



**autoridad  
nacional del  
ambiente**

Panamá, 17 de Marzo de 2000  
**AG-0592 -2000**

**ING. ARTURO GARRIDO A.**

Gerente General

Central de Fianzas, S.A.

E. S. D.

Ingeniero Garrido:

Por medio de la presente damos respuesta a su petición remitida a la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), mediante memorial del 28 de febrero de 2000, en el cual nos solicita que le certifiquemos información relacionada con la Empresa **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**, la cual tiene a su cargo la Fase Inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá:

1. En efecto, la Empresa **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**, mediante nota s/n de 13 de junio de 1998, remitió cuatro (4) copias del documento titulado Estudio de Impacto Ambiental para la fase inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá.
2. La Resolución de la Autoridad Nacional del Ambiente N° IA-170-99 del 14 de julio de 1998, aprobó el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Empresa **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**, correspondiente al proyecto "Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril de Panamá".
3. El Artículo Primero de la Resolución aprobada hace referencia a que el proyecto comprende la rehabilitación de los niveles y tramos viales en las 47 millas de ferrocarril existente, construcción de una nueva terminal intermodal, talleres para la reparación de locomotoras y carros y un patio de rieles en Balboa, reubicación de la Carretera Gaillard en el área de Balboa, Almacenamiento de materiales en el área de Corozal para el mantenimiento de la vía, ampliación del túnel de Miraflores, construcción de instalaciones para el mantenimiento de la vía en Gamboa, rehabilitación del Puente de Monte Lirio, construcción de un nuevo alineamiento de tres (3) millas sobre el terraplén existente en el área de Fort Davis, construcción de un muelle en el área de Colón para recibir materiales de construcción, rehabilitación y construcción de un extremo desde Colón hasta la nueva terminal intermodal TIM, construcción de la terminal intermodal TIM y patio de mantenimiento de trenes y las actividades operativas que incluyen la operación de hasta 20 trenes por día a través de la línea, operación de las dos terminales intermodales y mantenimiento de las vías, en una extensión de 47.6 millas desde el Puerto de Balboa, provincia de Panamá hasta el Puerto de Coco Solo, en la provincia de Colón. (transcripción textual del Artículo)



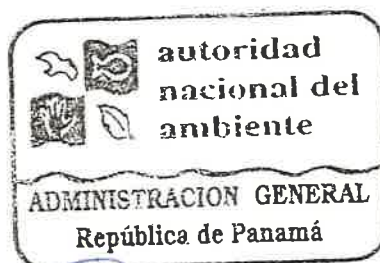
Página No.2  
AG-0592-2000


4. En la Resolución que nos ocupa no aparece ninguna Empresa Subsidiaria, Afiliada, consultora, o concesionaria que se comprometa a realizar trabajos a nombre de **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY.**

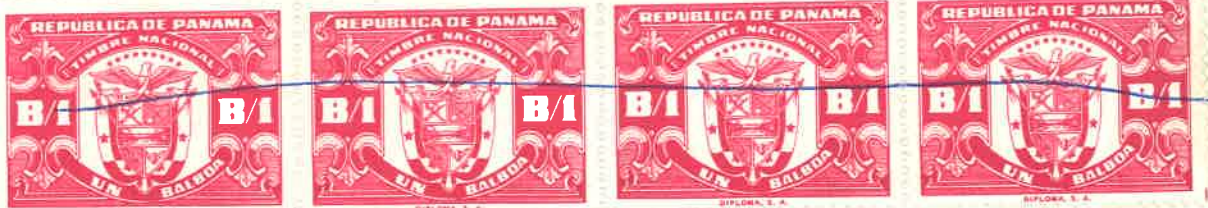
Sin otro particular, se despide atentamente,

  
**LIC. GONZALO A. MENENDEZ G.**  
Administrador General a.i.

GM/BV/GG/guadalupe



  
11/04/2000



LUNES 28 DE FEBRERO DE 2000, LICENCIADO RICARDO ANGUIZOLA, DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE. CON TODO RESPETO QUIEN SUSCRIBE, YO, ARTURO GARRIDO ALEXANDRÓPULOS, PANAMEÑO, MAYOR DE EDAD, PORTADOR DE LA CÉDULA N° 8-208-559 CON OFICINAS EN LA AVENIDA RAMÓN ARIAS, EDIFICIO ROPARDI, SUITE 1-A, EN CALIDAD DE GERENTE GENERAL DE CENTRAL DE FIANZAS, S.A. SOCIEDAD ANÓNIMA INSCRITA A LA FICHA N° 280905, ROLLO N° 43259, IMAGEN N° 158 DE LA SECCIÓN DE MICROPELÍCULAS (MERCANTIL) DEL REGISTRO PÚBLICO Y CONSTITUIDA EN ACUERDO CON LA LEY DE SEGUROS, SOLICITAMOS A USTED POR ESTAR INVESTIDO DE LA FACULTAD QUE LE CONFIERE LA LEY, CON TODO RESPETO, NOS CERTIFIQUE LO SIGUIENTE:

1. SI LA EMPRESA PANAMÁ CANAL RAILWAY COMPANY, PRESENTÓ ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PARA EL PROYECTO DE DESARROLLO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN, ADMINISTRACIÓN, RENOVACIÓN, RECONSTRUCCIÓN, MODIFICACIÓN Y DIRECCIÓN DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ, SEGÚN CONTRATO N° 70 (LEY N° 15 DEL 17 DE FEBRERO DE 1998).
2. MEDIANTE QUÉ RESOLUCIÓN EMITIDA POR SU DESPACHO FUE APROBADO DICHO ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.
3. SI EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL ENUNCIADO, CONTEMPLABA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MUELLE O ATRACADERO PARA RECIBIR Y ALMACENAR MATERIALES, SEGÚN LO CONTEMPLADO EN LA CLÁUSULA CUARTA DEL CONTRATO N° 70 (LEY N° 15 DEL 17 DE FEBRERO DE 1998)
4. SI SE ENUNCIABA A LA EMPRESA BRIDGEFARMER PANAMÁ, S.A., PARA QUE COMO SUBSIDIARIA, AFILIADA, CONSULTORA O CONCESIONARIA, REALIZARA TRABAJOS EN NOMBRE DE PANAMÁ CANAL RAILWAY COMPANY, S.A., COMO PARTE DEL CONTRATO N° 70 (LEY N° 15 DEL 17 DE FEBRERO DE 1998) Y QUE PUDIERAN AFECTAR EL MEDIO AMBIENTE

 MUY ATENTAMENTE,  
CENTRAL DE FIANZAS  
COMPAÑÍA DE SEGUROS

ING. ARTURO GARRIDO A. (FIRMADO, HOY LUNES 28 DE FEBRERO DE 2000)

TO FEB 29 08:13

SECRETARIA GENERAL  
INRENARE

C-14042  
Sulaka

Panamá, 17 de Marzo de 2000  
AG-0592 -2000

ING. ARTURO GARRIDO A.

Gerente General de Central de Fianzas, S.A.  
E. S. D.

Ingeniero Garrido:

Por medio de la presente damos respuesta a su petición remitida a esta Institución mediante memorial con fecha 28 de febrero de 2000, en el cual nos solicita que le certifiquemos información relacionada con la Empresa PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY, la cual tiene a su cargo la Fase Inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá.

~~Al respecto en ese mismo orden le informamos lo siguiente:~~

1. En efecto, la Empresa PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY, mediante nota s/n de 13 de junio de 1998, remitió cuatro (4) copias del documento titulado Estudio de Impacto Ambiental para la Fase Inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá.
2. La Resolución N° IA-170-99 del 14 de julio de 1998, aprobó el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Empresa PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY, correspondiente al proyecto "Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril de Panamá".
3. En el Artículo Primero de la Resolución aprobada se hace referencia que el proyecto que nos ocupa comprende la rehabilitación de los niveles y tramos viales en las 47 millas de ferrocarril existente, construcción de una nueva terminal intermodal, talleres para la reparación de locomotoras y carros y un patio de rieles en Balboa, reubicación de la Carretera Gaillard en mantenimiento de la vía, ampliación del túnel de Miraflores, construcción de instalaciones para el mantenimiento de la vía en Gamboa, rehabilitación del Puente de Monte Lirio, construcción de un nuevo alineamiento de tres (3) millas sobre el terraplén existente en el área de Fort Davis, construcción de un muelle en el área de Colón para recibir materiales de construcción, rehabilitación y construcción de un extremo desde Colón hasta la nueva terminal intermodal TIM, construcción de la terminal intermodal TIM y patio de mantenimiento de trenes y las actividades operativas que incluyen la operación de hasta 20 trenes por día a través de la línea, operación de las dos terminales intermodales y mantenimiento de las vías, en



FROM : SECRETARIA GENERAL

PHONE NO. : 2326649

Mar. 17 2000 11:09AM P2

132

PHONE NO. : 2621511

Mar. 17 2000 09:02AM P2

una extensión de 47.6 millas desde el Puerto de Balboa, provincia de Panamá hasta el Puerto de Coco Solo, en la provincia de Colón.

4. En la Resolución que nos ocupa no aparece ninguna Empresa Subsidiaria, Afiliada, consultora, o concesionaria que se comprometa a realizar trabajos a nombre de **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY.**

Sin otro particular, se despide atentamente.

ING. RICARDO ANGUIZOLA  
Administrador General



**autoridad  
nacional del  
ambiente**

131

2 de marzo del 2000  
**AG-0489-00**

Honorable Legislador  
**HÉCTOR ALEMÁN**  
Legislador del Circuito 8-8  
E. S. D.

**H.L. Alemán:**

En respuesta a su nota, AL-HBAE/02/028/00, del 17 de febrero del año en curso, donde nos solicita información sobre la tala de los árboles en la Avenida Omar Torrijos H. (antigua Gaillard), le comunicamos que esta situación es consecuencia de los trabajos efectuados para la construcción del Ferrocarril de Panamá, por la empresa **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**.

Cabe mencionar, que estas actividades fueron indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental **FASE INICIAL DE CONSTRUCCION Y OPERACIÓN DEL FERROCARRIL DE PANAMA**, presentado el 17 de junio de 1998 por dicha empresa, al entonces INRENARE, y durante el tiempo que demoró el proceso de evaluación, fueron solicitadas adendas en diferentes tópicos ambientales y la última fue presentada el 5 de abril de 1999, la cual contemplaba el Plan de Reubicación para la Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril del Canal de Panamá, esta que fue puesta a consulta pública por un mes. Finalmente, se aprobó el proyecto mediante la Resolución IA-170-99, notificada el 26 de julio de 1999.

Las actividades que se realizan en la Avenida Omar Torrijos H., se deben a la construcción de una Nueva Terminal Intermodal, Patio de Rieles y taller de mantenimiento, además, de la reubicación y ampliación a cuatro carriles de esta Avenida, por el Ministerio de Obras Públicas, razón por lo que ha sido necesaria la remoción de la vegetación existente.

*MM*

*Se envió por fax 14/3/00  
reubica por: G. Luna*



130

**Página N°2**  
**AG-0489-00**

Finalmente, en nota reciente, la empresa nos comunicó que una vez terminados los trabajos de construcción en este sector, implementarán un Programa de Arborización, en coordinación con el Municipio de Panamá y esta Institución, el cual se verá reforzado con la arborización en la Avenida Omar Torrijos H., por parte del Ministerio de Obras Públicas.

Aprovechamos la ocasión para reiterarle nuestra más alta estima y consideración.

