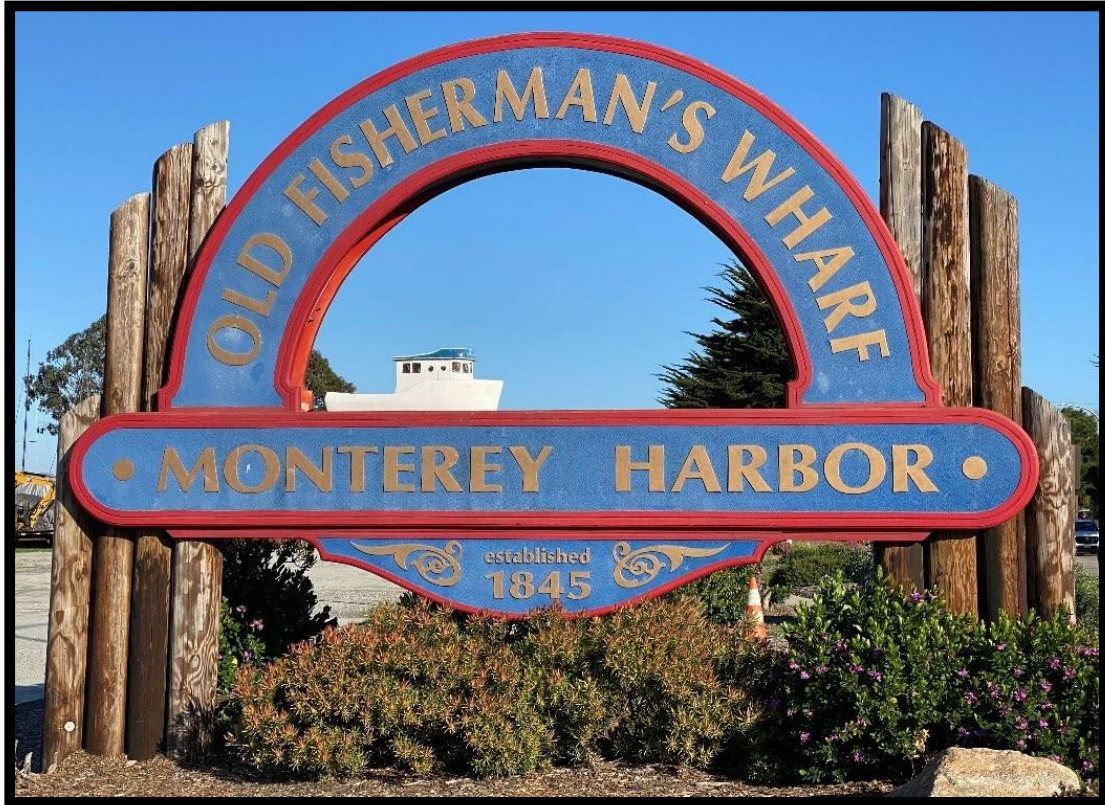


EL DETERIORO DE LOS MUELLES DE MONTEREY: PREOCUPACIÓN POR LA SEGURIDAD PÚBLICA



Entrada a los muelles de Monterey

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

RESUMEN

Durante su mandato 2023-2024, el Gran Jurado Civil del Condado de Monterey (CGJ) recibió un informe de inspección del estado de las instalaciones realizado por una empresa internacional de consultoría en ingeniería estructural. Este informe de 2017 reveló que ambos muelles se encuentran en “mal estado” estructural e identificó las reparaciones exhaustivas necesarias para garantizar la integridad de los muelles y la seguridad de todos los usuarios. Dos informes de 2024 evaluaron que el estado estructural de los muelles sigue siendo “deficiente”. Reconociendo la urgencia de estos informes, el Gran Jurado Civil de 2024-2025 inició esta investigación. El 23 de diciembre de 2024, una parte importante del muelle de la ciudad de Santa Cruz se derrumbó en la bahía de Monterey, lo que puso aún más de relieve lo oportuno de esta investigación.

Los muelles de Monterey son un símbolo del encanto único de la ciudad y contribuyen al bienestar financiero de la comunidad. Sin embargo, es posible que la gente no sea consciente de que el costo de reparar los elementos estructurales necesarios y mantener estas intrincadas estructuras supera con creces los ingresos que generan. Hasta la fecha, no existe un plan de financiación claro que aborde estos gastos críticos.

El CGJ ha constatado que la ciudad de Monterey ha descuidado la restauración de la integridad de sus muelles durante al menos siete años. Varios elementos estructurales siguen en mal estado a pesar de que se han gastado importantes fondos públicos en al menos cinco informes. El deterioro estructural de los muelles empeora con cada tormenta que pasa.

La ciudad de Monterey ha iniciado cambios para abordar varias de las cuestiones planteadas en este informe. El CGJ mantiene que sus recomendaciones siguen siendo pertinentes.

