

20 de diciembre de 2018



1

Lcda. Tania Vázquez
Secretaria
Depto. Recursos Naturales Y Ambientales
PO Box 366147
San Juan, PR 00936

ASUNTO: SOLICITUD DE NUEVO DESLINDE EN COSTA DEL BARRIO PUNTA HIGUERAS DE RINCON, PUERTO RICO ENTRE LAS COORDENADAS 18.368144, -67.265058 Y 18.369785, -67.261281 CARRETERA ESTATAL 413 INTERIOR. DESLINDE ANTERIOR CON INFORME DEL 25 DE JUNIO DE 2014 Y PLANO 04-2013

Estimada Secretaria Vázquez:

Comparecen los peticionarios, Grisel Moreno, Maritza Caro, Dennis Muschett y Madeline Ramos, por conducto del abogado que suscribe y respetuosamente exponen, alegan y solicitan:

1. PETICION, PETICIONARIOS Y DERECHOS A REIVINDICAR

Los peticionarios solicitamos un nuevo deslinde, ya sea de oficio o por la petición aquí expuesta, de la zona marítimo terrestre (ZMT) para el deslinde de oficio del caso del Asunto, basados en evidencia nueva no disponible a la fecha del último deslinde, consistente en fotos y filmes del oleaje pasando por encima del muro de contención de la antigua vía del tren que hasta hoy constituye el límite interior tierra adentro (LITA), evidencia histórica fácilmente disponible pero no utilizada para preparar el deslinde actual, evidencia científica (data de NOAA) y evidencia nueva de datos de las olas, mareas, marejadas y otras que demuestran claramente que el deslinde actual no corresponde a la realidad ni es sustentable de acuerdo a la evidencia disponible y al derecho aplicable.

Los peticionarios son todos residentes del pueblo de Rincón o áreas cercanas, que desde niños, al igual que sus antepasados, utilizaban un camino a lo largo de la costa del Barrio Puntas de Rincón, que fue utilizado como camino de transportación en los tiempos del dominio Español en Puerto Rico. En los tiempos de España en el camino se construyó un muro de contención para establecer la vía del tren de circunvalación de Puerto Rico, y, al desaparecer el tren, el camino se volvió a utilizar por el público y se le conoce como Camino del Faro. Este camino aparece inscrito en el Departamento de Estado y en el Municipio de Rincón como un camino municipal. Dicho camino contiene una sección afectada por el deslinde del Asunto de este caso. El deslinde del 25 de junio de 2014 declaró en su Informe que el LITA de la ZMT era la "cara externa" del muro de contención de la vía del tren en la colindancia con los propietarios, Costa

Dorada, Inc. y/o David Wishinsky y Dennis Ritch. Por lo tanto, y debido a ese deslinde, el camino pasó a estar sobre la Franja de Vigilancia y Salvamento y los colindantes Ritch y Puerta Dorada, Inc. han utilizado ese deslinde para justificar cerrar el Camino del Faro, y, de facto, convertir la playa en ese segmento en una playa privada, privando a los peticionarios de su derecho constitucional y estatutario de poder acceder y utilizar las playas y la ZMT, ya que, según la prueba que presentamos en adelante, esa playa es solo accesible en forma segura por el Camino del Faro, el cual está claramente localizado en la ZMT de esa costa y es terreno público.

2. DATOS DEL DESLINDE ACTUAL

El deslinde actual se basó en el Informe de la División de Agrimensura (Informe) del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales del 25 de junio de 2014 y del Plano 04-2013. Según estos documentos, se fijó el límite interior tierra adentro (LITA) de la zona marítimo terrestre (ZMT) en "la cara externa del mismo" de un muro de contención de la antigua vía del tren de circunvalación de PR. La ZMT en este área colinda con las propiedades de Dennis Ritch y Costa Dorada, Inc. (y/o David Wishinsky).

3. NUEVA EVIDENCIA DEMUESTRA QUE EL DESLINDE ACTUAL ES INCORRECTO

Es de conocimiento público en el área de Rincón, que las olas chocan y sobrepasan frecuentemente el muro de contención de la antigua vía del tren, haciendo muy peligroso el caminar por la playa que, de cuando en cuando queda expuesta entre el mar y el muro de contención. Por lo tanto, desde que los colindantes cerraron el paso del Camino del Faro, era casi imposible obtener fotos del mar en los momentos en que este chocaba y se desbordaba por encima del muro de contención, porque el área era inaccesible por tierra, era inaccesible por la playa y porque el acceso por el mar es muy peligroso debido a la ferocidad del mar en ese área. Hoy gracias a la nueva tecnología de los drones nos fue posible obtener las siguientes fotos que demuestran que el deslinde actual es incorrecto y que el antiguo Camino del Faro está y siempre ha estado ubicado en la ZMT y por lo tanto es terreno público e indispensable para el aprovechamiento del pueblo puertorriqueño, según consagrado por la Constitución de Puerto Rico y por las leyes y reglamentos aplicables.