**ING. RICARDO ANGUIZOLA**  
Administrador General del Ambiente

RA/BV/GC/gisela



**“TRABAJAMOS JUNTOS POR PANAMA”**



autoridad  
nacional del  
ambiente

HOJA DE  
TRAMITE

Fecha

21/09/2000

Parque Lagunillas

De:

B. Lagunas

126

RECEIVED  
SEP 21 2000  
NACIONAL DEL AMBIENTE



Prof. Concha

Don repuesta  
confructu

Alonso  
28/2/2008

(81)



SECRETARIA GENERAL  
INREHARE

127

00 FEB 21 A11:35

## Asamblea Legislativa

C-13885  
Juliana

25 FEB 2000

H. L. Hector B. Alemán E.

LEGISLADOR DE LA REPUBLICA  
CIRCUITO 8-8

Telefonos: 212-8371  
212-8471  
Central: 212 8300  
212 8400  
Extensiones: 317 - 471

Panamá, 17 de febrero de 2000  
AL-HBAE/028/00



Ingeniero  
**RICARDO ANGUIZOLA**  
Administrador de la Autoridad  
Nacional del Ambiente  
E. S. D.

*Me mandan respuestas  
con detalles de fechas  
w= Resoluciones, Firmas que  
aprobó Resoluciones etc.  
24/2/00*

Ingeniero Anguizola:

Reciba nuestro saludo en primera instancia.

Sirva la presente para solicitarle me explique con la celeridad necesaria, el motivo por el cual, los árboles a lo largo de la carretera que conduce al Aeropuerto Marco Gelabert, han sido derribados.

No creo necesario explicarle que estas áreas verdes, son de las pocas que quedan en el anillo inmediato que rodea nuestra ciudad.

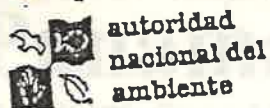
En espera de su pronta respuesta, quedo de usted.

Cordialmente,

**LICDO. HÉCTOR B. ALEMÁN E.**  
Legislador de la República  
Circuito 8-8



HBAE/ac



Secretaría General

HOJA DE  
TRAMITE

Fecha 15/02/2000

Para: Lic. Fabron Vergara De: Lic. Bessie

Pláceme atender su petición De acuerdo

URGENTE

Sírvase:

- ☐ Dar su aprobación
- ☐ Dar su opinión
- ☐ Discutirlo conmigo
- ☐ Dar Instrucciones

- ☐ Resolver
- ☒ Informarse
- ☒ Encargarse
- ☐ Investigar

- ☐ Proceder
- ☐ Revisar
- ☐ Devolver
- ☐ Archivar

Lic. A. Gabrega

# y Company

Mail: Apartado 2669 Balboa, Ancon)

la

Fax: (507) 317-6061

22/2/00

22/2/00  
FEB 14 P 3:09

SECRETARIA GENERAL  
INCHAMARCA

de licitación del nuevo  
etapa inicial se estará  
Panamá Canal Railway  
para servir al Puerto de  
Omar Torrijos, hemos  
ejecutaremos con la  
Medio Ambiente del

nación de del proyecto  
que realizará nuestra empresa,  
aspectos técnicos que debemos coordinar con otras instituciones  
como la Dirección de Aeronáutica Civil y las instituciones responsables de las utilidades  
(líneas de agua potable y otras) existentes en el área. Le adjunto planos del proyecto para su  
revisión e iniciación de la necesaria coordinación.

Atentamente,

C. E. Espino G.

Carlos E. Espino G.  
Sub Director General

c.c. Ing. Rolando Guillen - Municipio de Panamá  
Ing. Johnny Pardo - ANAM

Landbridge Railway



of the Americas



Secretaría General

*Ing. Gonzalez*  
*Preparar expediente.*  
*14/2/00*

HOJA DE  
TRAMITE

Fecha *8/2/2000*

Para: *Ing. Filomeno Vergara* De: *Luz Bessie*

Pláceme atender su petición De acuerdo

URGENTE

Sírvase:

- ☐ Dar su aprobación
- ☐ Dar su opinión
- ☐ Discutirlo conmigo
- ☐ Dar Instrucciones

- ☐ Resolver
- ☒ Informarse
- ☐ Encargarse
- ☐ Investigar

- ☐ Proceder
- ☐ Revisar
- ☐ Devolver
- ☐ Archivar

*Luz Bessie Vergara*

**way Company**

(Mail: Apartado 2669 Balboa, Ancon)

Panama

Fax: (507) 317-6061

*123* *13610*

TO FEB - 8 A 9:18

SECRETARIA GENERAL  
INRENAME

Autoridad Nacional del Ambiente (Ing. co Dixon), funcionarios del Municipio lieta) y el deseo de nuestra empresa, arborización de las áreas que afectará la compensación económica estaremos a se iniciará tan pronto se terminen los e debe realizar el Ministerio de Obras

ítica y debemos terminarla durante la representaría aumentos considerables en yecto por las instituciones financieras. prueba el Estudio de Impacto Ambiental itigación del área afectada por tala de

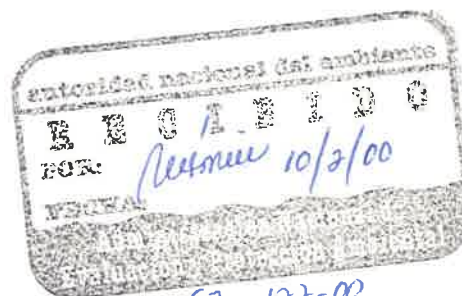
árboles, no contemplan arborización como una imposición. El Estudio aprobado establece que "las medidas de mitigación pueden consistir en pagos en efectivo o contribuciones similares a proyectos de reforestación o mejoría del hábitat dentro de la cuenca del Canal de Panamá".

Los compromisos de mitigación aprobados de acuerdo al Estudio de Impacto Ambiental y la Resolución emitida por la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) no establecen una arborización en las áreas que serán afectadas por la tala de árboles debido a que serán ocupadas con instalaciones necesarias para la operación del Ferrocarril. Sin embargo, estamos considerando un plan de arborización para el Patio Terminal de Balboa que servirá al Puerto de Balboa, las márgenes de la nueva Ave. Omar Torrijos (Antigua Gaillard) que construirá el MOP, como las áreas aledañas al Patio Terminal y otras áreas a lo largo de la vía siempre y cuando no interfieran con la operación del Ferrocarril.

Atentamente,

*C. E. Espino G.*  
Carlos E. Espino G.  
Sub-Director General

c.c. Martín Sosa - Constructora Urbana, S.A.



*E-53-122-00*

*Recibido 15/2/00*

Landbridge Railway



of the Americas



2652630

102

Fatta presente al  
sello di notifica

121



**autoridad  
nacional  
del ambiente**

Dirección Nacional de Asesoría Legal

HOJA DE TRAMITE

120

*Del Despacho de la Licda. Lucía Chandeck C.*

PARA: LICDA. BESSIE VASQUEZ, SECRETARIA GENERAL.

ASUNTO: TRAMITE DE NOTIFICACION DE LA RESOLUCION No. AG-0050-99.

FECHA: 27 DE OCTUBRE DE 1999.

☐ Pláceme atender su petición

☐ De acuerdo

☐ URGENTE

- ☐ Dar su aprobación
- ☐ Dar su opinión
- ☐ En espera de sus instrucciones
- ☐ Discutirlo conmigo
- ☐ Proceder
- ☐ Resolver
- ☐ Archivar

- ☐ Informarse
- ☐ Informar
- ☐ Encargarse
- ☐ Investigar
- ☐ Revisar
- ☐ Devolver
- ☐ Atender

☐ Otros:

PARA QUE SE SURTA EL TRAMITE DE NOTIFICACION, REMITIMOS ORIGINAL DE LA RESOLUCION No. AG-0050-99, DE 27 DE OCTUBRE DE 1999, Y EL EXPEDIENTE DE CORRESPONDIENTE CONFORMADO POR 106 FOJAS UTILES.

ASI MISMO, PONEMOS A SU DISPOSICION AL FUNCIONARIO DE ESTA DIRECCION, SR. ELIECER TUÑON, PARA QUE APOYE A SECRETARIA GENERAL EN EL REFERIDO TRAMITE DE NOTIFICACION.

ATENTAMENTE,

*[Firma]*

SECRETARIA

99 OCT 28

CONTROL No. 11611  
RECIBIDO Frida

REPUBLICA DE PANAMA  
AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE  
Resolución No AG-0050-99

EL SUSCRITO ADMINISTRADOR GENERAL DE LA AUTORIDAD NACIONAL DEL  
AMBIENTE, EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución No IA-170-99 del 14 de julio de 1999, se aprueba el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Empresa Panamá Canal Railway Company, persona jurídica debidamente registrada en la Ficha S.E. 810, Rollo 54622, e Imagen 037, de la Sección de Micropelículas Mercantil del Registro Público, a través de su Representante Legal el señor DARIO BENEDETTI, para realizar el Proyecto Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril de Panamá.

Posteriormente, el día 26 de julio de 1999, el Representante Legal de la Empresa Panamá Canal Railway Company se notificó de la Resolución No IA-170-99 del 14 de julio de 1999, que aprueba el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto "Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril de Panamá".

En virtud de lo anterior, el día 2 de agosto de 1999, la Firma de Abogados ALEMAN, CORDERO, GALINDO & LEE, Apoderada Legal de la Empresa Panamá Canal Railway Company interpuso en tiempo oportuno Recurso de Reconsideración contra la Resolución No IA-170-99 del 14 de julio de 1999.

El Apoderado Legal de la Parte Recurrente en su Recurso de Reconsideración, expone las siguientes observaciones:

**"I. HECHOS Y CONSIDERACIONES**

*Ahora nos permitimos presentar nuestras observaciones y/o recomendaciones en torno a algunos aspectos de la Resolución No IA-170-99:*

**1. ARTICULO PRIMERO.**

*El Artículo Primero establece la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental y detalla los trabajos que se realizarán.*

*Consideramos que no es necesario listar los trabajos que se realizarán, con establecer que PCRC debe cumplir con los compromisos que adquiere en el Estudio y el Contrato de Concesión es suficiente.*

**2. ARTICULOS SEGUNDO Y TERCERO.**

*El Segundo y Tercer Artículos tratan del mismo tema de tal manera que se pueden fundir en uno, tal cual lo establece la Ley 15 del 17 de febrero de 1998, en su CLAUSULA OCTAVA como sigue:*



*[Handwritten signature]*



*Sin perjuicios de los derechos generales de concesión aquí otorgados, y con el propósito de facilitarle a la COMPAÑÍA la ejecución de este contrato, EL ESTADO concede a la COMPAÑÍA, sus subsidiarias, afiliadas y cesionarias, todos los derechos que sean inherentes o accesorios a la operación de EL PROYECTO, incluyendo, sin que ello implique limitación alguna, los siguientes derechos:*

*p) Solicitar y obtener todas las licencias, permisos y autorizaciones que se necesiten del EL ESTADO, municipios, o cualquier otra entidad, para el desarrollo y ejecución del Proyecto. LA COMPAÑÍA deberá cumplir con los mismos requisitos que generalmente se exigen para la obtención de tales licencias o autorizaciones...*

**Sugerimos:**

*"PCRC, deberá recolectar los desechos orgánicos y los desechos producto de la construcción de acuerdo a lo establecido por las leyes vigentes en la República de Panamá. De ser necesario, PCRC, solicitará a la Dirección Metropolitana de Aseo (Municipio de Panamá o Entidades Competentes), al Ministerio de Salud y la no-objeción de la Autoridad Nacional del Ambiente la habilitación de vertederos de basura dentro del Area de Proyecto o áreas aledañas."*