ANTECEDENTES

Durante más de 130 años, los muelles de Monterey, que comprenden el Old Fisherman's Wharf (muelle 1) y el Commercial Wharf (muelle 2), han sido hitos fundamentales en el desarrollo de la ciudad, ya que han servido como lugares vitales para la pesca, el comercio y la historia. En 1868, el estado concedió a la ciudad de Monterey la titularidad de su zona costera, designando esta área como Monterey Bay Tidelands. Estos terrenos son de dominio público y están regulados por el estado de California. El uso de la zona de marismas está restringido a actividades que benefician al interés público, como el comercio, la pesca, la navegación y el ocio. Los muelles de Monterey se encuentran dentro de esta zona de marismas.

En 1870, la Pacific Coast Steamship Company operaba desde el muelle, transportando mercancías y pasajeros. Con el tiempo, los pescadores y comerciantes comenzaron a alquilar el muelle, lo que dio lugar a continuas reparaciones y mejoras impulsadas por la demanda pública.

A medida que prosperaban las industrias pesquera y marítima, los colonos idearon técnicas innovadoras para la captura de abulón, calamar, salmón y otros mariscos, lo que convirtió al muelle en un importante centro comercial. A principios del siglo XX, la demanda de un muelle municipal aumentó, lo que llevó a la ciudad de Monterey a adquirir la propiedad en 1913 y a renombrarlo Fisherman's Wharf (Muelle de los Pescadores) en 1916. Después de que una tormenta derrumbara parcialmente el muelle en 1923, se llevaron a cabo importantes reparaciones y una ampliación significativa. En 1926, la ciudad de Monterey construyó el muelle

2 para apoyar la creciente industria pesquera.

En la década de 1950, el declive de la pesca de la sardina transformó el principal objetivo de los muelles, que pasó a ser el turismo. Con el tiempo, surgieron debates sobre el mantenimiento, la ampliación y la supervisión. En 1939, la ciudad de Monterey implementó un plan maestro que exigía el mantenimiento autosuficiente de los muelles, lo que llevó a los arrendatarios a asumir una mayor responsabilidad en 1940.

Como destino popular para millones de visitantes al año, el muelle Fisherman's Wharf de Monterey ofrece una gran variedad de actividades, como restaurantes, paseos en barco, tiendas, observación de fauna marina y paseos en un entorno pintoresco con vistas a la bahía de Monterey. En la actualidad, los ciudadanos de Monterey confían en que la ciudad y los arrendatarios colaboren para mantener y garantizar la seguridad de los muelles.

METODOLOGÍA

El CGJ entrevistó a representantes de varios departamentos de la ciudad de Monterey y a un arrendatario, examinó documentos relacionados con el funcionamiento y el mantenimiento de los muelles de Monterey y revisó las grabaciones de las reuniones pertinentes del Ayuntamiento de Monterey. El CGJ recibió información detallada de varios informes de inspección de la ingeniería estructural de los muelles elaborados por cuatro empresas de ingeniería autorizadas: COWI North America, Inc., Mayone Structural Engineering, ProView Property Inspection y Foth & Van Dyke and Associates. Tres de estas empresas se especializan en inspecciones de estructuras tanto por encima como por debajo del agua.

Entre los documentos clave revisados se incluyen:

- Informe de inspección del estado de los muelles 1 y 2 elaborado por COWI (noviembre de 2017)
- Informe de inspección y evaluación de los hallazgos del muelle 1 elaborado por Foth (31 de julio de 2024)
- Informe sobre el estado del muelle 2 elaborado por COWI (marzo de 2024)
- Muelles I y II de Monterey: programa de mantenimiento estructural elaborado por Environmental Science Associates (ESA) (abril de 2019)
- Informes de Mayone y ProView que abarcan desde 2017 hasta 2024

Además, la CGJ revisó el presupuesto plurianual de la ciudad de Monterey, los contratos de arrendamiento del muelle, los permisos de construcción para el mantenimiento del muelle, la hoja de seguimiento de las reparaciones estructurales internas de la ciudad y los informes de notificación de finalización de las obras emitidos por la ciudad. Esta investigación se centró exclusivamente en la integridad estructural de los muelles, incluidos los pilotes y las estructuras de soporte bajo las pasarelas, las vías de acceso y los edificios, y no en su atractivo estético.

DISCUSIÓN

El estado actual de los muelles de Monterey

La ciudad de Monterey encargó a empresas de ingeniería marina de prestigio internacional la inspección y evaluación de los muelles. COWI completó una evaluación de los muelles 1 y 2 en 2017. En 2024, Foth inspeccionó el muelle 1 y COWI volvió a inspeccionar el muelle 2.



