dr. Alejandro Segarra Carmona  
Prof. Lucas N. Avilés Rodríguez

PO Box 9030  
Mayagüez PR  
00681-9030  
Tel. (787) 265-8850  
Fax (787) 832-4220

Antes, ahora y siempre... ¡COLEGIO!



## SENADO DE PUERTO RICO

*Jorge de Castro Font*  
*Senador por Acumulación*

*Presidente*  
*Comisión de Reglas y Calendarios*  
*Comisión de lo Jurídico, Asuntos Municipales*  
*y Financieros*

*Co-Presidente*  
*Comisión Conjunta Permanente*  
*Para la Revisión y Reforma*  
*del Código Civil de Puerto Rico*

*Comisión Conjunta para la*  
*Revisión del Código Penal*

27 de agosto de 2007

✓ Sra. Irma M García  
Directora  
Área de Programación y  
Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
P.O. Box 42007  
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora Directora:

Sólo unas breves líneas para agradecerle la información que me hiciera llegar sobre el "Aviso Público de Disponibilidad de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para los Corredores de Estudio entre Hatillo y Aguadilla, AC-220124.

Reiterándole mi agradecimiento, quedo

Cordialmente



JORGE DE CASTRO FONT



17 de julio de 2007

✓ Ing. Irma M. García  
Directora  
Área Programación y Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
PO Box 42007  
San Juan, PR 00940-2007

Estimada ingeniera García:

**DECLARACION IMPACTO AMBIENTAL  
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124**

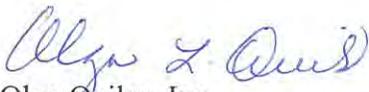
Nos referimos a su carta dirigida a nuestra Presidente, Cristina Lambert, en la cual solicita nuestros comentarios. La misma fue referida a nuestra atención.

Personal de nuestra división estudió los documentos que nos suministrara y luego de revisar nuestros archivos, encontramos que a lo largo del corredor propuesto se encuentran varias carreteras estatales y municipales en cuyas servidumbres tenemos facilidades telefónicas, tanto aéreas como soterradas, que podrían verse afectadas por la construcción de este proyecto.

No tenemos objeción al mismo, no obstante, una vez completado el diseño es necesario que nos haga llegar copia del plano para determinar si se afecta nuestra planta telefónica y tomar las acciones correspondientes. Agradeceré también nos indiquen la fecha de comienzo y terminación de estos trabajos de modo que se puedan programar los trabajos de relocalización de nuestras facilidades, de ser necesario.

Para información adicional, puede comunicarse con Frank Cruz, ingeniero a cargo del proyecto, al teléfono (787)749-2120.

Cordialmente,

  
Olga Quiles, Ing.  
Gerente Norte, Sur y Oeste  
Departamento de Ingeniería  
de Planta Externa

fc



**FOMENTO**

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
Compañía de Fomento Industrial

9 de agosto de 2007

✓ Sra. Irma M. García  
Directora  
Área de Programación y Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
PO Box 42007  
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora García:

**DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)  
CORREDOR HATILLO AGUADILLA, AC-220124**

Nos referimos a su comunicación del 8 de junio de 2007, relacionada con la DIA-P indicada en el asunto.

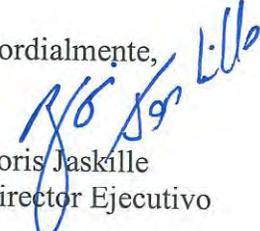
La Compañía de Fomento Industrial (Fomento) endosa la construcción de la extensión de la Carretera PR-22 (Expreso José de Diego) de Hatillo a Aguadilla tomando en consideración el gran interés público que reviste el mismo. El proyecto beneficiará el área residencial, comercial e industrial del área. Además, descongestionará la vía principal entre Hatillo y Aguadilla que es la Carretera PR-2 y acortará la distancia entre San Juan y los municipios del noroeste y oeste redundando en un estímulo para la economía de la región.

Recomendamos la alternativa A, ya que es la que menos afecta los terrenos del Parque Industrial Las Américas el cual está próximo a desarrollarse y que ubica en la Carretera PR-2, Km. 117.3, Bo. Aceitunas del municipio de Moca.

✓ Solicitamos la construcción de un conector que provea acceso de entrada y salida hacia el parque industrial.

Le deseamos éxito en todas las gestiones.