**3. ARTICULO CUARTO.**

*Consideramos que el Artículo Cuarto no es necesario.*

*PCRC se ha comprometido a través del Contrato de Concesión con medidas de higiene y seguridad laboral adecuadamente definidas y establecidas en las leyes y códigos vigentes. Además estará bajo la supervisión y autoridad del Ministerio de Trabajo y Bienestar Social.*

**4. ARTICULO QUINTO.**

*Lo establecido en el Artículo Quinto está contemplado en el Plan de Reubicación que ha sido incorporado al Estudio de Impacto Ambiental. De ser necesario este Artículo debe hacer referencia a este Plan, como por ejemplo:*

*"PCRC deberá cumplir con el Plan de Reubicación que forma parte de este Estudio de Impacto Ambiental."*

**5. ARTICULO SEXTO.**

*Lo consideramos muy sensato y adecuado.*

**6. ARTICULO SEPTIMO.**

*El Artículo Séptimo está contemplado en las leyes, códigos y reglamentos vigentes en la República de Panamá y la imposición y cumplimiento de estas disposiciones corresponde a diferentes instituciones de EL ESTADO. No vemos una justificación para incluirlo en esta Resolución.*

**7. ARTICULO OCTAVO.**



Este Artículo Octavo le impone a la PCRC la construcción de barreras en caso de que se produzca ruido con niveles superiores a los niveles permisibles. PCRC se ha comprometido tanto a través del Contrato de Concesión como en el Estudio de Impacto Ambiental a construir y operar un ferrocarril siguiendo las más estrictas normas de seguridad y protección ambiental, incluyendo los niveles de ruido permisibles. La construcción de barreras no es la solución más adecuada. Si es necesario hacer énfasis en el compromiso adquirido en cuanto al control de ruidos, la Resolución puede establecer la obligación que adquiere PCRC a cumplir con el Estudio de Impacto Ambiental sin establecer procedimientos o formas.

**8. ARTICULO DECIMO.**

PCRC está obligada, de acuerdo al Contrato de Concesión, a cumplir con todas las leyes, regulaciones y normas vigentes en la República de Panamá. La Autoridad Marítima de Panamá, quien es la Unidad Ejecutora del Contrato de Concesión de PCRC cuenta dentro de su organización, con una Dirección de Contaminación, la cual vela por el cumplimiento de las normas vigentes. Además el Estudio de Impacto Ambiental cuenta con un Apéndice D denominado Plan de Contingencia que contempla las situaciones a las que hace referencia el Artículo Décimo. Por estos motivos no consideramos necesario este Artículo, de ser necesario sugerimos:

" PCRC, para evitar la contaminación de los recursos suelo, agua y aire, deberá poner en ejecución el Plan de Contingencia contenido en el Apéndice D del Estudio de Impacto Ambiental."

**9. ARTICULO DECIMO PRIMERO.**

Actualmente PCRC está coordinando con todas las instituciones involucradas en las áreas de impacto del ferrocarril de Panamá, no es necesaria la imposición o el deber de coordinar con instituciones no gubernamentales como lo demanda el Artículo Décimo Primero. Los compromisos y responsabilidades de PCRC en cuanto a este tema estarán muy claros y bien definidos dentro de la Ley 15 del 17 de febrero de 1997. No vemos una justificación para incluir este Artículo, dentro de la Resolución.

**10. ARTICULO DECIMO SEGUNDO.**

Al igual que el Artículo Décimo Primero el Artículo Duodécimo consideramos que no es necesario ya que el Contrato de Concesión establece en su CLAUSULA DECIMO OCTAVA anteriormente citada como sigue:

p) Solicitar y obtener todas las licencias, permisos y autorizaciones que se necesiten del EL ESTADO, municipios, o cualquier otra entidad, para el desarrollo y ejecución del Proyecto. LA COMPAÑÍA deberá cumplir con los mismos requisitos que generalmente se exigen para la obtención de tales licencias o autorizaciones. A LA COMPAÑÍA no se le exigirá el cumplimiento de requisitos adicionales para la obtención de tales licencias, permisos. Consentimientos o autorizaciones, distintos a los que se aplican en la República de Panamá."

y **DECIMO NOVENA:**



*[Handwritten signature]*

*Las obligaciones de LA COMPAÑÍA sus subsidiarias, afiliadas y cesionarias, bajo este contrato son las siguientes:*

a) *Iniciar y llevar adelante los trabajos de mejoras de EL PROYECTO, una vez las autoridades correspondientes le hayan otorgado a LA COMPAÑÍA todos y cada uno de los permisos y autorizaciones necesarios, incluyendo los permisos de las autoridades ambientales y comenzar las operaciones ferroviarias de transporte o movimiento de carga dentro de un período de dos (2) años contados a partir de la fecha en que el último de los permisos necesarios le sea otorgado.*

#### **11. ARTICULO DECIMO TERCERO.**

*Desde el inicio de las negociaciones del Contrato de Concesión el Ministerio de Obras Públicas ha estado involucrado y coordinando los aspectos de diseño y construcción de ferrocarriles en la República de Panamá. Debido a la poca experiencia en diseño y construcción de ferrocarriles en la República de Panamá, con el propósito de coordinar y colaborar, PCRC donó al Ministerio de Obras Públicas un juego de normas para el diseño y construcción de ferrocarriles. Las relaciones con el Ministerio de Obras Públicas se mantienen constantes y excelentes. Además todos los planos y diseños para la construcción del ferrocarril deben ser aprobados de acuerdo a las Leyes vigentes. Por lo expuesto consideramos que el Artículo Décimo Tercero puede ser excluido de la Resolución.*

#### **12. ARTICULO DECIMO CUARTO.**

*La forma como está redactado este Artículo deja un vacío para la interpretación, de manera tal que puede ser obligada PCRC a realizar un nuevo ambiental completo, debido a una adición que no afecta la fase inicial o el Estudio de Impacto Ambiental presentado.*

#### **Sugerimos:**

*" En caso de que PCRC decida iniciar una obra adicional no contemplada dentro de este Estudio de Impacto Ambiental deberán consultar con la Autoridad Nacional del Ambiente, para la respectiva presentación del Estudio de Impacto Ambiental de la obra en Proyecto".*

#### **13. ARTICULO DECIMO QUINTO.**

*PCRC adquirió el compromiso de entrenar todo su personal el sentido de hacer que las operaciones del ferrocarril sean eficientes y productivas tanto para PCRC como para EL ESTADO. Este entrenamiento incluirá aspectos de educación ambiental. La responsabilidad de implementar Programas de Educación Ambiental recae sobre otras instituciones especializadas en este sentido y no una Empresa ferroviaria.*

*Consideramos que el Artículo Décimo Quinto debe ser eliminado de la Resolución.*



*M*



**14. ARTICULO DECIMO SEPTIMO.**

No existen dispositivos automáticos que puedan coordinar y sincronizar el cruce del ferrocarril en una intersección carretera para el derecho de vía a un vehículo. Todas las locomotoras estarán en constante comunicación con una central que podrá recibir llamadas de advertencias y comunicarlas al conductor. Sin embargo, este es un tema que afecta la seguridad de todos los involucrados y no debe incluirse como una obligación en una Resolución revestida de tan alta autoridad ya que podría traer consecuencias más graves que el hecho de esperar el cruce del tren que sólo dura de dos a tres minutos y que la probabilidad que coincida con una emergencia es muy pequeña. Consideramos que este Artículo debe ser eliminado de la Resolución.

**15. ARTICULO DECIMO OCTAVO.**

PCRC establecerá sus controles de manejo de carga internos que le permitirán trabajar eficientemente y detectar cualquier defecto, pero son los controles de la Dirección Nacional de Aduanas (Ministerio de Economía y Finanzas), Dirección Nacional de Cuarentena (Ministerio de Desarrollo Agropecuario) y otras instituciones de EL ESTADO quienes establecen la permisibilidad y el manejo de cualquier carga. Los controles de las instituciones antes mencionadas empiezan en los puertos, aeropuertos y fronteras, el ferrocarril siempre será de segunda instancia. Consideramos que este Artículo no tiene necesidad de incluirse en esta Resolución, se podría entender que no se le permitirá al ferrocarril transportar cargas radioactivas atravesando áreas urbanas pero sí permitirá siempre y cuando no pase por áreas urbanas.

**16. ARTICULO VIGESIMO.**

PCRC se ha comprometido con EL ESTADO a cumplir con todas las leyes, reglamentos y normas vigentes en la República de Panamá y ha constituido, además, una fianza para cubrir daños. Podrán darse daños que no ameriten la paralización de labores, la paralización de labores es una potestad que PCRC reconoce que tiene EL ESTADO, de haber causas justificadas, como lo establece el Contrato de Concesión. Por los compromisos que ha adquirido PCRC y las garantías que ha presentado, este Artículo no tiene razón de ser.

**17. ARTICULO VIGESIMO SEGUNDO.**

En este Artículo se establecen informes y controles especiales a PCRC que no están contemplados dentro de las leyes, normas y reglamentaciones vigentes en la República de Panamá. Estamos de acuerdo en presentar informes cada seis meses mientras dure la construcción de la obra. Después de construida la obra deseamos ser tratados, como lo establece nuestro Contrato de Concesión, igual que cualquier Empresa y que no se apliquen requisitos distintos a los que sea aplican generalmente en la República de Panamá. Consideramos que este Artículo debe exigir los informes durante la construcción.

**18. ARTICULO VIGESIMO TERCERO.**



M



*Este Artículo establece un concepto muy claro para PCRC, ya que se tiene perfecto conocimiento de la Autoridad, Importancia y trascendencia del compromiso que adquiere al recibir la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental presentado. También tenemos pleno conocimiento del alcance que tiene la Autoridad Nacional del Ambiente y lo que esta representa. Por esto, nuestra intención es pleno cumplimiento de nuestros compromisos y no consideramos necesario incluir este Artículo en la Resolución. La Ley 41 del 1 de julio de 1998 es clara y no consideramos que es necesario apoyarla con una Resolución."*

Del examen de los hechos y consideraciones expuestas por el recurrente, se observa lo siguiente:

- El Artículo Primero se refiere a la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto denominado "Fase inicial para la Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá" con todas sus medidas de mitigación las cuales son de forzoso cumplimiento, y dicha aprobación comprende todas las actividades y obras que se vayan a realizar como consecuencia de dicho Proyecto. Estos trabajos son parte integrante del estudio y de la obra a ejecutar, en consecuencia, se aprueba en su conjunto o totalidad, de tal forma que aquellas actividades que no estén contempladas en dicho documento deberán someterse al proceso de evaluación a través de los estudios de impacto ambiental.
- Con respecto a la fusión de los Artículos Segundo y Tercero en uno sólo, no consentimos lo sugerido por el Apoderado Legal de la Empresa correspondiente, ya que debemos aclarar, que la habilitación de vertederos de basura dentro del área del Proyecto o áreas aledañas, requerirán de la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental aparte.
- Si bien es cierto, que de todo contrato se derivan derechos y obligaciones entre las partes, debemos recalcar que las responsabilidades adquiridas en el mismo son entre El Estado (cada una de las instituciones que lo representan) y por la otra, los particulares (personas naturales o jurídicas) quienes ejecutan el Proyecto. De ello se deduce que el contenido de este Artículo es un compromiso ya conocido por la Empresa, en cuanto se refiere al cumplimiento de las normas de seguridad e higiene laboral que deben proporcionar a los trabajadores. Esta norma fue considerada en la Resolución basándose en ciertos factores como lo son: la inobservancia de las leyes laborales, el mal manejo y operación de las actividades que se desarrollan, ocasionando desastres ambientales y perjuicios a la salud humana.
- No estamos de acuerdo con los fundamentos expuestos por el Letrado respecto al Artículo Quinto de la Resolución recurrida, ya que la reubicación de grupos humanos afectados por la realización del Proyecto, involucra un constante diálogo con la comunidad afectada por el levantamiento de la obra, a efecto de que se coordine con ésta y así evitar impactos psicosociales negativos a la población, en procura de minimizar desavenencias en el transcurso de la obra.
- Nos oponemos a las observaciones realizadas al Artículo Séptimo, ya que el mismo hace alusión a la adopción de ciertos mecanismos que deben llevarse a cabo para evitar la liberación de partículas de polvo y material pétreo, y esta disposición resalta uno de las causas más relevantes que producen impactos a terceras personas y que, al momento del monitoreo del Proyecto, se toma muy en cuenta.