Subestructura del muelle 1. Pilotes piramidales que muestran grietas verticales, lo que permite la entrada de agua de mar y el deterioro del núcleo de refuerzo de acero del interior.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

Estos informes calificaron ambos muelles como “deficientes” en general, según la escala de evaluación del estado de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles (ASCE), que incluye “crítico, grave, deficiente, aceptable, satisfactorio y bueno”. La ASCE define “deficiente” como “deterioro avanzado o sobrecarga observados en partes extensas de la estructura, pero que no reducen significativamente la capacidad de carga de la misma. Es posible que sea necesario realizar reparaciones con urgencia moderada”.

El informe de Foth de 2024 se centró exclusivamente en el muelle 1, Old Fisherman's Wharf, y concluyó que la mitad de las partes arrendadas siguen en condiciones “deficientes” o “graves”.

Evaluación del estado de las propiedades arrendadas del muelle 1 Foth 2024

CLASIFICACIÓN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DE LA ASCE	NÚMERO DE PROPIEDADES ARRENDADAS
Bueno	0
Satisfactorio	4
Aceptable	11
Deficiente	9
Grave	6
Crítico	0

Fuente: Informe de inspección y evaluación de los hallazgos del muelle 1 elaborado por Foth (31 de julio de 2024).

Tanto el informe de COWI como el de Foth proporcionaron información detallada sobre las reparaciones necesarias, incluidos los componentes estructurales individuales, como pilotes, cabezales de pilotes y largueros. Cada pilote dañado se identifica y se clasifica como “moderado”, “grave” o “muy grave”. Los ingenieros evaluaron el estado de los elementos estructurales y el alcance de los daños, lo que dio como resultado una calificación general de “deficiente” para cada muelle. (Véase el diagrama de la página 8).

La responsabilidad del mantenimiento

La ciudad de Monterey es la única responsable de garantizar la seguridad de todos los visitantes y negocios en los muelles 1 y 2. Esto incluye el mantenimiento de las áreas comunes, como baños públicos, cubiertas, carreteras y estacionamientos, así como las estructuras que los sostienen. La responsabilidad de las estructuras bajo los edificios arrendados varía según el tipo de arrendamiento y la antigüedad.



Pilote bajo el muelle 1. Pilotes de acero ferroviario deteriorados unidos a pilotes de madera con pernos en U. El revestimiento de hormigón se ha agrietado en la parte superior, lo que ha permitido la entrada de agua de mar y, como consecuencia, la corrosión de las barras de refuerzo y, finalmente, su fallo.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

Sin embargo, la ciudad de Monterey sigue siendo responsable de garantizar que todas las estructuras se mantengan adecuadamente.

La ciudad de Monterey negocia dos tipos de contratos de arrendamiento con los arrendatarios del muelle: contratos de arrendamiento de propiedades y contratos de arrendamiento de terrenos.



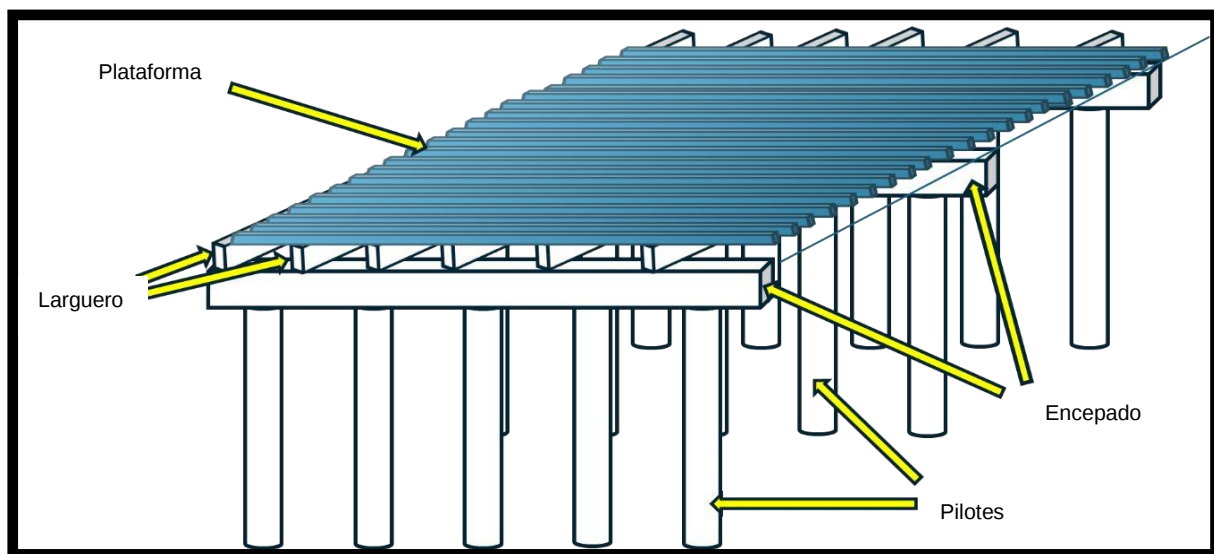
Pilotes de defensa a lo largo del muelle 1. Los pilotes de madera han perdido la mayor parte de su diámetro en la línea de flotación.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