Foto #1

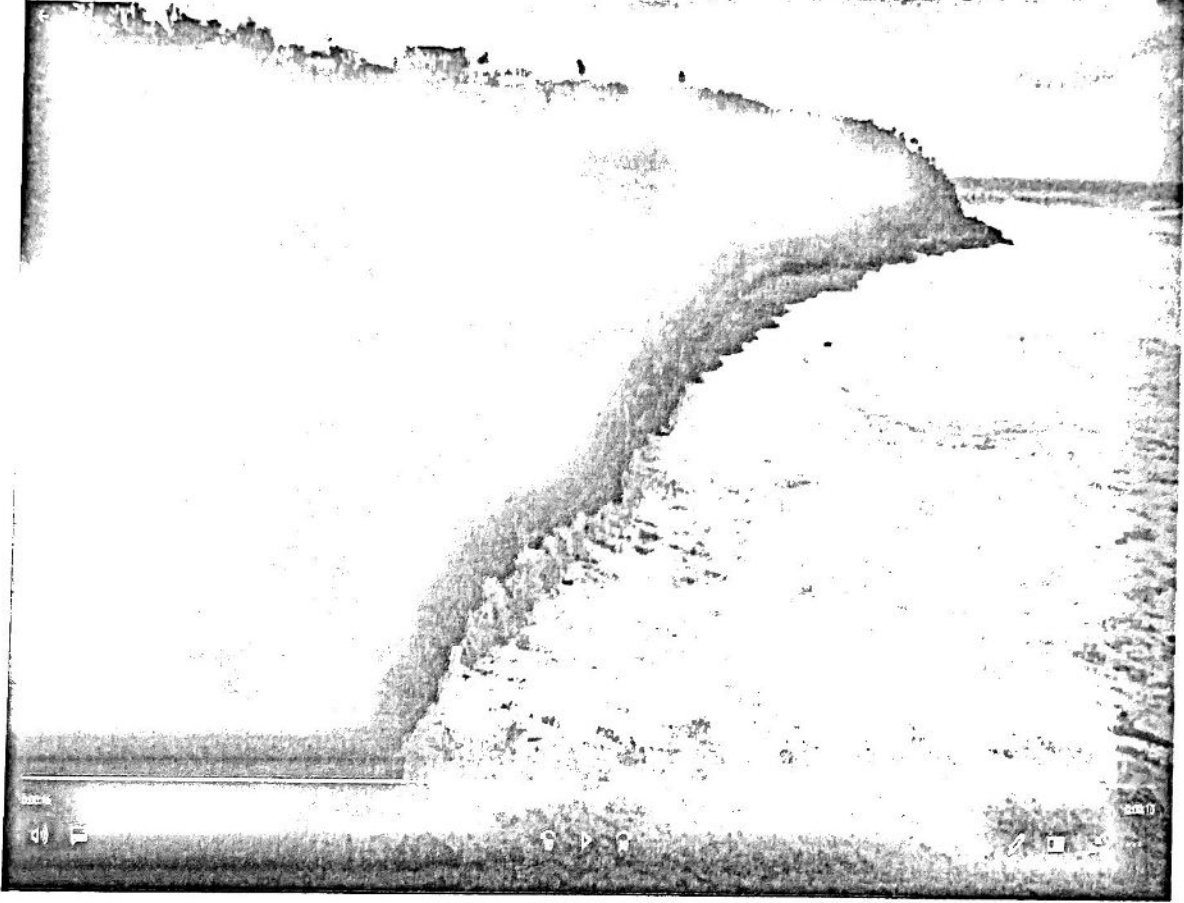


Foto #1 del 5 de marzo de 2018 donde una ola choca y se levanta más alto que el muro de contención de la antigua vía del tren cuya cara exterior constituye hoy, incorrectamente, el LITA de la ZMT en las colindancias con los propietarios Puerta Dorada, Inc. (en primer plano) y Dennis Ritch (en segundo plano, donde se encuentra la casa rosada) Las fotos demuestran claramente que el deslinde actual es erróneo ya que las olas en su ir y devenir en días donde no hay Temporales/Huracanes sobrepasan el actual LITA de la ZMT.

Foto #2

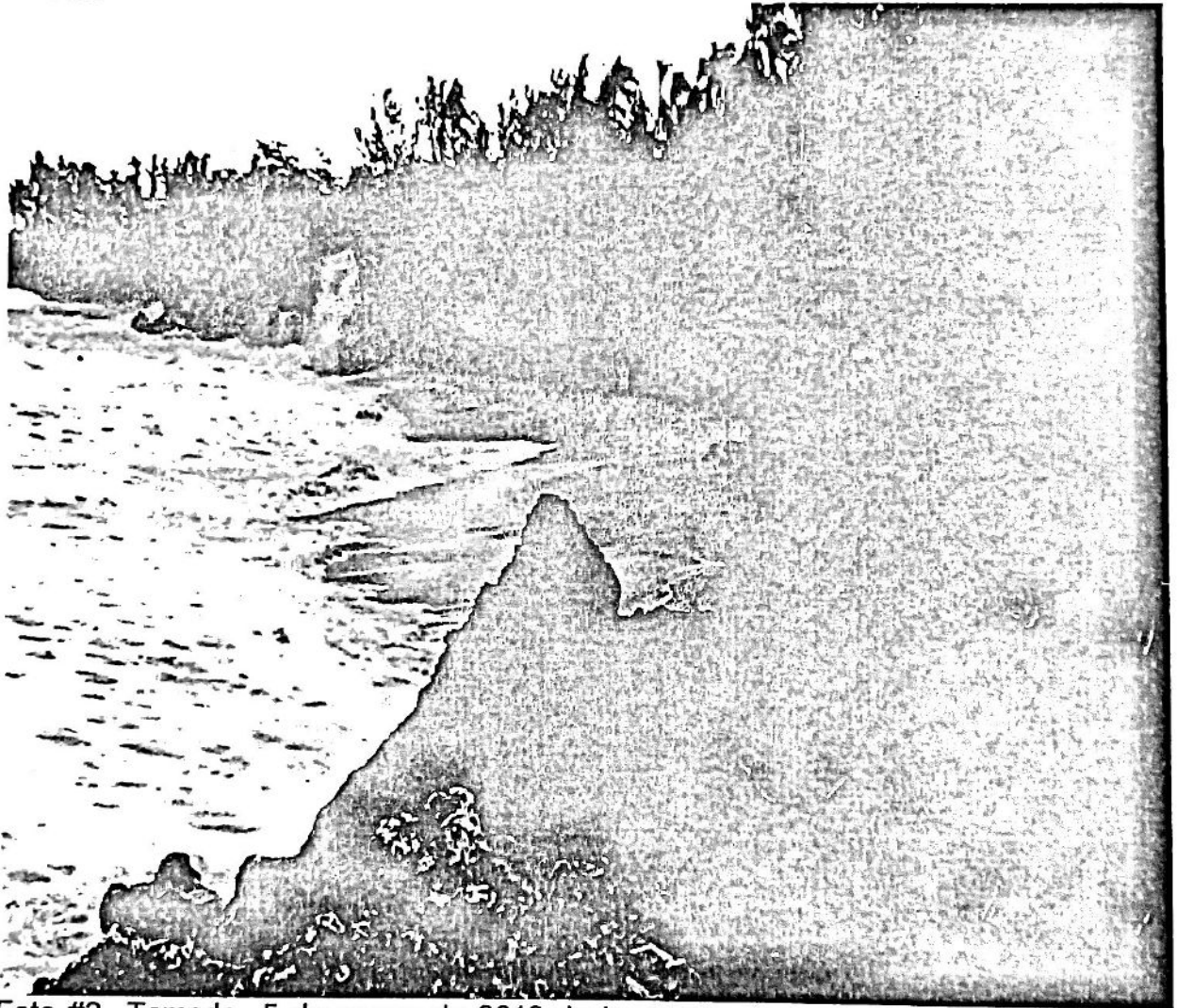


Foto #2 Tomada 5 de marzo de 2018 de la zona costera donde pedimos el nuevo deslinde. La foto muestra el muro de contención de la vía del tren frente a la propiedad de los colindantes Ritch (primer plano, donde el muro está pintado con franja blanca) y Puerta Dorada, Inc. y/o David Wishinsky (en segundo plano, donde la ola brinca hasta la altura de las palmas). En este día, en que no había temporal/huracán, una ola relativamente pequeña, al romper, se levanta hasta llegar a las frondas de las palmas maduras (indicador biótico) que están sobre el terreno que está sobre el muro de contención de la antigua vía del tren.