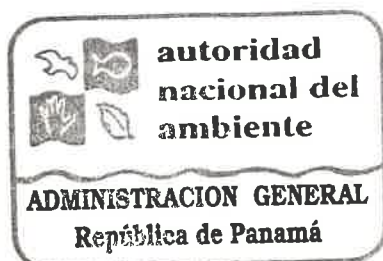
M

- El Artículo Octavo de la Resolución "in comento", por su parte, señala que la Empresa someterá a las normas pertinentes y que, para tales efectos ha emitido el Ministerio de Salud; en virtud de que, una vez dicho Ministerio emitió los comentarios sobre el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Empresa Panamá Canal Railway Company, estimó que si en un momento dado se sobrepasara los límites permisibles de ruido al momento de operar el Ferrocarril de Panamá, se tendría que colocar barreras alrededor de las áreas residenciales, de tal forma, que se evite en lo posible las molestias que generan estos excedentes. Por tanto, la Autoridad Nacional del Ambiente, advierte las medidas de mitigación que debe efectuarse si se da la situación anteriormente descrita.
- Si bien es cierto, que en el Artículo Décimo de la Resolución cuestionada, establece que la Autoridad Marítima, dentro de su estructura, contempla una Dirección de Contaminación que se pronuncia con relación a los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas o cualesquiera otros desastres que ocurran en los espacios marítimos o aguas interiores, ello no obvia, que dicha entidad tendrá que coordinar con otras entidades estatales está problemática; por lo dicho, disintimos de los comentarios vertidos el recurrente, debido a que este Artículo no solo abarca la contaminación que pueda darse en el "recurso agua", que no sólo encierra espacios marítimos o aguas interiores, sino que incluye aquellos drenajes naturales que fluyen hacia las quebradas de los ríos. Por otra parte, este precepto legal alude, además, a los recursos suelo y aire que pueden afectarse por los accidentes que ocurran, los que, son tutelados y protegidos por la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM).
- Discordamos de los fundamentos emanados por el Apoderado Legal de la Empresa Panamá Canal Railway Company con respecto al Artículo Décimo Segundo, por cuanto somos de la opinión de que la concesión otorgada por el Estado a esta Empresa, generaliza aquellos permisos o licencias que deberá tramitar la Compañía ante las diferentes instancias gubernamentales. Este Artículo manifiesta específicamente que los permisos de tala deben ser solicitados y tramitados ante las Administración Regional del Ambiente del área donde se realizará el Proyecto en mención.
- No podemos acceder a la petición que, respecto del Artículo Décimo Tercero, propone el recurrente, ya que la medida contemplada en el mismo, constituye una medida de seguridad que la Empresa debe cumplir para evitar inconvenientes que puedan perjudicar a terceras personas.
- No compartimos los comentarios vertidos por la parte recurrente, con relación al Artículo Décimo Cuarto, ya que la finalidad del Artículo en cuestión, es la de indicarle a la Empresa que la Resolución No.IA-17-99 de 14 de julio de 1999, sólo autoriza la fase inicial de construcción y operación del Ferrocarril de Panamá, y en el caso de darse un cambio o adición de la actividad, no contemplado en el estudio aprobado, debe someterse a otra evaluación técnica para solicitar una addenda o un nuevo estudio, según las directrices recomendadas por la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM).
- Respecto a lo que señala el Apoderado Legal de la parte actora con relación al contenido del Artículo Décimo Quinto, de la Resolución recurrida, es necesario aclararle que los programas de educación ambiental están orientados a la divulgación de las medidas de mitigación y protección de los recursos naturales para los trabajadores de la Empresa promotora, de manera que conozcan y



cumplan lo señalado en el estudio de impacto ambiental. Este aspecto, como parte integrante del estudio de impacto ambiental, es una obligación de la Empresa, por ser responsable de la implementación de estas medidas; en consecuencia de darse el caso de que los trabajadores por desconocimiento del manejo ambiental del Proyecto incurran en faltas o daños al ambiente, será responsabilidad de la Empresa como persona jurídica comprometida con la ANAM.

- Consideramos apropiadas las observaciones expuestas por el recurrente sobre el Artículo Décimo Séptimo, en cuanto a su eliminación de la Resolución que aprobó el Proyecto presentado por la Empresa Panamá Canal Railway Company.
- No compartimos el criterio expuesto respecto al Artículo Décimo Octavo de la Resolución comentada, ya que el mismo se refiere a cualquier carga que sea permisible y quienes definen la permisibilidad de la misma son las autoridades competentes; sin embargo, esta Institución tiene potestad de opinar al respecto, en virtud, de la posibilidad de que en el proceso de traslado, depósito, etc, puedan ocasionar contaminación.
- Con relación a los comentarios de la parte actora, al Artículo Vigésimo, nos remitimos al Artículo 106 de la Ley 41 de 1998, General de Ambiente, que establece que: **" toda persona natural o jurídica está en la obligación de prevenir el daño y controlar la contaminación ambiental"**. Si bien es cierto, la Compañía Panamá Canal Railway Company consignó fianza para resarcir económicamente las afectaciones ambientales que puedan suscitarse por la actividad a realizar, tal como lo dispone el Artículo 113 de la Ley General de Ambiente, ello no exime a dicha Empresa de lo normado en el Artículo 111, ni restringe o elimina la facultad que le confiere la Ley de Ambiente al disponer: **" Que el incumplimiento de las normas de calidad ambiental, del Programa de Adecuación y Manejo Ambiental, de la presente Ley, leyes y decretos ejecutivos complementarios y de los reglamentos, serán sancionados con amonestación escrita, suspensión temporal o definitivas de las actividades de la Empresa o multa, según sea el caso y la gravedad de la infracción"**.
- Con relación a lo manifestado por el peticionario sobre el Artículo Vigésimo Segundo de la Resolución *"in comento"*, es oportuno aclarar que hay medidas de mitigación propias para cada una de las fases del Proyecto que nos ocupa; por tanto, el hecho de que tales medidas se exijan una vez concluida la obra, responde a la naturaleza propia del Proyecto y atiende lo contemplado en el numeral 3 del Artículo 24 de la Ley General de Ambiente respecto al seguimiento, control, fiscalización y evaluación de la ejecución del Programa de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA) y de la Resolución de aprobación que debe atender la ANAM.
- Lo preceptuado en el Artículo Vigésimo Tercero, constituye una advertencia revestida de la facultad legal que le asiste a la Autoridad Nacional del Ambiente, de acuerdo al Artículo 112, citado en líneas anteriores; de amonestar, suspender o sancionar a cualquier Empresa que, por el desarrollo de un proyecto o actividad, no cumpla con las normas que regulan uso y protección de los recursos naturales y el ambiente.



M



111

**RESUELVE:**

**ARTICULO PRIMERO: MODIFICAR**, el Artículo Vigésimo de la Resolución IA-170-99 del 14 de julio de 1999, que aprobó el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Empresa Panamá Canal Railway Company para la realización del Proyecto "Fase Inicial para la Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá", el cual quedará de la siguiente forma:

**"ARTICULO VIGESIMO:** Advertir a la Empresa que si durante la fase de construcción, desarrollo y ejecución del Proyecto provoca o causa algún daño al ambiente quedará sometida a las responsabilidades establecidas en el Título VII, Capítulo I, II y III de la Ley No 41 del 1 de julio de 1998."

**ARTICULO SEGUNDO: DEROGAR**, el Artículo Décimo Séptimo de la Resolución IA-170-99 del 14 de julio de 1999.

**ARTICULO TERCERO: INFORMAR**, al Representante Legal de la Empresa Panamá Canal Railway Company, señor **DARIO BENEDETTI** que el resto de la Resolución IA-170-99 del 14 de julio de 1999, quedará vigente

**ARTICULO CUARTO: ADVERTIR**, al Representante Legal de la Empresa Panamá Canal Railway Company, señor **DARIO BENEDETTI**, que mediante la presente Resolución se agota la vía gubernativa, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 31 de la Ley 41 de 1998, la Ley 135 de 1943, modificada por la Ley 33 de 1946, razón por la cual, ésta sólo será recurrible ante la Sala Contencioso Administrativo de la Corte Suprema de Justicia.

**ARTICULO CUARTO: COMUNICAR**, al Representante Legal de la Empresa Panamá Canal Railway Company, señor **DARIO BENEDETTI**, que la presente Resolución regirá a partir de su notificación.

**DERECHO:** Ley 41 del 1 de julio de 1998.  
Ley 135 de 1943, modificada por la Ley 33 de 1946.  
Resolución IA-170-99 del 14 de julio de 1999.

Dada en la Ciudad de Panamá, a los Veintisiete ( 27 ) días del mes oct. de mil novecientos noventa y nueve (1999).

**NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE**



**ING. RICARDO R. ANGUIZOLA M.**  
Administrador General

Panamá, 17 de agosto de 1999  
DINEPA 927-99

Licenciado  
ORIELA V. DE CONSTABLE  
Sub-Administradora  
Autoridad Marítima de Panamá.  
E. S. M.

Licenciada de Constable:

Por este medio, le agradecemos nos hagan llegar la Evaluación Ambiental de La Línea Base, Parte I - Propiedades No Militares y Propiedades Militares Revertidos, presentados por la Empresa **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**, para el Desarrollo del Proyecto del Ferrocarril de Panamá.

Cabe señalarle, que el documento en mención será evaluado por los técnicos de nuestra Dirección como parte del seguimiento del proyecto.

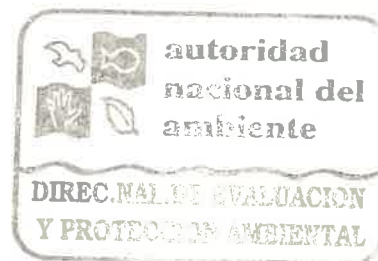
Adicionalmente, y para su información, le enviamos una copia de la Resolución mediante la cual se aprobó el Estudio de Impacto Ambiental de la Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril de Panamá.

Sin otro particular, nos suscribimos con atentos saludos,

Original }  
Firmado } ING. ELIO ALVAREZ

ING. ELIO ALVAREZ  
Director Nacional

EA/GC/iq



Autoridad Nacional del Ambiente  
(anam)

Del Despacho de la

Lic. Luzmila Rodríguez-Secretaria General

HOJA DE  
TRAMITE

109

Fecha 5/8/99

Para: Ing. Elío Almeyda  
Unepa

De: L.R.

