

# Rehabilitación de la Rampa del Ferry de la Terminal de Culebra



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE  
PUERTO RICO  
Autoridad de los Puertos



## A. Propósito y Necesidad de la Acción Propuesta

La Rampa del Ferry de la Terminal de Culebra en Bahía Sardinas (Rampa del Ferry) se encuentra en estado de deterioro, incluyendo la losa, las vigas horizontales de hormigón y sus pilotes.

Los daños identificados desde el 2010 aparentan ser el resultado de huracanes, tormentas y eventos de fuertes marejadas. El deterioro de la estructura es tal que ya no es económicamente viable repararla.

Al presente, la Rampa del Ferry es la única rampa disponible para la Isla de Culebra. Bahía Sardinas frecuentemente recibe marejadas y vientos que imposibilitan el atraque de los ferries.

## B. Acción Propuesta

La acción propuesta incluye la rehabilitación de la Rampa del Ferry, la cual consiste de:



1. Demolición de la rampa de hormigón existente, con un área aproximada de 4,907 pies cuadrados.
2. Remoción de aproximadamente 27 pilotes existentes.
3. Hincado de aproximadamente 25 pilotes nuevos con un diámetro de 20 pulgadas sobre la huella de la plataforma de carga existente.
4. Construcción de la nueva rampa de hormigón, con un área aproximada de 5,501 pies cuadrados.
5. Instalación de un puente peatonal de unos 10 x 100 pies para el desembarque de pasajeros separadamente de los vehículos y para el amarre de la embarcación en la proa. Este último ofrece mayor seguridad, además de permitir el uso de la Rampa del Ferry durante mayor variedad de condiciones del tiempo.

El espacio existente en la Rampa del Ferry no permite una rehabilitación y operación simultánea. Por lo tanto, la acción propuesta también incluye la construcción de una Terminal Auxiliar para el ferry en el área de San Ildefonso para ser utilizado durante la rehabilitación de la Rampa del Ferry.



La construcción de la Terminal Auxiliar consiste de:



1. La instalación de 4-6 pilotes de 14 pulgadas de diámetro para la plataforma flotante.
2. La instalación de 14 pilotes en forma de "H" y la defensa de la plataforma.
3. Construcción de una plataforma flotante con un área aproximada de 2,334 pies cuadrados para el ferry de carga.
4. Un puente de unos 770 pies cuadrados para conectar la plataforma flotante a la orilla.
5. Un puente peatonal desde la plataforma flotante al muelle existente para el embarque y desembarque de pasajeros separadamente de los vehículos.
6. Construcción de instalaciones en tierra, como estacionamiento y boletería.



La Terminal Auxiliar permanecerá como muelle alternativo una vez termine la construcción de la Rampa del Ferry como medida de mitigación de riesgos y para lograr asegurar el servicio de los ferries de la Autoridad de Transporte Marítimo a Culebra.

## C. Otras Alternativas Consideradas

1. **Muelle de Fulladosa:** Este muelle fue considerado para terminal auxiliar, pero debido a lo pequeño de la plataforma existente, el requerimiento del dragado del fondo marino, escasez de áreas para instalaciones como los carriles de tránsito, estacionamiento, boletería, áreas de espera, etc. y falta de utilidades (conexión a electricidad y agua), fue descartada. Además, para cumplir con los requerimientos de la Guardia Costanera, habría que cerrar la carretera mientras se lleva a cabo la operación del ferry. Costaría más construirlo y tendría mayores impactos ambientales.
2. **Restauración de los Pilotes Existentes:** Varias opciones fueron exploradas. Esta alternativa fue descartada debido a que en los pilotes existentes no habitan especies protegidas. Además, el tiempo de trabajo se extendería, aumentando así los costos e impactos del proyecto.
3. **Reemplazo de Pilotes sin Remover los Existentes:** Varias opciones fueron exploradas. El trabajo sería más delicado, costoso, y debido a la ausencia de especies protegidas, no amerita el esfuerzo adicional.



## D. Resumen de Efectos Ambientales

No se anticipan efectos adversos significativos durante la construcción y la operación de la acción propuesta. Sin embargo, los posibles efectos relacionados a la construcción y la operación serían:

1. Se estima que la construcción de la Terminal Auxiliar tome 6 meses. Luego, la rehabilitación de la Rampa del Ferry aproximadamente otros 6 meses más.
2. Aumento de tráfico vehicular a través de la carretera PR-250, y equivalente reducción del tránsito vehicular en el área de Dewey.
3. Aumento en el tráfico marítimo en el área de Ensenada Honda y equivalente reducción del tránsito marítimo en Bahía Sardinas.
4. Aumento en los niveles de ruido durante la construcción, particularmente durante el hincado de pilotes y la demolición, y durante la operación de los ferries de carga de la Terminal Auxiliar en el área de San Ildefonso.
5. Leve aumento en los niveles de polvo fugitivo durante la demolición y construcción.
6. Resuspensión de sedimentos durante el atraque del ferry en San Ildefonso.
7. Posible impacto de sedimentos re-suspendidos a la toma de agua de la planta desalinizadora de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, actualmente en desuso.

## E. Compromisos del Proyecto

1. Durante la construcción, se instalarán cortinas de turbidez en el área.
2. Durante las obras de construcción se emitirán ruidos solo en horario diurno.
3. No se anticipan efectos a especies protegidas.
4. Se compensarán los efectos ambientales adversos durante la construcción y la operación.

Para más información, el documento de la **Evaluación Ambiental** está disponible en la **Biblioteca Comunitaria de Culebra**.

Por favor, envíe sus comentarios a [culebrapier@prpa.pr.gov](mailto:culebrapier@prpa.pr.gov) o a la siguiente dirección: **Jorge R. Suárez Pérez-Guerra**  
Autoridad de los Puertos  
PO Box 362829  
San Juan, P.R. 00936-2829