Foto #3



Foto #3 Tomada frente del terreno y casa del colindante Dennis Ritch, el día 5 de marzo de 2018, muestra como las olas en días en que no hay temporal/huracán alguno sobrepasan el muro de contención y sobre el relleno que el colindante ha depositado sobre el muro de contención. La foto además demuestra lo que siempre fue el Camino del Faro, y como el colindante Ritch lo ha relleno y alterado, (extrema izquierda de la foto).

Es importante recalcar que a la hora en que se tomo esta foto, aproximadamente a las 8:32 am, la marea no estaba en su punto pico del día ya que el registro de mareas para ese día indica que la marea pico ocurrió a las 11:23 pm. El oleaje tampoco estaba en el punto máximo ya que a la hora que fueron tomadas las fotos el oleaje registrado en la boya de CARICOOS de Rincón fue de 15.77 pies, sin embargo, el oleaje pico de ese día ocurrió a las 12:30 am con una altura de 17.9 pies. Esto implica que las fotos tomadas no son representativas de la penetración máxima del oleaje que podría esperarse para dicha localidad y que las olas penetrarían mucho mas tierra adentro.

Foto #4



Foto #4 Tomada el 25 de marzo de 2018 donde se pueden ver indicadores bióticos de maderas y cocos depositados por el mar encima del muro de contención de la antigua vía del tren, cuya cara exterior constituye el LITA de la ZMT según establecido por el deslinde con Informe del 25 de junio de 2014.

Foto #5

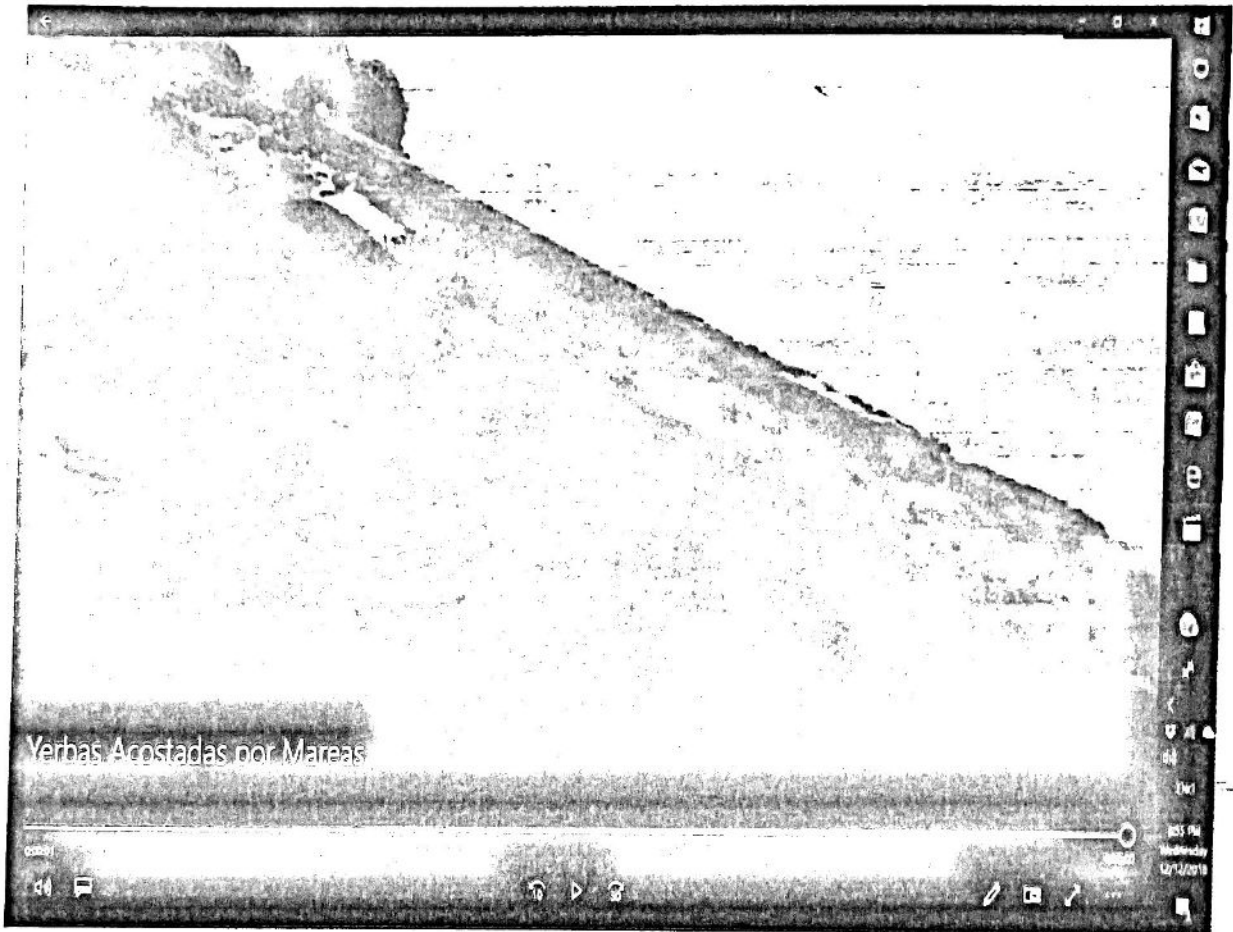


Foto #5 Se pueden apreciar las yerbas encima del muro o antigua vía del tren, azotadas por las olas.

"Screen shot" de un video de Youtube, del Camino del Faro, por un ciclista, recorriendo el área donde se pide el deslinde.