Pláceme atender su petición

De acuerdo

URGENTE

sírvase:

- ☐ Dar su aprobación
- ☐ Dar su opinión
- ☐ Dar instrucciones
- ☐ Discutirlo conmigo
- ☐ Proceder

- ☒ Resolver
- ☐ Informarse
- ☐ Informar
- ☒ Encargarse
- ☐ Investigar

- ☐ Revisar
- ☐ Devolver
- ☐ Archivar

10/8/99

C. C. Ing. Olimas Aicén

~~gilda~~

~~Opinión~~

DS

9/08/99



AMP

Autoridad Marítima de Panamá

Despacho de la Sub-Administradora

Apartado 8062  
Panamá 7, Panamá

Tel. (507) 232-5682 / 232-5687  
Fax: (507) 232-6395

Panamá, 2 de Agosto 1999  
No.AMP-SA-DCC-272

INGENIERO  
DIMAS ARCIA  
DIRECTOR ENCARGADO  
AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE  
E. S. D.

Estimado Ing. Arcia:

Estamos remitiendo para su conocimiento el Informe (Versión Inglés y Español) que establece la línea base de riesgos ambientales asociados a la rehabilitación y expansión de la vía ferroviaria existente. Dicho estudio fue realizado por la Cía. T.R.C. Environmental Corporation, empresa ambiental contratada por Panamá Canal Railway Company.

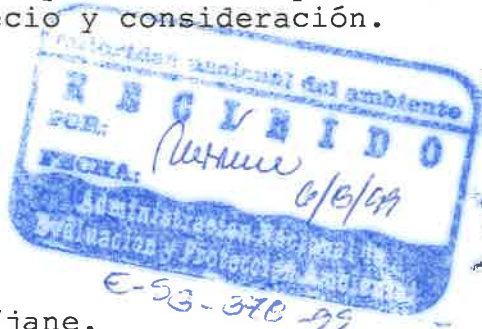
En dichos Informes se presenta una descripción detallada de cada facilidad, el uso de la tierra en el área circundante, operaciones actuales y previas, así como también lo encontrado con relación a riesgos ambientales.

Finalmente podemos informarle que la contraparte de la Autoridad Marítima de Panamá asignada a darle seguimiento a dicho trabajo ha recibido a satisfacción dicho informe.

Por lo anterior, nos permitimos remitirle por vuestro conducto dicho informe para que repose en la Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental, de la ANAM, esperando que sean de utilidad para la institución.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle mis muestras de aprecio y consideración.

Atentamente,



*Ormila V. de Constable*  
ORCILA V. DE CONSTABLE  
SUB-ADMINISTRADORA

JAM/jane.

SECRETARIA GENERAL  
INFORMARE

99 AUG -5

CONTROL NO  
10379  
RECIBIDO

108



107  
gle

July 8, 1999

Ing. Carlos Espino  
Panama Canal Railway Company  
6382 Grande Place, Los Rios  
Apartado 2669 Balboa, Ancon  
Panama, Republic of Panama

**Re: Baseline Environmental Assessment Report  
PCRC Concession Properties – Part 1**

Dear Carlos,

As we discussed, I am enclosing three Spanish and three English versions of the final report describing the findings of the Baseline Environmental Assessment that was performed by TRC on the Panama Canal Railway Company properties. Please send two copies of the English and two copies of the Spanish version to Ing. Ruben Reyna of the Autoridad Maritima de Panama.

Please be advised that this report only addresses the non-military properties located along the proposed new alignment. Once the U.S. Government grants access to the military properties, these parcels will be inspected and a second report will be prepared.

As you know, I will be on vacation until 27 July. Send a copy of the cover letter that you send to Ing. Reyna to my secretary, Jennifer Dahlke, so that she can distribute the copies here in the United States. Specifically, she will send an English and a Spanish version to Jay Nadlman and an English version to Mike Carpenter and John Kittridge of the IFC.

Thank you very much for the opportunity to perform this project for you, and please do not hesitate to call me, or Carl Staszak, at (713) 827-0600 if you have any questions regarding the contents of the assessment report.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Tim Wippold", is written over a horizontal line.

Timothy P. Wippold  
Senior Project Manager

c: Ms. Dilia Santamaria (English and Spanish versions)

Autoridad Nacional del Ambiente  
(anam)

Del Despacho de la

Lic. Luzmila Rodríguez-Secretaria General

HOJA DE  
TRAMITE

106  
Fecha

3/8/99

Para:

Ing. Elio Almey  
Minopa

De:

L. R.

Pláceme atender su petición

De acuerdo

URGENTE

sírvase:

☐

Dar su aprobación

☐

Dar su opinión

☐

Dar instrucciones

☐

Discutirlo conmigo

☐

Proceder

☒

Resolver

☒

Informarse

☒

Informar

☒

Encargarse

☐

Investigar

☐

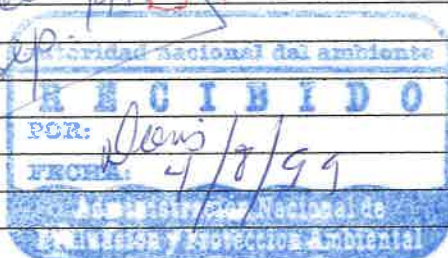
Revisar

☐

Devolver

☐

Archivar



**RECURSO DE RECONSIDERACION**

**PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY  
VS  
AUTORIDAD NACIONAL DEL  
AMBIENTE**

**SEÑOR DIRECTOR DE LA AUTORIDAD DEL AMBIENTE:**

Nosotros, ALEMAN, CORDERO, GALINDO & LEE, abogados, con oficinas en el Edificio Torre Swiss Bank, segundo piso, situado en Calle 53 Este, Urbanización Marbella, de la ciudad de Panamá, donde recibimos notificaciones personales, en atención al Poder Especial que nos ha conferido PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY (PCRC), inscrita a la Ficha SE-810, Rollo 54622, Imagen 0037 de la Sección de Micropelículas (Mercantil) del Registro Público, representada por su Apoderado y Representante, el señor DARIO BENEDETTI, varón, mayor de edad, norteamericano, casado, con pasaporte No. 053769643, por este medio comparecemos con todo respeto, para interponer, como en efecto interponemos, recurso de reconsideración contra la Resolución No. IA-170-99 de la Autoridad Nacional del Ambiente, de fecha 14 de julio de 1999, por medio de la cual se hacen observaciones y se dictan directrices en relación con el estudio de impacto ambiental presentado por PCRC en relación con la fase inicial de operación y construcción del Ferrocarril de Panamá.

Antes de referirnos específicamente a nuestros comentarios y/o objeciones que podamos tener de algunos de los puntos contenidos en la precitada Resolución No. IA-170-99, consideramos necesario señalar que el Contrato de Concesión No. 70, celebrado entre nuestra representada PCRC y el Estado, fue aprobado mediante la Ley No. 15 de 17 de febrero de 1998, y que en dicha Ley se establece que PCRC protegerá el medio ambiente y se señalan los parámetros que servirán de base para ello, así como se fija una caución o fianza en favor del Estado para garantizar el pago de cualquier daño que pudiese ocurrir al medio ambiente y que fuese imputable a PCRC.

#### **I. HECHOS Y CONSIDERACIONES.**

Ahora, nos permitimos presentar nuestras observaciones y/o recomendaciones en torno a algunos aspectos de la Resolución No. IA-170-99, a saber:

##### **1. ARTICULO PRIMERO.**

RECIBIDO  
CONTROL NO. 10348  
1999 AUG -2 P 3:19  
SECRETARIA GENERAL  
INTERNALE

El artículo primero establece la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental y detalla los trabajos que se realizarán.

Consideramos que no es necesario listar los trabajos que se realizarán, con establecer que PCRC debe cumplir con los compromisos que adquiere en el Estudio y el Contrato de Concesión es suficiente.

De ser necesario confeccionar un listado de los trabajos que se realizarán debiera considerarse un artículo exclusivo para tal propósito; el listado de los trabajos que PCRC se compromete a realizar es de tal magnitud e importancia que, de ser enumerados, se debe ser muy cuidadoso para evitar inexactitudes, ya que una resolución de ANAM tiene características de obligatoriedad.

Las inexactitudes a que nos referimos pueden ser como los siguientes:

- Son más de 47 millas de ferrocarril existente.
- La reubicación de la Carretera Omar Torrijos (Gaillard) es responsabilidad de EL ESTADO a través del Ministerio de Obras Públicas y es un proyecto que supera los 20 millones de balboas.
- La construcción de instalaciones en Gamboa es para el mantenimiento de la vía, no para el mantenimiento de las instalaciones de Gamboa.
- La nueva alineación tiene una longitud mayor de tres (3) millas.
- La construcción de un muelle en el área de Colón es con el propósito de recibir, almacenar y manejar todos los materiales, bienes y equipos, de cualquier naturaleza, que se requieran para los trabajos de EL PROYECTO (PCRC no podrá utilizarlo para fines comerciales).
- Es necesario que se establezca claramente que todo lo concerniente al estudio y las acciones que se están tomando emanan de los compromisos adquiridos, por PCRC, por un lado, y por EL ESTADO, por el otro, a través del Contrato de Concesión N° 70 aprobado mediante la Ley 15 de 17 de febrero de 1998.

## **2. ARTICULOS SEGUNDO Y TERCERO.**

El Segundo y Tercer artículos tratan del mismo tema de tal manera que se pueden fundir en uno, tal cual lo establece la Ley 15 de 17 de febrero de 1998, en su CLAUSULA DECIMO OCTAVA como sigue:



103  
104

“Sin perjuicio de los derechos generales de concesión aquí otorgados, y con el propósito de facilitarle a **LA COMPAÑÍA** la ejecución de este contrato, **EL ESTADO** concede a **LA COMPAÑÍA**, sus subsidiarias, afiliadas y cesionarias, todos los derechos que sean inherentes o accesorios a la operación de **EL PROYECTO**, incluyendo, sin que ello implique limitación alguna, los siguientes derechos:

- p) Solicitar y obtener todas las licencias, permisos y autorizaciones que se necesiten de **EL ESTADO**, municipios, o cualquier otra entidad, para el desarrollo y ejecución de **EL PROYECTO**. **LA COMPAÑÍA** deberá cumplir con los mismos requisitos que generalmente se exigen para la obtención de tales licencias o autorizaciones. A **LA COMPAÑÍA** no se le exigirá el cumplimiento de requisitos adicionales para la obtención de tales licencias, permisos, consentimientos o autorizaciones, distintos a los que se aplican generalmente en la República de Panamá.”

**Sugerimos:**

PCRC, deberá recolectar los desechos orgánicos y los desechos producto de la construcción de acuerdo a lo establecido por las leyes vigentes en la República de Panamá. De ser necesario, PCRC solicitará a la Dirección Metropolitana de Aseo (Municipio de Panamá o Entidades Competentes), al Ministerio de Salud y la no-objeción de la Autoridad Nacional del Ambiente la habilitación de vertederos de basura dentro del Area del Proyecto o áreas aledañas.

**3. ARTICULO CUARTO.**

Consideramos que el Artículo Cuarto no es necesario.

PCRC se ha comprometido a través del Contrato de Concesión con medidas de higiene y



seguridad adecuadamente definidas y establecidas en las leyes y códigos vigentes. Además, estará bajo la supervisión y autoridad del Ministerio de Trabajo y Bienestar Social.

**4. ARTICULO QUINTO.**

Lo establecido en el Artículo Quinto está contemplado en el Plan de Reubicación que ha sido incorporado al Estudio de Impacto Ambiental. De ser necesario este artículo debe hacer referencia a este Plan, como por ejemplo:

“PCRC deberá cumplir con el Plan de Reubicación que forma parte de este Estudio de Impacto Ambiental.”

**5. ARTICULO SEXTO.**

Lo consideramos muy sensato y adecuado.