- Los 12 **arrendatarios de la propiedad** mantienen los edificios situados sobre la cubierta del muelle. A través de su alquiler, contribuyen colectivamente con el 60% de los costes de mantenimiento de las zonas comunes, incluidos los elementos estructurales situados bajo sus edificios. El Ayuntamiento cubre el 40% restante y determina el mantenimiento, las reparaciones y las mejoras necesarias.
- Los 21 **arrendatarios del terreno** son totalmente responsables del mantenimiento y la reparación de todas las estructuras situadas sobre la arena, incluidas las estructuras situadas bajo la cubierta y los edificios situados encima.

La mayoría de los contratos de arrendamiento de terrenos se firmaron en 1991 y se prorrogaron hasta 2042. Estos contratos obligan a los arrendatarios a realizar inspecciones de ingeniería cada tres años y a completar las reparaciones en un plazo de seis meses. Cabe destacar que estos contratos de arrendamiento de terrenos de 1991 exigen a los arrendatarios que realicen las reparaciones identificadas durante sus inspecciones, pero no las reparaciones adicionales identificadas por las inspecciones encargadas por la ciudad de Monterey.

Por el contrario, los contratos de arrendamiento de terrenos más recientes, firmados en la década de 2020, excluyen el requisito de que los arrendatarios realicen inspecciones estructurales y reparaciones. En virtud de estos nuevos contratos de arrendamiento de terrenos, la ciudad de Monterey, en su calidad de arrendadora, es la única responsable de determinar qué reparaciones estructurales son necesarias.



La estructura subyacente de un muelle

Fuente: Dibujo realizado por un miembro del Gran Jurado Civil.



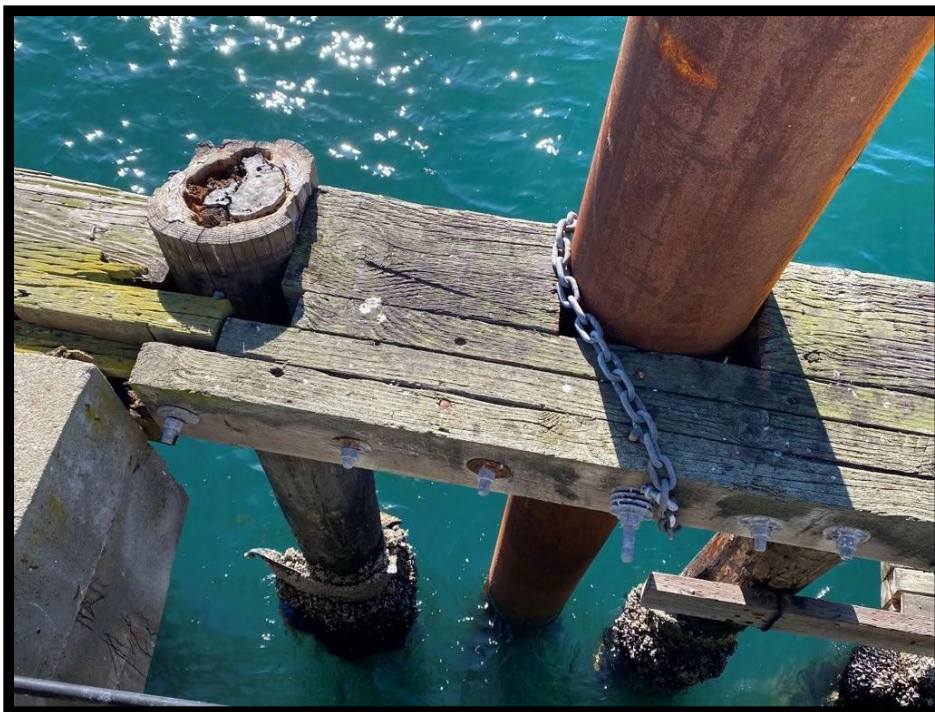
Subestructura del muelle 1. Los pilotes de acero del antiguo ferrocarril están muy deteriorados. Los pilotes de madera están sujetos con múltiples pernos en U oxidados, lo que indica que los pilotes de madera originales carecen de integridad estructural.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

Necesidades de mantenimiento

Los informes COWI 2017 y Foth/COWI 2024 identificaron ocho ubicaciones en el muelle 1 que requerían reparaciones inmediatas. Las preocupaciones sobre la integridad estructural aumentaron de cinco casos en 2017 a siete en 2024. Algunos problemas señalados en 2017 seguían sin resolverse, mientras que surgieron otros nuevos. En particular, en una ubicación se produjo un deterioro del estado de los pilotes de cimentación, con un 70% que requería reparaciones en 2017 y un 81% en 2024. Además, el CGJ no encontró pruebas de que se hubieran realizado reparaciones estructurales importantes entre las inspecciones en esa ubicación específica.