Todas estas fotos demuestran que es imposible la utilización, por parte del público, del espacio entre las olas y el muro de contención, debido a que este espacio es inexistente aún en días en que no hay temporales/huracanes. Si el LITA de la ZMT es la cara externa del muro de contención, como establece el deslinde actual, no existe ZMT en este área debido a que se pasaría del mar a la franja de Vigilancia y Salvamento, esto en violación de nuestra Constitución y de todas las leyes y reglamentos aplicables (La ley de Puertos de Puerto Rico de 1886, La ley de Muelles y Puerto de Puerto Rico de 1968 y la Ley Orgánica del DRNA y su RBDP de 1992.

4. EL INFORME DEL DESLINDE ACTUAL DEMUESTRA QUE EL DESLINDE ES INCORRECTO Y QUE EL LITA ES MUCHO MAS TIERRA ADENTRO

El Informe establece en su página 8, párrafo 1, que "El (LITA) límite interior tierra adentro de la (ZMT) zona marítimo terrestre se determinó de acuerdo a los criterios establecidos en el artículo 3.2 del Reglamento 4860..." Dicho artículo establece que, *"En Áreas donde exista evidencia de la alteración humana de las playas, riberas y orillas del mar mediante rellenos, dragados, excavaciones, diques, rompeolas, construcciones o cualquier otro medio, el Departamento presumirá que el límite histórico tierra adentro de la zona marítimo-terrestre es aquel más distante tierra adentro que pueda determinarse haciendo referencia a estudios topográficos e hidrográficos, planos de autorizaciones, concesiones, licencias, franquicias o, permisos anteriores, mapas, o cartas de mareas o de navegación. Esta información podría suplementarse mediante registros apropiados de suelo, fotografías, otros documentos, records escritos y cualquier otra fuente de información que sería utilizada por personas razonables como parte del manejo de sus negocios."*

En cada una de las ocho páginas del Informe se habla de, o se presenta una o más fotografías o planos del muro de contención de la antigua vía del tren, clásica evidencia de la "alteración humana" a la que se refiere el artículo 3.2. Sin embargo el Informe ignora el mandato de dicho artículo, que es la única base legal en la que dice ampararse el propio Informe, que requiere que en los lugares donde exista evidencia de la alteración humana de la playas y orillas del mar se presumirá que el límite de la ZMT será *"aquel más distante tierra adentro que pueda determinarse"* haciendo uso de todos los recursos disponibles. En éste deslinde no se utilizaron los recursos disponibles para estimar el alcance de las olas. De hecho casi todas las fotos del Informe presentan desechos, (incluyendo bióticos) que el mar ha depositado contra el muro de contención, por lo que la propia evidencia del informe demuestra que el muro de contención evita que las olas puedan penetrar hasta donde normalmente penetrarían si la costa no hubiera sido alterada. Según el MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL DESLINDE DEL LIMITE INTERIOR TIERRA ADENTRO DE LOS BIENES DE DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE (Manual), Artículo 3.2.3 Antropogénicos *"Los desarrollos y obras que se ubican sobre los Bienes de Dominio Público (BDP), con frecuencia, impactan significativamente las características bióticas y abióticas inherentes a estos, las cuales se utilizan como criterios e indicadores para efectuar el deslinde. Como consecuencia, se enmascara el LITA de los BDP, dificultando así su localización"*.

5. INFORME NO UTILIZA NINGUN DATO O METODOLOGIA QUE LO SUSTENTE

El Informe no habla de que se haya utilizado evidencia histórica, matemática o científica ni estudio alguno. De hecho el Informe no menciona la utilización de ningún dato, evidencia o estudio que lo fundamente, sino que llega a sus conclusiones sin discutir ni evidenciar los criterios y metodologías del Manual o de alguna otra fuente reconocida o desconocida. El informe se limita a decir que *"El criterio utilizado para*

determinar el (LITA) limite interior tierra adentro de la (ZMT) zona marítimo terrestre fue la topografía del terreno. "Además, se tomó en cuenta el alcance de las olas y el muro de contención de la antigua vía del tren de circunvalación" (página 8, 2do párrafo). Sin embargo el Informe no presenta ni un solo dato sobre el oleaje ni sobre el muro ni se discute como esos supuestos criterios que se utilizaron afectan sus conclusiones. No se presentan ni discuten medidas, datos, fechas, tiempo ni metodología. No se discute ni se presenta evidencia alguna de cómo el muro de contención de la antigua vía del tren afecta el flujo y reflujo del oleaje, ni discute en forma alguna el hecho sumamente importante de que dicho muro constituye lo que prevé el Artículo 3.2 del Reglamento 4860 como una alteración humana de la costa.

6. LA EVIDENCIA DEL INFORME DESMIENTE SUS PROPIAS CONCLUSIONES

El Informe establece que el trabajo de campo para preparar el Informe, se realizó del 28 al 30 de octubre de 2013. Esos días fueron unos de calma poco usual en el oleaje del área. Véase tabla de oleaje de la NOAA National Data Buoy Center (NDBC) (Tabla I) para la boya 41115 localizada precisamente en el Barrio Puntas de Rincón, lugar donde se encuentra la zona objeto del deslinde. Para los días del trabajo de campo para realizar el deslinde actual, el periodo de 30 minutos con el promedio más alto olas en el área fue de 0.96 metros. Veamos,

La evidencia fotográfica del propio Informe desmiente y niega la corrección de la ubicación del LITA. La Fotografía 5 de la página 5 muestra la punta de una ola llegando al muro de contención de la antigua vía del tren. Las fotografías 9, 10, 11, 12,13,14,15,17 y 18 nos muestran los desechos del mar arrojados contra el muro de contención y organizados en la forma típica en que el mar acomoda las desechos que arroja hacia las costas. La fotografía 16 muestra desechos pequeños organizados según la forma de una punta de ola. Si el mar choca contra y arroja desechos contra el muro de contención de la antigua vía del tren en tiempos de calma, como nos demuestran las fotos del Informe, es evidente que de no existir dicho muro, el mar alcanzaría mucho más tierra adentro aun en días de mar calmado como fueron los días del estudio de campo.