**6. ARTICULO SEPTIMO.**

El Artículo Séptimo está contemplado en las leyes, códigos y reglamentos vigentes en la República de Panamá y la imposición y cumplimiento de estas disposiciones corresponde a diferentes instituciones de EL ESTADO. No vemos una justificación para incluirlo en la Resolución.

**7. ARTICULO OCTAVO.**

El Artículo Octavo le impone a PCRC la construcción de barreras en caso de que se produzca ruido con niveles superiores a los niveles permisibles. PCRC se ha comprometido tanto a través del Contrato de Concesión como en el Estudio de Impacto Ambiental a construir y operar un ferrocarril siguiendo las más estrictas normas de seguridad y protección ambiental, incluyendo los niveles de ruido permisibles. La construcción de barreras no es la solución más adecuada. Si es necesario hacer énfasis en el compromiso adquirido en cuanto al control de ruidos, la Resolución puede establecer la obligación que adquiere PCRC a cumplir con Estudio de Impacto Ambiental sin establecer procedimientos o formas.

**8. ARTICULO DECIMO.**

PCRC está obligada, de acuerdo al Contrato de Concesión, a cumplir con todas las leyes, regulaciones y normas vigentes en la República de Panamá. La Autoridad Marítima de Panamá, quien es la Unidad Ejecutora del Contrato de Concesión de PCRC cuenta dentro de su organización con

una Dirección de Contaminación, la cual vela por el cumplimiento de las normas vigentes. Además, el Estudio de Impacto Ambiental cuenta con el Apéndice D denominado Plan de Contingencias que contempla las situaciones a que hace referencia el Artículo Décimo. Por estos motivos no consideramos necesario este artículo; de ser necesario sugerimos:

“PCRC, para evitar la contaminación de los recursos suelo, agua y aire, deberá poner en ejecución el Plan de Contingencia contenido en el Apéndice D del Estudio de Impacto Ambiental.”

**9. ARTICULO DECIMO PRIMERO.**

Actualmente PCRC está coordinando con todas las instituciones involucradas en las áreas de impacto del Ferrocarril de Panamá, no es necesaria la imposición o el deber de coordinar con instituciones no gubernamentales como lo demanda el Artículo Décimo Primero. Los compromisos y responsabilidades de PCRC en cuanto a este tema están muy claros y bien definidos dentro de la Ley 15 de 17 de febrero de 1998. No vemos una justificación para incluir este artículo en la Resolución.

**10. ARTICULO DECIMO SEGUNDO.**

Al igual que el Artículo Décimo Primero el Artículo Décimo Segundo consideramos que no es necesario ya que el Contrato de Concesión establece en su Cláusula DÉCIMO OCTAVA anteriormente citada como sigue:

“p) Solicitar y obtener todas las licencias, permisos y autorizaciones que se necesiten de **EL ESTADO**, municipios, o cualquier otra entidad, para el desarrollo y ejecución de **EL PROYECTO**. **LA COMPAÑÍA** deberá cumplir con los mismos requisitos que generalmente se exigen para la obtención de tales licencias o autorizaciones. A **LA COMPAÑÍA** no se le exigirá el cumplimiento de requisitos adicionales para la obtención de tales licencias, permisos,

consentimientos o autorizaciones, distintos a los que se aplican generalmente en la República de Panamá.”,

y “**DECIMO NOVENA:**

Las obligaciones de **LA COMPAÑÍA**, sus subsidiarias, afiliadas o cesionarias, bajo este contrato son las siguientes:

a) Iniciar y llevar adelante los trabajos de mejoras de EL PROYECTO, una vez las autoridades correspondientes le hayan otorgado a **LA COMPAÑÍA** todos y cada uno de los permisos y autorizaciones necesarios, incluyendo los permisos de las autoridades ambientales, y comenzar las operaciones ferroviarias de transporte o movimiento de carga dentro de un periodo de dos (2) años contados a partir de la fecha en que el último de los permisos necesarios le sea otorgado.”

#### **11. ARTICULO DECIMO TERCERO.**

Desde el inicio de las negociaciones del Contrato de Concesión el Ministerio de Obras Públicas ha estado involucrado y coordinando los aspectos de diseño del Ferrocarril de Panamá. Debido a la poca experiencia en diseño y construcción de ferrocarriles en la República de Panamá, con el propósito de coordinar y colaborar, PCRC donó al Ministerio de Obras Públicas un juego de normas para el diseño y construcción de ferrocarriles. Las relaciones con el Ministerio de Obras Públicas se mantienen constante y excelentes. Además, todos los planos y diseños para la construcción del ferrocarril deben ser aprobados de acuerdo a las Leyes vigentes. Por lo expuesto consideramos que el Artículo Décimo Tercero puede ser excluido de la Resolución.

#### **12. ARTICULO DECIMO CUARTO.**

La forma como está redactado este artículo deja un vacío para la interpretación, de manera tal que puede ser obligada PCRC a realizar un nuevo estudio ambiental completo, debido a un cambio menor o una adición que no afecta la fase inicial o el Estudio de Impacto Ambiental presentado.

**Sugerimos:**

“En caso de que PCRC decida iniciar una obra adicional no contemplada dentro de este Estudio de Impacto Ambiental deberán consultar con la Autoridad Nacional del Ambiente, para la respectiva presentación de Estudio de Impacto Ambiental de la obra en proyecto”.

**13. ARTICULO DECIMO QUINTO.**

PCRC adquirió el compromiso de entrenar todo su personal en el sentido de hacer que las operaciones del ferrocarril sean eficientes y productivas tanto para PCRC como para EL ESTADO. Este entrenamiento incluirá aspectos de educación ambiental, pero no como una obligación de implementar Programas de Educación Ambiental. La responsabilidad de implementar Programas de Educación Ambiental recae sobre otras instituciones especializadas en este sentido y no a una empresa ferroviaria. Consideramos que el Artículo Décimo Quinto debe ser eliminado de la Resolución.

Citamos nuevamente la Ley 15 de 17 de febrero por medio de la cual se aprueba el Contrato de Concesión en su Cláusula DÉCIMO OCTAVA como sigue:

“p) Solicitar y obtener todas las licencias, permisos y autorizaciones que se necesiten de **EL ESTADO**, municipios, o cualquier otra entidad, para el desarrollo y ejecución de **EL PROYECTO**. **LA COMPAÑÍA** deberá cumplir con los mismos requisitos que generalmente se exigen para la obtención de tales licencias o autorizaciones. A **LA COMPAÑÍA** no se le exigirá el cumplimiento de requisitos adicionales para la obtención de tales licencias, permisos, consentimientos o autorizaciones, distintos a los que se aplican generalmente en la República de Panamá.”,

**14. ARTICULO DECIMO SEPTIMO.**

No existen dispositivos automáticos que puedan coordinar y sincronizar el cruce del ferrocarril en una intersección carretera para dar el derecho de vía a un vehículo. Todas las locomotoras estarán en constante comunicación con una central que podrá recibir llamadas de advertencias y comunicarlas al conductor. Sin embargo, este es un tema que afecta la seguridad de todos los involucrados y no

*No requieren*

98

debe incluirse como una obligación en una Resolución revestida de tan alta autoridad ya que podría traer consecuencias más graves que el hecho de esperar el cruce del tren que sólo dura de dos a tres minutos y que la probabilidad que coincida con una emergencia es muy pequeña. Consideramos que este artículo debe ser eliminado de la Resolución.

**15. ARTICULO DECIMO OCTAVO.**

PCRC establecerá sus controles de manejo de carga internos que le permitirán trabajar eficientemente y detectar cualquier defecto, pero son los controles de la Dirección Nacional de Aduanas (Ministerio de Economía y Finanzas), Dirección Nacional de Cuarentena (Ministerio de Desarrollo Agropecuario) y otras instituciones de EL ESTADO quienes establecen la permisibilidad y el manejo de cualquier carga. Los controles de las instituciones antes mencionadas empiezan en los puertos, aeropuertos y fronteras, el ferrocarril siempre será una segunda instancia. Consideramos que este artículo no tiene necesidad de incluirse en esta resolución, se podría entender que no se le permitirá al Ferrocarril transportar cargas radioactivas atravesando áreas urbanas pero sí se le permitirá siempre y cuando no pase por áreas urbanas.

**16. ARTICULO VIGESIMO.**

PCRC se ha comprometido con EL ESTADO a cumplir con todas las leyes, reglamentos, normas vigentes en la República de Panamá y ha constituido, además, una fianza para cubrir daños. Podrán darse daños que no ameriten la paralización de labores; la paralización de labores es una potestad que PCRC reconoce que tiene EL ESTADO, de haber causas justificas, como lo establece el Contrato de Concesión. Por los compromisos que ha adquirido PCRC y las garantías que ha presentado, este artículo no tiene razón de ser. La cláusula **VIGESIMO PRIMERA del Contrato de Concesión establece:**

“**LA COMPAÑÍA**, sus subsidiarias, afiliadas y cesionarias, asegurarán la adecuada protección del medio ambiente por las actividades de **LA COMPAÑÍA** en el AREA DEL PROYECTO, cumpliendo con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en la República de Panamá, o con aquellas que sobre la materia sean



97

- 9 -

promulgadas en el futuro. Esta obligación incluye a los contratistas y subcontratistas de **LA COMPAÑÍA**.

**LA COMPAÑÍA** no será responsable por la contaminación y daños al medio ambiente que se hubiesen ocasionado antes de la entrada en vigencia de este contrato, o los que en cualquier momento sean causados por terceros. Dentro de un año, contado a partir de su entrada en vigencia, **EL ESTADO** y **LA COMPAÑÍA** conjuntamente evaluarán la condición del medio ambiente en el **AREA DEL PROYECTO**.

**EL ESTADO** deberá adoptar todas las medidas necesarias para asegurar que cualquier daño al medio ambiente dentro de **EL AREA DEL PROYECTO** sea reparado por la persona o entidad responsable del mismo. **LA COMPAÑÍA** será responsable por todos los daños al medio ambiente causados por **LA COMPAÑÍA** después de la fecha efectiva de este contrato. A tal efecto, **LA COMPAÑÍA** constituirá una fianza a favor de **EL ESTADO**. Dicha fianza consistirá en una póliza de una compañía de seguros, o una carta de garantía bancaria por la suma de QUINIENTOS MIL BALBOAS (B/.500,000.00) y el otorgamiento de esta fianza no implica límite de responsabilidad por parte de **LA COMPAÑÍA**. Esta fianza deberá ser consignada dentro de los treinta (30) días anteriores al inicio de la construcción de **EL PROYECTO**.”

#### **17. ARTICULO VIGESIMO SEGUNDO.**

En este artículo se establecen informes y controles especiales a PCRC que no están contemplados dentro de las leyes, normas y reglamentaciones vigentes en la República de Panamá. Estamos de acuerdo en presentar informes cada seis meses mientras dure la construcción de la obra.

Después de construida la obra deseamos ser tratados, como lo establece nuestro Contrato de Concesión, igual que cualquier empresa y que no se apliquen requisitos distintos a los que se aplican generalmente en la República de Panamá. Consideramos que este artículo debe exigir los informes durante la construcción.

#### **18. ARTICULO VIGESIMO TERCERO.**

Este artículo establece un concepto muy claro para PCRC, ya que se tiene perfecto conocimiento de la Autoridad, Importancia y Trascendencia del compromiso que adquiere al recibir la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental presentado. También tenemos pleno conocimiento del alcance de la Autoridad que tiene la Autoridad Nacional del Ambiente y lo que esta representa. Por esto, nuestra intención es el pleno cumplimiento de nuestros compromisos y no consideramos necesario incluir este artículo en la Resolución. La Ley 41 de 1 de julio de 1998 es clara y no consideramos que es necesario apoyarla con una Resolución.