La ciudad de Monterey proporcionó a todos los arrendatarios del terreno extractos de las inspecciones de COWI y Foth para que los examinara el ingeniero de los arrendatarios. No se llevaron a cabo reparaciones importantes cuando el ingeniero de los arrendatarios no estuvo de acuerdo con las evaluaciones de COWI y Foth. En tales casos, la ciudad no puede exigir al arrendatario que realice las reparaciones adicionales recomendadas en los informes de COWI y Foth.



Pilotes bajo el muelle 1. Pilotes con núcleo podrido y pernos galvanizados que sostienen numerosas vigas de madera.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.



Pila bajo el muelle 1. Pilotes de acero ferroviario deteriorados unidos a pilotes de madera con pernos en U.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.



Subestructura del muelle de Monterey 1. Pilotes de acero ferroviario deteriorados sostenidos por sus bases de hormigón. Se han fijado pilotes de madera al acero con pernos en U. La subestructura está compuesta por diversos materiales, herrajes y técnicas de reparación.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

El muelle 2, que ha sido calificado como en “mal estado” desde 2017, presenta un deterioro generalizado de la madera, el hormigón y el asfalto. La ciudad de Monterey es responsable de la mayor parte del mantenimiento del muelle 2.

Mantenimiento completado

Entre abril de 2017 y noviembre de 2024, la ciudad de Monterey expidió siete permisos de construcción para obras estructurales en el muelle 1 por parte de arrendatarios y uno para obras en el muelle 2. Tres permisos caducaron sin que se completara ninguna obra, tres se finalizaron con las obras terminadas y uno sigue vigente, pero las obras no se han completado, según los informes de la ciudad.

Es importante señalar que el trabajo realizado por el Departamento de Obras Públicas de la ciudad no se refleja en estos registros de permisos. Una búsqueda en el registro de permisos de la Comisión Costera de California reveló solo dos solicitudes de permisos de desarrollo costero para reparaciones en muelles entre 2017 y 2024, una de la ciudad de Monterey y otra de un

arrendatario.

Los desafíos del mantenimiento

La reparación de los muelles requiere la coordinación entre los organismos municipales, los arrendatarios y múltiples organismos reguladores. El proceso de obtención de permisos requiere la aprobación de la División de Construcción y Seguridad de la ciudad de Monterey, la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, la Comisión Costera de California y el cumplimiento de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). Consciente de los retrasos inherentes a la obtención de múltiples permisos, la ciudad ha concedido prórrogas a sus arrendatarios para que completen las reparaciones.



Pilote del muelle 1 expuesto. El revestimiento de hormigón no es continuo por encima de la línea de pleamar, lo que permite que el agua del mar entre en contacto con el pilote de madera, que está sufriendo un grave deterioro.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

Las obligaciones de mantenimiento del muelle de la ciudad de Monterey superan los ingresos generados por los muelles. La legislación de California establece que los ingresos procedentes de los muelles solo pueden destinarse a financiar operaciones, construcción y mantenimiento en la zona de las marismas, que se extiende más allá de los muelles en ambas direcciones. Para cumplir con esta ley, la ciudad de Monterey mantiene un “Fondo para las Marismas” específico. En 2024, el Fondo Tideland de la ciudad recibió 3.3 millones de dólares, procedentes principalmente de los ingresos por el alquiler de los muelles, pero el presupuesto quinquenal de Monterey prevé que se necesitarán 17 millones de dólares adicionales para el mantenimiento de los muelles, además de los gastos de funcionamiento actuales.

Planes de mantenimiento, medidas y financiación por parte de la ciudad de Monterey

El 21 de enero de 2020, el Ayuntamiento de Monterey obtuvo y aprobó una Declaración Negativa Mitigada (MND) para los muelles, cumpliendo así los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para las reparaciones estructurales. Una MND es un documento que establece que un proyecto no tendrá un impacto ambiental negativo significativo si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas y es un método de aprobación por parte de los organismos reguladores. Por lo general, se emite una vez concluido el estudio inicial. Sin embargo, la ciudad no ha informado a todos los arrendatarios sobre la disponibilidad de esta herramienta.

Además, la ciudad de Monterey contrató a Environmental Science Associates (ESA) para redactar un plan de mantenimiento para los muelles 1 y 2. El plan proponía un ciclo de tres años de inspecciones, planificación y construcción. Este borrador del plan se presentó a la ciudad de Monterey en 2019. El CJG no ha encontrado pruebas de que este plan haya sido aprobado o aplicado.