Tabla I: Actividad de olas durante los días 28-30 de octubre de 2013, días del estudio de campo realizado por el DRNA para el deslinde actual. NOAA National Data Buoy Center boya #41115

| #yr | mo | dy | hr | mn | degT | m/s | m/s | m | sec | sec | degT | hPa | degC | degC | degC | mi | ft |
|------|----|----|----|----|------|------|------|------|-------|------|------|--------|-------|-------|-------|------|-------|
| 2013 | 10 | 28 | 22 | 41 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.87 | 6.67 | 5.30 | 3 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |
| 2013 | 10 | 28 | 23 | 11 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.92 | 7.14 | 5.35 | 11 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |
| 2013 | 10 | 28 | 23 | 41 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.89 | 7.14 | 5.16 | 5 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |
| 2013 | 10 | 29 | 11 | 41 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.95 | 9.09 | 5.77 | 3 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |
| 2013 | 10 | 29 | 12 | 11 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.96 | 8.33 | 5.73 | 354 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |
| 2013 | 10 | 29 | 12 | 41 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.94 | 8.33 | 5.68 | 1 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |
| 2013 | 10 | 30 | 23 | 11 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.89 | 14.29 | 4.78 | 23 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |
| 2013 | 10 | 30 | 23 | 41 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.89 | 14.29 | 4.63 | 13 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |
| 2013 | 10 | 31 | 00 | 11 | 999 | 99.0 | 99.0 | 0.91 | 14.29 | 4.42 | 15 | 9999.0 | 999.0 | 999.0 | 999.0 | 99.0 | 99.00 |

7. LOS DATOS DEL OLEAJE PARA EL AREA, ANTERIORES AL INFORME, DEMUESTRAN QUE EL DESLINDE ACTUAL ES ERRONEO

La Tabla II contiene datos del NDBC para 53 fechas anteriores a la fecha del trabajo de campo para el deslinde. Los mismos nos demuestran que es común, para éste área, olas de más del doble y el triple de alto que las olas más altas habidas en los días del trabajo de campo para el deslinde. Así por ejemplo los días 12/22/11, 1/5/12, 1/6/12, 2/14/12, 3/17/12, 10/29/12, 10/30/12, y 1/2/13 hubo periodos de 30 minutos con promedio de olas de más del triple de alto, y en las otras 45 fechas hubo promedio de olas de más del doble de alto, que el promedio de la ola más alta en los días del trabajo de campo para realizar el deslinde. Así que si en los días en que se tomaron las fotos del Informe, que fueron días de calma, las olas chocaban contra y arrojaban desechos contra el muro de contención, es de concluirse que en los días en que el oleaje era más del doble y el triple de alto, las olas entrarían mucho mas tierra adentro que la cara del muro de contención. En el día 10/30/12 a las 9:54 am las olas alcanzaron un promedio de 3.47 metros de alto en el periodo de 30 minutos, esto es 8.52 pies más alto que el promedio de las olas más alta en los días de trabajo de campo para el deslinde. Así que aún si se utilizara el criterio de que el área fuera una de marejada sensible, que es el criterio que determinaría una ZMT más pequeña, la evidencia demuestra que el ir y devenir común de las olas requerirían que el LITA de la ZMT fuera mucho más tierra adentro de lo que el actual deslinde determina. Pero, ese no es el criterio que aplica a éste área, ya que éste es un área donde la costa ha sido alterada por acción humana y en éstas costas aplica el criterio del Artículo 3.2 del Reglamento 4860 que es el de que el LITA estará lo "más distante tierra adentro que pueda determinarse" utilizando todos los recursos disponibles.

Tabla II. Actividad de Olas para fechas seleccionadas de los años 2011-213 (Copiadas de datos del NOAA National Data Buoy Center, boya 41115 localizada en el Barrio Puntas de Rincón)

| Yr | Mo | Day | Hr | Min | Wave Ht m | Wave Ht ft | DPD sec | APD sec | MWD deg |
|------|----|-----|----|-----|-----------|------------|---------|---------|---------|
| 2011 | 12 | 17 | 22 | 5 | 2.45 | 8.0 | 14.29 | 7.93 | 6 |
| 2011 | 12 | 18 | 5 | 5 | 2.6 | 8.5 | 14.29 | 9.36 | 18 |
| 2011 | 12 | 20 | 22 | 35 | 2.73 | 9.0 | 11.76 | 7.75 | 352 |
| 2011 | 12 | 21 | 2 | 35 | 2.68 | 8.8 | 9.88 | 7.58 | 352 |
| 2011 | 12 | 22 | 1 | 5 | 2.88 | 9.4 | 14.29 | 9.33 | 3 |
| 2011 | 12 | 23 | 5 | 5 | 2.38 | 7.8 | 9.88 | 7.83 | 18 |
| 2011 | 12 | 29 | 7 | 5 | 2.31 | 7.6 | 12.5 | 9.98 | 8 |
| | | | | | | 0.0 | | | |
| 2012 | 1 | 5 | 9 | 5 | 3.09 | 10.1 | 13.33 | 8.92 | 327 |
| 2012 | 1 | 6 | 3 | 5 | 2.91 | 9.5 | 12.5 | 9.75 | 345 |
| 2012 | 1 | 7 | 2 | 35 | 2.35 | 7.7 | 12.5 | 7.61 | 359 |
| 2012 | 1 | 17 | 15 | 35 | 2.1 | 6.9 | 8.33 | 6.84 | 345 |
| 2012 | 1 | 18 | 2 | 35 | 2.37 | 7.8 | 9.09 | 7.04 | 5 |
| 2012 | 1 | 19 | 3 | 5 | 2.08 | 6.8 | 10.53 | 7.52 | 359 |