Esperamos que nuestras consideraciones sean un aporte positivo para que nuestro proyecto se concrete con éxitos para PCRC y EL ESTADO, con su colaboración y su equipo de trabajo.

#### **II. SOLICITUD.**

En virtud de lo antes expuesto, por este medio comparecemos, con nuestro acostumbrado respeto, a fin de solicitarle se revoque y, por ende, se deje sin efecto, en su totalidad, la Resolución No. IA-170-99 de 14 de julio de 1999, por medio de la cual se hacen observaciones y se dictan directrices en relación con el estudio de impacto ambiental presentado por PCRC en relación con la fase inicial de operación y construcción del Ferrocarril de Panamá y, por ende, se dicte una nueva Resolución mediante la cual se apruebe, tal como fue presentado por PCRC, el estudio de impacto ambiental antes mencionado.

De no acceder a esta solicitud, pedimos formalmente que se reconsideren y, por ende, se revoquen y se dejen sin efecto o se modifiquen, de acuerdo a los comentarios vertidos en nuestro escrito, los artículos primero, segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo, octavo, décimo, décimo primero, décimo segundo, décimo tercero, décimo cuarto, décimo quinto, décimo séptimo, décimo octavo, vigésimo, vigésimo segundo y vigésimo tercero, de la antes mencionada Resolución

95  
ale

No. IA-170-99 de 14 de julio de 1999.

### III. DOCUMENTACION ADJUNTA.

Nos permitimos acompañar lo siguiente:

1. Certificado del Registro Público en el cual consta la existencia legal de PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY (PCRC).

2. Poder Especial otorgado a nuestra firma de abogados.

Panamá, 2 de agosto de 1999.

**ALEMAN, CORDERO, GALINDO & LEE**



**Aníbal Galindo N.**

**Céd. No. 8-240-190**

# REPÚBLICA DE PANAMÁ



LIRE

LA DIRECCION GENERAL DEL REGISTRO PUBLICO

29/07/1999

## REGISTRO PUBLICO DE PANAMÁ

CON VISTA A LA SOLICITUD 47160  
CERTIFICAR

-----QUE LA SOCIEDAD EXTRANJERA:-----

PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY

SE ENCUENTRA REGISTRADA EN LA FICHA: S.E. 810 ROLLO: 54622 IMAGEN: 37

DESDE EL DIEZ DE JUNIO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE ,

QUE LA SOCIEDAD SE ENCUENTRA VIGENTE

QUE DICHA SOCIEDAD FUE CONSTITUIDA MEDIANTE ESCRITURA PUBLICA

NUMERO DE ESCRITURA : 6548

FECHA DE LA ESCRITURA : 9 DE JUNIO DE 1997

NOTARIA : 5

PROVINCIA DE LA NOTARIA : PANAMA

EXPEDIDO Y FIRMADO EN LA CIUDAD DE PANAMA, EL TREINTA DE JULIO DE  
MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE, A LAS 08:51:10.7 A.M.

NOTA: ESTA CERTIFICACION PAGO  
EL IMPUESTO DE TIMBRE POR UN  
VALOR DE B/. 14.00

COMPROBANTE NO. 471601

FECHA: 29/07/1999



MAYRA G. DE WILLIAMS  
CERTIFICADOR



RECURSO DE RECONSIDERACION

PODER

PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY  
VS  
AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE

93

**SEÑOR DIRECTOR DE LA AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE:**

Yo, DARIO BENEDETTI, varón, mayor de edad, norteamericano, casado, con pasaporte No. 053769643, en mi condición de Apoderado y Representante de la sociedad PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY, inscrita a la ficha SE-810, rollo 54622, imagen 0037 de la Sección de Micropelículas (Mercantil) del Registro Público, por este medio acudo a su digno despacho a fin de otorgar poder especial a la firma de abogados, ALEMAN, CORDERO, GALINDO & LEE y al licenciado LORENZO MARQUINEZ BOLAÑOS, varón, mayor de edad, panameño, con cédula de identidad personal No. 4-102-1363, ambos abogados con oficinas en Calle 53 Este, Marbella, Edificio Torre Swiss Bank, Segundo Piso de esta ciudad, lugar donde reciben notificaciones personales para que presenten recurso de reconsideración contra la resolución No. IA-170-99 de la Autoridad Nacional del Ambiente de la República de Panamá.

ALEMAN, CORDERO, GALINDO & LEE y el licenciado LORENZO MARQUINEZ BOLAÑOS quedan facultados para recibir, desistir, y para celebrar transacciones y convenios, aún cuando impliquen disposición de derechos en litigio.

Panamá, 28 de julio de 1999

**PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY, S.A.**



Darío Benedetti

Pasp. No. 053769643

**ACEPTAMOS: ALEMAN, CORDERO, GALINDO & LEE**



Aníbal Galindo N.

Céd. No. 8-240-190



(92)

**REPUBLICA DE PANAMA**  
**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE**

**RESOLUCION N° DA-170-99**

" Mediante la cual se aprueba el Estudio de Impacto Ambiental, presentado por la Empresa **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**, correspondiente al Proyecto "FASE INICIAL DE CONSTRUCCION Y OPERACIÓN DEL FERROCARRIL DE PANAMA", el cual tiene una extensión de 47.6 millas desde el Puerto de Balboa, Provincia de Panamá hasta el Puerto de Coco Solo, en la Provincia de Colón. ".

El suscrito Administrador General Encargado, de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), en uso de sus facultades legales, y

**CONSIDERANDO:**

Que la Empresa denominada **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**, persona jurídica debidamente registrada en la Ficha S.E. 810, Rollo 54622, e Imagen 037, de la Sección de Micropelículas Mercantil del Registro Público, a través de su Representante Legal el Señor **DARIO BENEDETTI**, desea desarrollar el Proyecto denominado "**FASE INICIAL DE CONSTRUCCION Y OPERACIÓN DEL FERROCARRIL DE PANAMA**", que comprende la rehabilitación de los niveles y tramos viales en las 47 millas de ferrocarril existente, construcción de una nueva terminal intermodal, talleres para la reparación de locomotoras y carros y un patio de rieles en Balboa, reubicación de la Carretera Gaillard en el área de Balboa, Almacenamiento de materiales en el área de Corozal para el mantenimiento de la vía, ampliación del Túnel de Miraflores, construcción de instalaciones para el mantenimiento de la vía en Gamboa, rehabilitación del Puente de Monte Lirio, construcción de un nuevo alineamiento de tres (3) millas sobre el terraplén existente en el área de Fort Davis, construcción de un muelle en el área de Colón para recibir materiales de construcción, rehabilitación y construcción de un extremo desde Colón hasta la nueva terminal intermodal TIM, construcción de la terminal intermodal TIM y patio de mantenimiento de trenes y las actividades operativas que incluyen la operación de hasta 20 trenes por día a través de la línea, operación de las dos terminales intermodales y mantenimiento de las vías, en una extensión de 47.6 millas desde el Puerto de Balboa, Provincia de Panamá hasta el Puerto de Coco Solo, en la Provincia de Colón.

Que el artículo 23 de la Ley 41 de 1 de julio de 1998, General de Ambiente de la República de Panamá, establece que: "Las actividades, obras o proyectos, públicos o privados, que por su naturaleza, características, efectos, ubicación o recursos puedan generar riesgo ambiental, requerirán de un Estudio de Impacto Ambiental, previo al inicio de su ejecución, de acuerdo con la reglamentación de la presente Ley. Estas actividades, obras o proyectos, deberán someterse a un proceso de evaluación de impacto ambiental, inclusive aquellos que se realicen en la cuenca del Canal y comarcas indígenas".

Que el numeral 10 del artículo 7 de la Ley General de Ambiente, establece que la Autoridad Nacional del Ambiente tendrá como atribución, evaluar los estudios de impacto ambiental y emitir las resoluciones respectivas.

Que la Empresa **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**, presentó ante esta Autoridad el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente.

Que el citado documento fue evaluado por los técnicos de la Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM).

Que por todas las consideraciones antes señaladas, el Administrador General Encargado de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), debidamente facultado por la Ley 41 de 1 de julio de 1998,



**RESUELVE:**

- PRIMERO:** Aprobar el Estudio de Impacto Ambiental con todas sus medidas de mitigación las cuales serán de forzoso cumplimiento, para la realización del Proyecto **"FASE INICIAL DE OPERACIÓN Y CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DE PANAMA"** el cual comprende la rehabilitación de los niveles y tramos viales en las 47 millas de ferrocarril existente, construcción de una nueva terminal intermodal, talleres para la reparación de locomotoras y carros y un patio de rieles en Balboa, reubicación de la Carretera Gaillard en el área de Balboa, Almacenamiento de materiales en el área de Corozal para el mantenimiento de la vía, ampliación del Túnel de Miraflores, construcción de instalaciones para el mantenimiento de la vía en Gamboa, rehabilitación del Puente de Monte Lirio, construcción de un nuevo alineamiento de tres (3) millas sobre el terraplén existente en el área de Fort Davis, construcción de un muelle en el área de Colón para recibir materiales de construcción, rehabilitación y construcción de un extremo desde Colón hasta la nueva terminal intermodal TIM, construcción de la terminal intermodal TIM y patio de mantenimiento de trenes y las actividades operativas que incluyen la operación de hasta 20 trenes por día a través de la línea, operación de las dos terminales intermodales y mantenimiento de las vías, en una extensión de 47.6 millas desde el Puerto de Balboa, Provincia de Panamá hasta el Puerto de Coco Solo, en la Provincia de Colón, presentado por la Empresa denominada **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**, persona jurídica debidamente registrada en la Ficha S.E. 810, Rollo 54622, e Imagen 037, de la Sección de Micropelículas Mercantil del Registro Público, en adelante **LA EMPRESA**, a través de su Representante Legal el Señor **DARIO BENEDETTI**.
- SEGUNDO:** **LA EMPRESA**, deberá recolectar los desechos orgánicos y los desechos productos de la construcción, de manera ordenada y verterlos en sitios aprobados por las Direcciones Metropolitanas de Aseo de Panamá y Colón, y la no objeción de la Autoridad Nacional del Ambiente.
- TERCERO:** De no tener la Dirección Metropolitana de Aseo, la capacidad de disponer de los residuos sólidos generados durante la fase de operación del Proyecto **Construcción y Operación del Ferrocarril de Panamá**, **LA EMPRESA** deberá implementar alternativas para la disposición y evacuación de estos desechos, las cuales podrán ser monitoreadas por el Ministerio de Salud.
- CUARTO:** Durante la fase de rehabilitación de la vía férrea, para la operación del Ferrocarril de Panamá, **LA EMPRESA** deberá proveerle a sus trabajadores todas las medidas necesarias de higiene y seguridad laboral.
- QUINTO:** **LA EMPRESA**, deberá mantener una comunicación directa con la población que será reubicada debido a la construcción y rehabilitación de la vía, de manera que se eviten impactos psico-sociales negativos.
- SEXTO:** **LA EMPRESA**, a fin de evitar las incomodidades al público, deberá implementar programas de contingencia y de divulgación, en lo que corresponde a los trabajos y actividades que se realicen durante la fase de construcción, y que puedan interrumpir el libre flujo vehicular.
- SEPTIMO:** **LA EMPRESA**, deberá tomar todas las medidas de control necesarias para evitar la liberación de partículas de polvo. Además, durante el transporte del material pétreo, se deberá cubrir los camiones con lonas.