La ciudad de Monterey reconoce que se necesitan reparaciones importantes para mantener los muelles y ha establecido dos líneas de financiación para el programa de mejora de capital, una para cada muelle. Los niveles de financiación actuales distan mucho de los millones de dólares que la ciudad de Monterey estima necesarios para reparar las partes de los muelles que son responsabilidad de la ciudad.



Muelle de Monterey 1

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

CONCLUSIÓN

Los muelles de Monterey, que aún se encuentran en “mal estado” estructural, requieren reparaciones que aún no se han abordado. En última instancia, la ciudad de Monterey es responsable del mantenimiento, mientras que los arrendatarios comparten la responsabilidad de las reparaciones. Múltiples inspecciones e informes han documentado las reparaciones necesarias, que suponen un costo significativo para los contribuyentes. Las discrepancias entre las evaluaciones realizadas por ingenieros certificados para los arrendatarios y la ciudad han obstaculizado el progreso. Además, un complejo proceso de concesión de permisos ha dificultado aún más la finalización de esas reparaciones. En la reunión del Ayuntamiento de Monterey celebrada el 4 de junio de 2024, el personal informó de que se necesitan 17 millones de dólares en los próximos cinco años solo para terminar la parte de las obras identificada por el Ayuntamiento. Sin embargo, las previsiones de financiación actuales son muy inferiores a esta cantidad, lo que complica aún más los esfuerzos de reparación. Aunque el Ayuntamiento ha tomado medidas para hacer frente a los retos de mantenimiento, se necesitan reparaciones sustanciales y aún no se han identificado soluciones a largo plazo.

HALLAZGOS

- H1. La ciudad de Monterey no ha mantenido la integridad estructural de sus muelles durante muchos años, lo que ha dado lugar a que estos sean clasificados en “mal estado” según las normas de la ASCE. Se han identificado varios elementos estructurales que requieren una reparación inmediata, pero se han tomado pocas medidas al respecto. Este abandono supone un grave riesgo para la seguridad pública, las estructuras históricas de la ciudad y los activos de los arrendatarios.
- H2. En virtud de los contratos de arrendamiento de 1991, la ciudad de Monterey no puede exigir a los arrendatarios que realicen las reparaciones estructurales identificadas en los informes de inspección de la ciudad, a menos que el ingeniero del arrendatario esté de acuerdo en que dichas reparaciones son necesarias. Esto permite a los arrendatarios evitar realizar reparaciones inmediatas y críticas identificadas en las inspecciones del muelle encargadas por la ciudad.
- H3. El plazo de seis meses para completar las reparaciones especificado en los contratos de arrendamiento de terrenos de 1991 no es realista en el entorno normativo actual. En la actualidad, solo los permisos necesarios de la ciudad de Monterey, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua y la Comisión Costera de California no pueden obtenerse en seis meses. En consecuencia, la ciudad permite a los arrendatarios retrasar estas reparaciones sin una fecha de finalización obligatoria ni sanciones por incumplimiento.
- H4. La ciudad de Monterey no ha informado a todos los arrendatarios de terrenos sobre la posibilidad de utilizar la Declaración Negativa Mitigada (MND) de la ciudad, lo que podría acelerar considerablemente el proceso de concesión de permisos. Esto ha provocado retrasos en las reparaciones iniciadas por los arrendatarios. Mediante el uso de la MND, los arrendatarios pueden agilizar el proceso de concesión de permisos, reducir los costes asociados a las reparaciones retrasadas y, en última instancia, acortar el tiempo necesario para mitigar los riesgos para el público.
- H5. En 2019, la ciudad de Monterey contrató a una empresa consultora, con un costo significativo, para crear un programa de mantenimiento continuo. El objetivo era optimizar las reparaciones estructurales de los muelles, sustituyendo el método menos eficiente de proyecto por proyecto. La ciudad de Monterey aún no ha implementado el programa, lo que retrasa las obras al menos tres años, lo que equivale a la duración de un ciclo de mantenimiento, poniendo en peligro la seguridad pública.

RECOMENDACIONES

- R1. La ciudad de Monterey elaborará y publicará un informe en el que se analizarán las discrepancias entre los informes de inspección de los arrendatarios y las conclusiones de COWI/Foth de 2024 sobre las reparaciones “inmediatas” o “críticas”. El informe deberá especificar la necesidad de cada reparación de conformidad con las normas de la ASCE y se hará público antes del 31 de diciembre de 2025.
- R2. La ciudad de Monterey incluirá todas las reparaciones necesarias identificadas por el análisis de la ciudad sobre las discrepancias entre los informes de inspección de los arrendatarios y los hallazgos de COWI/Foth de 2024 (según se especifica en R1) en los Programas de Mejoras de Capital antes del 28 de febrero de 2026.