| | | | | | | | | | |
|------|----|----|----|----|------|------|-------|-------|------|
| 2012 | 2 | 6 | 4 | 5 | 2.21 | 7.2 | 14.25 | 0.57 | 0 |
| 2012 | 2 | 13 | 23 | 5 | 2.29 | 7.5 | 7.24 | 0.52 | 20 |
| 2012 | 2 | 14 | 8 | 5 | 2.31 | 8.5 | 13.33 | 0.13 | 22 |
| 2012 | 2 | 14 | 23 | 35 | 2.72 | 8.9 | 13.33 | 0.57 | 26 |
| 2012 | 2 | 23 | 13 | 35 | 2.31 | 8.6 | 11.76 | 0.25 | 0 |
| 2012 | 2 | 24 | 2 | 35 | 2.07 | 6.8 | 11.76 | 0.55 | 0 |
| 2012 | 3 | 8 | 17 | 35 | 2.84 | 8.2 | 9.86 | 7.18 | 20 |
| 2012 | 3 | 8 | 8 | 35 | 2.78 | 8.2 | 10.53 | 0.25 | 0 |
| 2012 | 3 | 10 | 5 | 35 | 2.14 | 7.8 | 11.11 | 0.6 | 0 |
| 2012 | 3 | 20 | 21 | 5 | 2.81 | 8.6 | 11.5 | 0.15 | 22 |
| 2012 | 3 | 30 | 1 | 35 | 2.65 | 8.7 | 10.53 | 0.86 | 22 |
| 2012 | 4 | 15 | 12 | 5 | 2.38 | 7.2 | 7.69 | 0.13 | 22 |
| 2012 | 4 | 15 | 12 | 5 | 2.38 | 7.2 | 7.69 | 0.13 | 22 |
| 2012 | 8 | 8 | 8 | 24 | 2.60 | 7.8 | 12.5 | 10.6 | 15 |
| 2012 | 10 | 20 | 12 | 24 | 2.38 | 8.6 | 14.28 | 10.6 | 20 |
| 2012 | 10 | 30 | 8 | 24 | 2.67 | 11.8 | 14.28 | 12.79 | 20 |
| 2012 | 10 | 30 | 2 | 24 | 2.87 | 8.4 | 13.33 | 11.1 | 20 |
| 2012 | 12 | 3 | 3 | 24 | 2.27 | 7.4 | 8.88 | 0 | 20 |
| 2012 | 12 | 10 | 20 | 24 | 2.35 | 7.7 | 7.14 | 6.18 | 15 |
| 2012 | 12 | 12 | 12 | 24 | 2.36 | 8.4 | 7.69 | 6.22 | 6 |
| 2012 | 12 | 12 | 12 | 24 | 2.27 | 7.4 | 11.25 | 7.45 | 15 |
| 2012 | 12 | 12 | 4 | 24 | 2.33 | 7.3 | 8.88 | 2.78 | 15 |
| 2012 | 12 | 4 | 4 | 24 | 2.3 | 8.3 | 8.88 | 7.2 | 15 |
| 2012 | 12 | 6 | 8 | 24 | 2.24 | 7.3 | 9.86 | 6.86 | 8 |
| 2012 | 12 | 6 | 7 | 24 | 2.86 | 8.4 | 8.18 | 7.55 | 20 |
| 2012 | 12 | 12 | 12 | 24 | 2.72 | 8.8 | 15.38 | 9.32 | 1 |
| 2012 | 12 | 20 | 1 | 24 | 2.67 | 8.8 | 15.38 | 9.2 | 15 |
| 2012 | 12 | 24 | 3 | 24 | 2.1 | 6.9 | 12.5 | 2.48 | 148 |
| | | | | | | 0.0 | | | |
| 2013 | 1 | 1 | 12 | 24 | 2.86 | 9.4 | 12.5 | 9 | 148 |
| 2013 | 1 | 2 | 6 | 24 | 2.29 | 10.4 | 13.33 | 9.27 | 154 |
| 2013 | 1 | 8 | 4 | 24 | 2.16 | 7.1 | 11.76 | 9.15 | 3 |
| 2013 | 4 | 14 | 4 | 24 | 2.66 | 6.7 | 15.38 | 10.2 | 3 |
| 2013 | 2 | 12 | 17 | 24 | 2.71 | 8.2 | 9.09 | 6.35 | 4 |
| 2013 | 2 | 12 | 6 | 24 | 2.64 | 9.3 | 15.38 | 8.36 | 25.2 |
| 2013 | 2 | 12 | 4 | 24 | 2.22 | 7.3 | 13.33 | 6.78 | 25.8 |
| 2013 | 2 | 12 | 12 | 24 | 2.6 | 8.5 | 11.5 | 8.78 | 34.0 |
| 2013 | 2 | 20 | 12 | 24 | 2.3 | 8.9 | 12.5 | 10.1 | 35 |
| 2013 | 2 | 21 | 8 | 24 | 2.36 | 7.7 | 11.76 | 9.24 | 3 |
| 2013 | 8 | 8 | 17 | 24 | 2.35 | 8.4 | 10.53 | 6.83 | 128 |
| 2013 | 8 | 20 | 6 | 24 | 2.5 | 8.2 | 10.53 | 6.38 | 26 |

8. DESLINDE VIOLA EL ARTICULO 1.3 DE REAGLAMENTO 4860 Y EL ARTICULO VI SECCION 19 DE CONSTITUCION DE PUERTO RICO

Las fotos del Informe también nos demuestran que no es seguro el acceso a la ribera del mar ni en los días de calma inusual del mar ya que aún en estos días de calma inusual sería muy peligroso para madres con niños, ancianos, personas que no nadan y otros similares colocarse entre el oleaje y el muro de contención de la antigua vía del tren. Se observa que la arena, en el tramo entre el muro (LITA) y las olas, siempre esta mojada. Por lo cual, el Informe no cumple e ignora el Artículo 1.3 del Reglamento 4680 que establece que *"La actuación administrativa del Departamento sobre los bienes de dominio público marítimo terrestre perseguirá los siguientes fines: B. Garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del dominio público marítimo terrestre..."* El Informe ignora los reglamentos del DRNA, las leyes que dan fundamento a dicho reglamento y el mandato de la Constitución de PR en su Artículo VI, Sección 19 que establece como política pública *"la más eficaz conservación de los recursos naturales, así como el mayor aprovechamiento de los mismos para el beneficio general de la comunidad..."* (Énfasis suplido por nosotros). El deslinde actual no garantiza el uso público del mar, su ribera y del resto del dominio público marítimo terrestre ni garantiza el aprovechamiento de estos para el beneficio de la comunidad. **En efecto, niega ese acceso y niega el aprovechamiento del mismo al no permitir el acceso del público a ese área de la playa por ser sumamente peligroso o imposible debido al embate de las olas contra el muro y por tierra tampoco se puede acceder debido a que el área tierra adentro desde la cara externa del muro de contención de la antigua vía del tren es Camino de Vigilancia y Salvamento y no esta accesible al público.**

9. DESLINDE VIOLA ARTICULO 1.4 A.1. DEL REGLAMENTO 4860

El artículo 1.4 A. 1. del Reglamento establece que *"La utilización del dominio público marítimo-terrestre será... para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquel, tales como pasear, estar, bañarse y otros semejantes..."* Las fotos referidas anteriormente demuestran que es imposible el uso de la zona marítimo-terrestre que delimitó el Informe ya que este Informe le requeriría al público utilizar una zona inexistente cuando las olas embaten contra el muro de contención de la antigua vía del tren que según dicho Informe constituyen el LITA en dicha área. En otras palabras, el mencionado Informe en la práctica elimina la ZMT en el área referida en los días en que el mar embate o sobrepasa la muralla, ya que en esas circunstancias se pasa de la zona marina al camino de vigilancia y salvamento sin que haya una ZMT en el área.