Cordialmente,

  
Boris Jaskille  
Director Ejecutivo



*Ricardo A. Rivera Cardona*  
Director Ejecutivo

28 de septiembre de 2007

Ing. Carlos J. González  
Secretario  
Departamento de Transportación  
y Obras Públicas (DTOP)  
PO Box 41269  
San Juan, PR 00940-1269

Estimado ingeniero González:

**RE: Declaración de Impacto Ambiental Preliminar  
Corredor Hatillo-Aguadilla**

En vista pública celebrada el 14 de septiembre de 2007 en el Teatro del municipio de Hatillo, el Departamento de Transportación y Obras Públicas expuso las tres diferentes alternativas para mejorar la infraestructura de transportación sobre el Corredor de Hatillo a Aguadilla. En dicho evento se le concedió a la Compañía de Comercio y Exportación (CCE) de Puerto Rico treinta días laborables para expresar su opinión como agencia gubernamental.

Conforme la solicitud de comentarios a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) Preliminar tenemos a bien hacer la siguiente recomendación: -En lo que se refiere al proyecto, entiéndase Corredor de Hatillo – Aguadilla, la CCE coincide con la posición de la Decana de Ciencias Agrícolas del Recinto Universitario de Mayagüez, Dra. Gladys González. Esta recomendó que primero se debe terminar el Plan de Usos de Terrenos. El citado documento será de gran utilidad en la determinación sobre qué área geográfica deberá utilizarse para construir dicha obra de infraestructura.

Cordialmente,

Ricardo Rivera Cardona

CLM/cdf



8 de julio de 2009



Sr. Luis E. Rodríguez  
Director  
Area de Programación y Estudios Especiales  
Autoridad de Carreteras y Transportación  
Apartado 42007  
San Juan, PR 00940-2007

**SHPO 10-18-05-02 CORREDOR HATILLO-AGUADILLA (EXTENSION DE LA PR-22, ISLANDWIDE, PUERTO RICO / AC-22-01-24**

Estimado señor Rodríguez:

Según nos informa, el proyecto Corredor Hatillo-Aguadilla ha sido escogido para la colaboración mediante la Alianza Publico Privada. Referente al estatus de este proyecto en nuestra Oficina, ya habíamos evaluado los estudios arqueológicos a nivel de reconocimiento (Fase I) preparados durante la etapa de pre-diseño de este proyecto, al igual los seis tomos del documento titulado Estimado de Costos de Adquisición que describe las propiedades inmuebles bajo consideración de adquisición. También evaluamos la Declaración de Impacto Preliminar (DIA-P). Hasta el presente, este proyecto se ha evaluado como una asistencia técnica, pero entendemos que el proyecto necesitará para su desarrollo permiso del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos (USACE por sus siglas en inglés). Sin embargo, aún no hemos recibido comunicación del USACE referente a este proyecto. Por lo tanto es importante que la Autoridad de Carreteras realice las gestiones pertinentes para radicar la solicitud ante la USACE lo más pronto posible para iniciar la consulta bajo el proceso 106 del *National Historic Preservation Act* en sus etapas tempranas de planificación.

Aunque los documentos arriba mencionados cubren adecuadamente las áreas recorridas, según el DIA-P queda por seleccionar la ruta por donde discurrirá el corredor. Tan pronto se seleccione una ruta será necesario compararla con el estudio Fase I previamente evaluado para determinar si es necesario realizar estudios adicionales a nivel Fase I en áreas no antes estudiadas, además de determinar los estudios necesarios para evaluar la importancia histórica de aquellas propiedades potencialmente elegibles al Registro Nacional de Lugares Históricos (*National Register of Historic Places*). La determinación de elegibilidad al Registro Nacional se realiza entre el USACE (como agencia federal) y nuestra Oficina. De identificar propiedades

Luis E. Rodriguez  
8 de julio de 2009  
Página 2

elegibles al Registro Nacional, entonces se procedería a determinar el efecto del proyecto sobre estas propiedades, proceso donde es indispensable la participación del USACE.

Reiteramos que el proceso de consulta bajo la Sección 106 del *National Historic Preservation Act* aún no ha comenzado formalmente para este proyecto y la importancia de que se realice en las etapas tempranas de su planificación.

De tener alguna pregunta o comentario, se puede comunicar con Miguel Bonini en la Oficina, (787) 721-3737 o [mbonini@prshpo.gobierno.pr](mailto:mbonini@prshpo.gobierno.pr).

Atentamente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Carlos A. Rubio Cancela', is written over the typed name. To the left of the signature, the letters 'pal' are written vertically in blue ink.

Arq. Carlos A. Rubio Cancela  
Oficial Estatal de Conservación Histórica

CAR/BRS/MB