- R3. La ciudad de Monterey repetirá cada tres años el análisis de las discrepancias entre los informes de inspección de los arrendatarios y las conclusiones de COWI/Foth de 2024, así como la incorporación de las discrepancias en los Programas de Mejoras de Capital (tal y como se especifica en R1 y R2).
- R4. La ciudad de Monterey elaborará una política para proporcionar un plazo razonable a los arrendatarios para completar las reparaciones, adaptándose a las exigencias actuales en materia de permisos, en lugar de los seis meses especificados en los contratos de arrendamiento de terrenos de 1991. La política se aplicará a más tardar el 31 de diciembre de 2025.
- R5. La ciudad de Monterey desarrollará, comunicará e implementará un proceso más proactivo para supervisar y hacer cumplir las reparaciones requeridas a los arrendatarios en un plazo razonable para que estos puedan completarlas, adaptándose a las exigencias actuales en materia de permisos (tal y como se especifica en R4), antes del 28 de febrero de 2026.
- R6. La ciudad de Monterey notifica a los arrendatarios la Declaración Negativa Mitigada (MND) vigente para agilizar los permisos de reparación antes del 30 de septiembre de 2025.
- R7. La ciudad de Monterey actualiza y publica un plan de mantenimiento de los muelles que prioriza y programa las reparaciones “inmediatas” y “críticas” de acuerdo con las normas de la ASCE.
- R8. La ciudad de Monterey identificará fuentes de financiación para garantizar la integridad estructural continua de los muelles, tal y como se describe en el informe elaborado por la ESA en 2019, antes del 31 de marzo de 2026.
- R9. La ciudad de Monterey completará el programa trienal de inspección estructural integral de ambos muelles antes del 30 de noviembre de 2025 y compartirá los resultados con todos los arrendatarios del terreno en un plazo de dos meses a partir de la recepción.

SOLICITUD DE RESPUESTAS

Se requieren las siguientes respuestas de conformidad con los artículos 933 y 933.05 del Código

Penal:

De los siguientes órganos rectores en un plazo de 90 días a partir de la publicación de este informe:

- Ayuntamiento de Monterey
 - Hallazgos: H1 a H5
 - Recomendaciones: R1 a R9

AVISO LEGAL

Los informes emitidos por el Gran Jurado no identifican a las personas entrevistadas. El artículo 929 del Código Penal exige que los informes del Gran Jurado no contengan el nombre de ninguna persona ni hechos que puedan conducir a la identificación de cualquier persona que proporcione información al Gran Jurado.

GLOSARIO Y ACRÓNIMOS

Calificaciones de evaluación del estado de la ASCE

Calif.	Descripción
Bueno	No se observan daños visibles o solo daños menores. Los elementos estructurales pueden presentar un deterioro muy leve, pero no se observa sobreesfuerzo. No se requieren reparaciones.
Satisfactorio	Se observan defectos o deterioro de leve a moderado, pero no se observa sobreesfuerzo. No se requieren reparaciones.
Aceptable	Todos los elementos estructurales primarios están en buen estado, pero se observan defectos o deterioro de leve a moderado. Pueden existir áreas localizadas con deterioro de moderado a avanzado, pero no reducen significativamente la capacidad de carga de la estructura. Se recomienda realizar reparaciones, pero la prioridad de estas es baja.
Deficiente	Se observa deterioro avanzado o sobreesfuerzo en partes extensas de la estructura, pero no reduce significativamente la capacidad de carga de esta. Es posible que sea necesario realizar reparaciones con urgencia moderada.
Grave	El deterioro avanzado, el sobreesfuerzo o la rotura pueden haber afectado significativamente a la capacidad de carga de los componentes estructurales principales. Son posibles fallos locales y puede ser necesario restringir la carga. Es posible que sea necesario realizar reparaciones con urgencia y alta prioridad.
Crítico	El deterioro muy avanzado, el sobreesfuerzo o la rotura han provocado fallos localizados en los componentes estructurales principales. Es posible o probable que se produzcan fallos más generalizados, por lo que se deben aplicar restricciones de carga según sea necesario. Es posible que sea necesario realizar reparaciones con urgencia y muy alta prioridad.

Fuente: Inspección y evaluación de instalaciones costeras, Manuales e informes sobre prácticas de ingeniería No. 130 de la ASCE, editado por Ronald E. Heffron, elaborado por el Comité de Procedimientos Técnicos de la ASCE, julio de 1930, y revisado en marzo de 1935, febrero de 1962 y abril de 1982.