10. DESLINDE ES CONTRARIO A LA DEMARCACION HISTORICA DE LA ZMT

El deslinde actual contradice el Artículo 2.31 del Reglamento 4860. Este artículo define la *"Demarcación histórica interior o tierras adentro de la zona marítimo-terrestre como el "límite tierra adentro de la zona marítimo-terrestre de Puerto Rico que existía antes de la alteración humana de la playas, riberas y orillas del mar mediante rellenos, dragados, excavaciones, diques, rompeolas, construcciones o cualquier otro medio."* De las nuevas fotografías que presentamos surge que en el lugar donde se solicita el deslinde, las olas aún en días no tormentosos impactan contra y rebasan el muro de contención de la antigua vía del tren cuya cara externa se denominó como el LITA. De no existir ese muro el oleaje penetraría mucho mas tierra adentro, porque el muro crea un límite artificial al flujo del oleaje. Por lo tanto, la demarcación histórica del lugar y las tierras de la ZMT del lugar tienen que al menos ser aquellas hasta donde llegaban las olas antes de que se alterara la playa con la construcción del muro de contención de la vía del tren. El Informe del deslinde ignora totalmente éste mandato de su propio reglamento y no menciona ni discute hasta donde podrían llegar las olas en ausencia del muro de contención de la antigua vía del tren.

11. EN ZONAS DE ALTERACION HUMANA DE LAS PLAYAS LA ZMT ES EL MAS DISTANTE TIERRA ADENTRO QUE PUEDA DETERMINARSE

Para casos como el de la zona para la que solicitamos el nuevo deslinde, donde hay clara e indisputable evidencia de alteración humana de las playas, riberas y orillas del mar, se creó especialmente el artículo 3.2 del Reglamento 4860..." Dicho artículo establece que *" En Áreas donde exista evidencia de la alteración humana de las playas, riberas y orillas del mar mediante rellenos, dragados, excavaciones, diques, rompeolas, construcciones o cualquier otro medio, el Departamento deberá presumir que el límite histórico tierra adentro de la zona marítimo-terrestre es aquel más distante tierra adentro que pueda determinarse haciendo referencia a estudios topográficos e hidrográficos, planos de autorizaciones, concesiones, licencias, franquicias o, permisos anteriores, mapas, o cartas de mareas o de navegación. Esta información podría suplementarse mediante registros apropiados de suelo, fotografías, otros documentos, records escritos y cualquier otra fuente de información que sería utilizada por personas razonables como parte del manejo de sus negocios."*

Este es el criterio más inclusivo que establece el Reglamento 4860 para determinar el alcance de la zona marítimo terrestre, o sea, que la zona marítimo terrestre en estas zonas alteradas por actividad humana, se establecerá en aquel punto más tierra adentro que pueda determinarse o calcularse utilizando todos los recursos disponibles. Así que si existiera en el área del deslinde o en cualesquiera otros lugares, alguna evidencia de que el LITA se encuentra más tierra adentro que aquel punto donde alcanzan las olas más grandes en tiempos de huracanes, ese punto más allá tierra adentro, sería el LITA de la ZMT.

La siguiente Tabla III del NDBC nos demuestra que durante el Huracán María se registraron olas con un promedio de 7.42 metros de alto durante los treinta minutos entre las 11:30 pm hasta las 12:00 am, o sea olas promediando 24.33 pies de alto. Si las olas del 5 de marzo de 2018 que presentamos en las fotos 1 al 3 (páginas 3 a 5) penetran por encima del muro de contención y del relleno depositado sobre el mismo, tenemos que concluir que olas con nueve pies más de altura penetrarían muchísimo más tierra adentro y que tendríamos el oleaje constantemente sobrepasando el muro de contención. Esto sin contar el efecto de la marea ciclónica, que en el día del Huracán María alcanzó una altura de hasta 2.56 pies. Véase Tabla IV abajo.

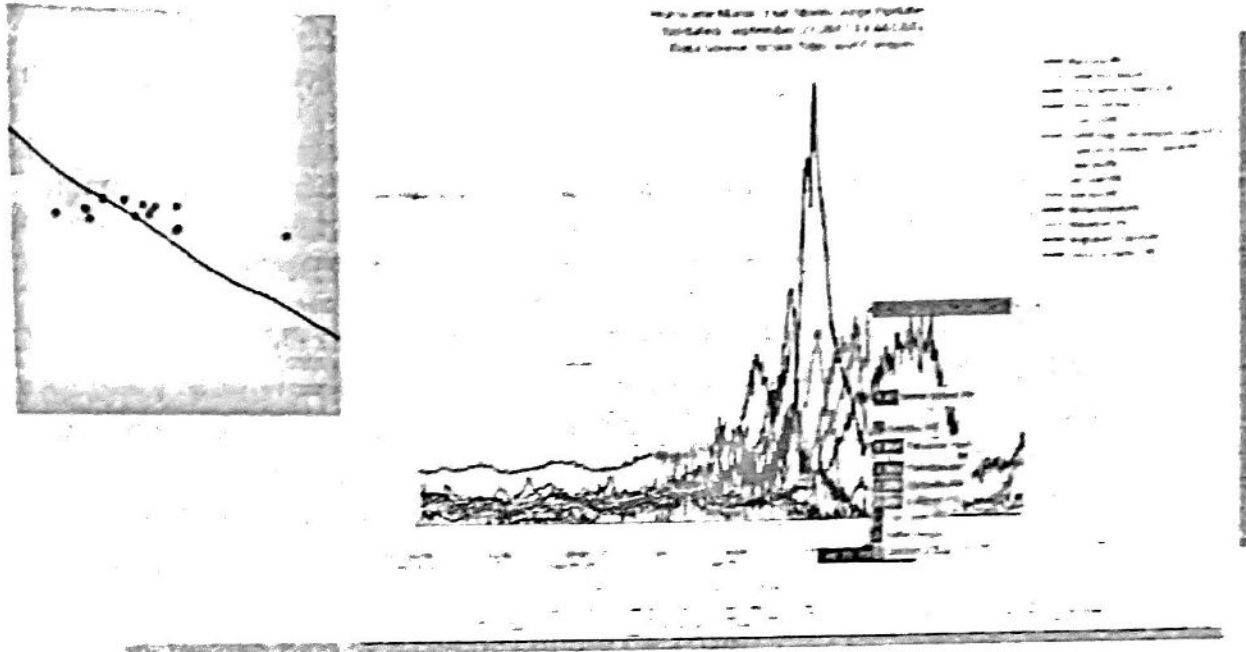
La Tabla III también nos enseña que durante las tres horas que cubre la tabla, el promedio más bajo de olas fue de 6.45 metros, o 21.16 pies, y si a esa altura mínima le sumamos un pie de marejada ciclónica tendríamos olas mínimas promedio sobre los 22.16 pies de alto, que por su propia altura pasarían constantemente sobre el muro de contención.

De no existir el muro de contención, estas olas penetrarían mucho más tierra adentro y por lo tanto la demarcación histórica tierra adentro sería mucho más tierra adentro y el LITA sería mucho más tierra adentro según lo requieren los artículos 2.31 y 3.2 del Reglamento 4860.

**Tabla III: Actividad de olas durante el Huracán María (20 y 21 de septiembre de 2017).
Data histórica oceanográfica de NOAA, Buoy # 41115, Rincón, PR.
24.33 pies de oleaje máximo (7.42 m x 3.28 p/m = 24.33 pies).**

| #yr | mo | dy | hr | mn | degT | m/s | m/s | m | sec | sec | degT | hPa | degC | degC | degC | mi | ft |
|------|----|----|----|----|------|------|------|------|-------|------|------|--------|-------|------|-------|------|------|
| 2017 | 09 | 20 | 22 | 30 | 999 | 99.0 | 99.0 | 6.45 | 9.09 | 7.84 | 285 | 9999.0 | 999.0 | 28.4 | 999.0 | 99.0 | 99.0 |
| 2017 | 09 | 20 | 23 | 00 | 999 | 99.0 | 99.0 | 6.53 | 8.33 | 7.82 | 257 | 9999.0 | 999.0 | 28.4 | 999.0 | 99.0 | 99.0 |
| 2017 | 09 | 20 | 23 | 30 | 999 | 99.0 | 99.0 | 7.42 | 8.33 | 8.19 | 265 | 9999.0 | 999.0 | 28.4 | 999.0 | 99.0 | 99.0 |
| 2017 | 09 | 21 | 00 | 00 | 999 | 99.0 | 99.0 | 6.69 | 10.53 | 8.07 | 302 | 9999.0 | 999.0 | 28.4 | 999.0 | 99.0 | 99.0 |
| 2017 | 09 | 21 | 01 | 00 | 999 | 99.0 | 99.0 | 6.55 | 11.11 | 8.27 | 307 | 9999.0 | 999.0 | 27.8 | 999.0 | 99.0 | 99 |

Tabla IV NOAA Storm Surge Para Huracán María



Sin embargo las olas no solo alcanzan distancia tierra adentro por su altura y por la marejada ciclónica. La masa de la ola, la frecuencia de éstas y su velocidad son de los factores más importantes que determinan su energía. En una playa donde el mar se hace mas llano según la ola se acerca a la orilla, la energía de la ola se va disipando lentamente produciendo oleaje común. Si esa enorme energía de la ola se descarga en un instante, como cuando la ola impacta un objeto fijo que sobresale de repente del fondo o de la costa, la descarga de toda esa energía provoca que el agua de la ola alcance alturas mucho más elevadas que la altura que detectan las boyas del NDBC. Este es un fenómeno que casi todos nosotros hemos observado cuando visitamos playas en donde las olas chocan con las rocas de la costa y la ola brinca a unas alturas enormes y mucho más alto que la altura de la propia ola. La foto #2, página. 4, es un buen ejemplo de este efecto de descarga instantánea de la energía de una ola al chocar contra el muro de contención de la vía del tren frente a la propiedad de los colindantes Ritch y Costa Dorada, Inc. y/o Wishinsky. En ésta foto del 5 de marzo de 2018 (día en que no había temporal/huracán) una ola relativamente pequeña, al chocar contra el muro de contención, se levanta hasta la parte baja de las frondas de las palmas maduras (indicador biótico) que están sobre el terreno que está sobre el muro de contención de la antigua vía del tren. Como podemos observar en la foto, la descarga de la energía de la ola al momento del impacto hace que el agua de la ola se levante de 4 a 6 veces más alto que la altura de la propia ola. Podemos estimar que las olas con promedio de 24.33 pies habidas de 10:30 a 11:00 PM el 20 de septiembre de 2018 deberían de tener un comportamiento similar, pero aún utilizando un factor mucho más bajo de dos o tres veces el alto de las olas, tendríamos el agua de las olas levantándose fácilmente de 40 a 70 pies de alto y mucho más, y penetrando distancias

bien considerables tierra adentro. Más aún de no existir el muro, ni el relleno que se ha depositado sobre el muro, el oleaje penetraría mucho más tierra adentro que lo que penetra con la presencia del muro. Determinar hasta donde llegarían estas olas es el mandato de los Artículos 2.31 y 3.2 del Reglamento 4860.

Toda la evidencia y datos anteriormente expuestos demuestran que el deslinde actual es erróneo e insustentable tanto de hecho como en derecho, y que procede hacerse un nuevo deslinde utilizando toda la evidencia, datos, cálculos y factores expuestos aquí y otros datos y cálculos matemáticos y científicos pertinentes.

POR TODO LO CUAL, solicitamos respetuosamente de la Secretaria de Recursos Naturales y Ambientales que a petición de los aquí suscribientes o por oficio, realice un nuevo deslinde de la zona a la que hacemos referencia y que el mismo sea realizado según establece el Artículo 3.2 del Reglamento 4860, estableciendo el LITA de la ZMT lo más tierra adentro que pueda determinarse haciendo uso de todos los recursos disponibles.

En Rincón, Puerto Rico, a 20 de diciembre de 2018.



Lcdo. Ernesto Luciano Lugo

HC 57 Box 11061

Aguada, PR 00602

Tel.: 787-550-9417

Correo electrónico: erlulu@gmail.com