ASCE Sociedad Americana de Ingenieros Civiles

CEQA Ley de Calidad Ambiental de California

CGJ Gran Jurado Civil

MND	Declaración negativa mitigada, documento que establece que un proyecto no tendrá un impacto ambiental negativo significativo si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas, y es un método de aprobación utilizado por los organismos reguladores.
Pilote	Estructura similar a un poste que sostiene un muelle.
Encepado	Una losa de hormigón o una viga de madera colocada sobre varios pilotes para distribuir el peso de un muelle sobre los pilotes.
Larguero	Elemento estructural que soporta la cubierta del muelle.

BIBLIOGRAFÍA

Informe de inspección del estado de los muelles 1 y 2 elaborado por COWI, con fecha de noviembre de 2017.

Informe de inspección y evaluación de los resultados del muelle I elaborado por Foth, con fecha del 31 de julio de 2024.

Informe de inspección del estado del muelle II elaborado por COWI, con fecha de marzo de 2024.

Informe de inspección de la propiedad de la concesión 1 elaborado por ProView, con fecha del 18 de febrero de 2021.

Informe Mayone de la concesión 2, con fecha de 20 de julio de 2023

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 2, con fecha de 28 de octubre de 2021

Informe Mayone de la concesión 3, con fecha de 10 de noviembre de 2023

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 3, con fecha de 28 de octubre de 2021

Informe Mayone de la concesión 4, con fecha del 30 de octubre de 2023

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 4, con fecha del 18 de febrero de 2021

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 6, con fecha del 27 de julio de 2017

Informe Mayone de las concesiones 5 y 6, con fecha del 25 de septiembre de 2017

Informe Mayone de las concesiones 5 y 6, con fecha del 21 de agosto de 2023

Fotos del informe estructural de Mayone sobre las concesiones 5 y 6, con fecha del 27 de noviembre de 2023

Informe de Mayone sobre la concesión 8, con fecha del 21 de agosto de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 8, con fecha del 9 de abril de 2018

Informe de Mayone sobre la concesión 9, con fecha del 18 de septiembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 9, con fecha del 9 de abril de 2018.

Informe Mayone de la concesión 10, con fecha del 19 de junio de 2023.

Informe sobre los pilotes de la concesión 10, elaborado por Jared Berg, con fecha del 30 de noviembre de 2023.

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 10, con fecha del 14 de junio de 2018.

Informe Mayone de la concesión 15, con fecha del 18 de septiembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 15, con fecha del 9 de abril de 2018

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 16, con fecha del 8 de mayo de 2018

Informe Mayone de la concesión 17, con fecha del 31 de octubre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 17, con fecha del 8 de mayo de 2018

Carta final y observaciones de Mayone sobre la concesión 18, con fecha del 30 de diciembre de 2017

Planos S1, S2 y S3 de Mayone sobre la concesión 18, recibidos el 20 de abril de 2017

Informe estructural de Mayone sobre las concesiones 19-24-25-26, con fecha del 30 de noviembre de 2023

Informe de Mayone sobre la concesión 21, con fecha del 6 de noviembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 21, con fecha del 8 de mayo de 2018

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 23/30, con fecha del 28 de junio de 2019

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 25, con fecha del 9 de abril de 2018

Informe Mayone de la concesión 28, con fecha del 10 de noviembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 28, con fecha del 23 de mayo de 2018

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 28, con fecha del 3 de octubre de 2023

Informe Mayone de la concesión 29, con fecha del 6 de septiembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 29, con fecha del 23 de mayo de 2018

Informe Mayone de la concesión 31, con fecha del 4 de septiembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 31, con fecha del 4 de junio de 2018

Informe Mayone de la concesión 32, con fecha del 21 de agosto de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 32, con fecha del 4 de junio de 2018

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 33, con fecha del 4 de junio de 2018.

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 33, con fecha del 17 de febrero de 2021.

Informe Mayone de la concesión 34, con fecha del 30 de octubre de 2023.

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 34, con fecha del 26 de septiembre de 2023.

Informe Mayone de Lou Lou's Griddle in the Middle, con fecha del 8 de diciembre de 2023

Informe Mayone de Lou Lou's Griddle in the Middle, con fecha del 2 de octubre de 2017

Informe de inspección de la propiedad ProView de Lou Lou's Griddle in the Middle, con fecha del 12 de junio de 2024

Informe Mayone del Club Náutico de la Península de Monterey, con fecha del 20 de noviembre de 2017

Informe Mayone del Club Náutico de la Península de Monterey, con fecha del 29 de octubre de 2020

Informe Mayone del Club Náutico de la Península de Monterey, con fecha del 31 de octubre de 2023

Informe Mayone de Sandbar & Grill, con fecha del 15 de febrero de 2018

Informe Mayone de Sandbar & Grill, con fecha del 6 de noviembre de 2023

Carta de medidas correctivas de Sandbar & Grill ProView, con fecha del 29 de agosto de 2024

Informe de inspección de la propiedad de Sandbar & Grill ProView, con fecha del 24 de abril de 2024