**OCTAVO:** LA EMPRESA, deberá cumplir con los parámetros establecidos por las Leyes y Reglamentaciones de la República de Panamá, en lo que corresponde a los niveles de ruido permisible, y tomar todas las medidas necesarias para disminuir éstos en áreas residenciales cercanas a las vías del tren, especialmente durante la noche. De exceder los niveles ambientales de decibeles permisibles, durante la fase de operación, LA EMPRESA, deberá construir barreras contra el ruido y buscar otras alternativas para la seguridad del ferrocarril. Los niveles de ruido serán monitoreados periódicamente por la Autoridad Nacional del Ambiente en coordinación con el Ministerio de Salud.

**NOVENO:** LA EMPRESA, una vez entre en posesión de los inmuebles consecionados al ferrocarril, deberá neutralizar todas las sustancias o desechos peligrosos que se generen durante la fase de operación del proyecto, antes de ser dispuestos en las áreas de evacuación final, para lo cual deberá coordinar con el Ministerio de Salud.

**DECIMO:** LA EMPRESA, para evitar la contaminación de los recursos suelo, agua y aire, deberá controlar los derrames de aceite y combustibles, con medidas concretas para estos propósitos.

**DECIMO**

**PRIMERO:** LA EMPRESA, deberá coordinar con el Sistema Nacional de Areas Protegidas en la Cuenca del Canal, por parte de Panamá, y con otros organismos o agencias no gubernamentales que apoyan las operaciones de protección en los parques nacionales, para que unan esfuerzos y se pueda establecer un mecanismo conjunto para las áreas de común manejo.

**DECIMO**

**SEGUNDO:** LA EMPRESA, deberá solicitar los permisos de tala y cubrir los servicios técnicos correspondientes a las Administraciones Regionales del Ambiente de Panamá Metropolitana y de Colón.

**DECIMO**

**TERCERO:** LA EMPRESA, deberá mantener una efectiva señalización diurna y nocturna, para lo cual deberá coordinar con la Dirección de Tránsito y Transporte Terrestre del Ministerio de Obras Públicas.

**DECIMO**

**CUARTO:** Advertir a LA EMPRESA, que el presente Estudio de Impacto Ambiental, solamente autoriza la fase inicial de construcción y operación del Ferrocarril de Panamá, por lo que para cualquier obra adicional no contemplada en el mismo, deberán consultar con la Autoridad Nacional del Ambiente, para la respectiva presentación del Estudio de Impacto Ambiental.

**DECIMO**

**QUINTO:** LA EMPRESA, deberá implementar Programas de Educación Ambiental, dirigidos a los trabajadores de la construcción y los operadores del Ferrocarril, encaminados al adecuado manejo y conservación de los recursos naturales, ya que será solidariamente responsable con sus trabajadores por el impacto negativo que se pudiese dar sobre estos recursos.

**DECIMO**

**SEXTO:** LA EMPRESA, deberá coordinar con el Ministerio de Obras Públicas, el acondicionamiento o ampliación del drenaje proveniente del Aeropuerto de Albrook y que desemboca en el Canal de Panamá.

**DECIMO**

**SEPTIMO:** LA EMPRESA, en caso de accidentes y fuegos que coincidan con el paso del tren en las vías (carreteras), deberá existir un dispositivo de informar al conductor de la locomotora, y este darle preferencia de vía a los vehículos como ambulancias, bomberos y otros que presten servicios a los afectados.

**DECIMO**

**OCTAVO:** LA EMPRESA, deberá establecer un sistema efectivo de control y contingencia, en lo que corresponde a cualquier carga que sea permisible y bajo ninguna circunstancia podrá transportarse cargas radioactivas por vías que atravesasen partes internas de áreas urbanas.



89

**DECIMO**

**NOVENO:** LA EMPRESA, contará con treinta (30) días hábiles a partir de la notificación de la presente Resolución, para colocar dos letreros (uno en Panamá y otro en Colón) en un lugar visible dentro del alineamiento del proyecto, según formato adjunto.

**VIGESIMO:** Advertir a LA EMPRESA, que si durante la fase de construcción y operación del ferrocarril de Panamá, provoca algún hecho que cause daños al ambiente, o a terceras personas los cuales no estuviesen contemplados en los términos de los compromisos adquiridos en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Resolución, la responsabilidad recaerá sobre la Empresa, por lo tanto se le ordenará paralizar todas las labores, previo al aviso inmediato de las autoridades correspondientes.

**VIGESIMO**

**PRIMERO:** La aprobación mediante esta Resolución del Estudio de Impacto Ambiental, no exime a LA EMPRESA, de cumplir con todas las normas legales que regulan el uso y protección de los recursos naturales y el ambiente en general, así como también otros trámites exigidos por otras entidades estatales relacionadas con éste proyecto y de acuerdo a las leyes y normas establecidas en la República de Panamá.

**VIGESIMO**

**SEGUNDO:** LA EMPRESA, deberá presentar cada seis (6) meses a la Administración Regional del Ambiente de Panamá Metro y de Colón, un informe sobre la aplicación y eficiencia de las medidas de mitigación y control, mientras dure la implementación de las mismas, señaladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en ésta Resolución, el cual deberá ser elaborado por un profesional idóneo. Corresponderá a la Administración Regional del Ambiente de Panamá Metropolitana y de Colón, realizar las acciones de vigilancia y control de éste proyecto.

**VIGESIMO**

**TERCERO:** Advertir a LA EMPRESA, que la Autoridad Nacional del Ambiente suspenderá el proyecto o actividad por el incumplimiento de lo establecido en la presente Resolución, en el respectivo Estudio de Impacto Ambiental y/o por la violación de las normas que regulan el uso y protección de los recursos naturales así como del ambiente en general independientemente de las responsabilidades legales correspondientes.

**VIGESIMO**

**CUARTO:** Esta Resolución se hará efectiva una vez que sea notificado el Representante Legal de LA EMPRESA, el señor **DARIO BENEDETTI**.


**VIGESIMO**

**QUINTO:** Contra ésta Resolución, el Representante Legal de LA EMPRESA, puede interponer el Recurso de Reconsideración, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su notificación.

**DERECHO:** Ley 41 de 1 de julio de 1998.

Dado en el Corregimiento de Ancón, Distrito de Panamá, Provincia de Panamá, a los 14 días, del mes de julio de mil novecientos noventa y nueve (1999).

**NOTIFIQUESE Y CUMPLASE**

  
**ING. DIMAS ARCIA**  
Administrador General  
del Ambiente Encargado

DA/EA/MTH/GG/GC/gc

  
**ING. ELIO ALVAREZ**  
Director Nacional de  
Evaluación y Protección Ambiental





**REPUBLICA DE PANAMA  
AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE**

**FORMATO PARA EL LETRERO  
QUE DEBERA COLOCARSE DENTRO DEL AREA DEL PROYECTO,  
APROBADO MEDIANTE EL ARTICULO DECIMO NOVENO DE LA RESOLUCION**

No. DA-170-99 DE 14 DE Julio DE 1999

Al establecer el letrero en el área del proyecto, el promotor cumplirá con los siguientes parámetros:

1. Utilizará lámina galvanizada, calibre 16, de 6 pies x 3 pies.
2. El letrero deberá ser legible a una distancia de 15 a 20 metros.
3. Enterrarlo a dos (2) pies y medio con hormigón.
4. El nivel superior del tablero, se colocará a ocho (8) pies del suelo.
5. Colgarlo en dos (2) tubos galvanizados de dos (2) y media pulgada de diámetro.
6. El acabado del letrero será de dos (2) colores, a saber: verde y amarillo.

-El color verde para el fondo.

-El color amarillo para las letras.

-Las letras del nombre del promotor del proyecto para distinguirse en el letrero, deberán ser de mayor tamaño.

7. La leyenda del letrero se escribirá en cinco (5) planos con letras formales rectas, de la siguiente manera:

Primer Plano: **PROYECTO FASE INICIAL DE CONSTRUCCION Y OPERACION DEL  
FERROCARRIL DE PANAMA.**

Segundo Plano: **PROYECTO DE CONSTRUCCION**

Tercer Plano: **PROMOTOR: EMPRESA PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**

Cuarto Plano: **EXTENSION: 47.6 MILLAS.**

Quinto Plano: **RESOLUCION DE APROBACION DEL ESTUDIO DE IMPACTO**

**AMBIENTAL No. DA-170-99 DE 14 DE Julio DE 1999**

Recibido por:

Dario Benedetti [Firma]  
Nombre (letra imprenta) Firma

053769643  
No. de Cédula de I.P.

Julio 26, 1999  
Fecha

EA/GC





LA DIRECCION GENERAL DEL REGISTRO PUBLICO

PAG: 1

19/05/1999

CON VISTA A LA SOLICITUD: 248138  
CERTIFICA:

86

QUE LA SOCIEDAD EXTRANJERA:

PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA

SE ENCUENTRA REGISTRADA EN LA FICHA: S.E. 816 ROLLO: 54622 IMAGEN: 37

DESDE EL DIEZ DE JUNIO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO

QUE SUS DIRECTORES SON:

- 1 ) FLORENCE LIMITED
- 2 ) DANNY R. CARPENTER
- 3 ) JOSEPH D. MENNELLO
- 4 ) MICHAEL T. LANIGAN
- 5 ) PATRICK M. HERATY
- 6 ) MICHAEL R. HAVERTY
- 7 ) RICHARD P. BRUENING
- 8 ) JOHN J. BOQUIST
- 9 ) DARIO BENEDETTI
- 10 ) JAY M. NADLMAN

QUE SUS DIGNATARIOS SON:

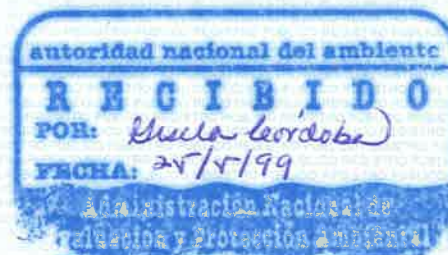
PRESIDENTE : MICHAEL R. HAVERTY  
VICE-PRESIDENTE : DARIO BENEDETTI  
VICE-PRESIDENTE : JAY M. NADLMAN  
TESORERO : JOHN J. BOQUIST  
SECRETARIO : RICHARD P. BRUENING  
SUB-SECRETARIO : FLORENCE LIMITED  
VICE-PRESIDENTE EJEC : MICHAEL T. LANIGAN

QUE LA REPRESENTACION LEGAL LA EJERCERA:

NO CONSTA

QUE SU AGENTE RESIDENTE ES : ALEMAN, CORDERO, GALINDO & LES  
EXPEDIDO Y FIRMADO EN LA CIUDAD DE PANAMA, EL DIECIOCHO DE MAYO DE  
MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE, A LAS 03:56:33.6 P.M.

NOTA: ESTA CERTIFICACION PAGO  
A IMPUESTO DE TIMBRE POR UN  
VALOR DE B/. 14.00  
COMPROBANTE NO. 248138  
FECHA: 18/05/1999



*[Handwritten signature]*

M. G. DE WILLIAMS  
CERTIFICADOR

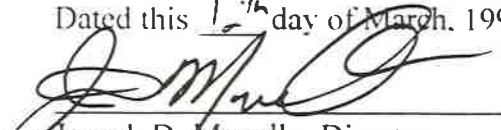
WRITTEN RESOLUTION OF THE DIRECTORS OF THE  
PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY



**IT IS HEREBY RESOLVED** that the Company appoints Dario Benedetti and Jay M. Nadlman as its legal representatives in Panama and grants to them jointly and severally the power to represent the Company in Panama and to act in the Company's name and on its behalf to exercise the following powers and rights:

1. General administrative and management powers to represent the Company and act on its behalf in all matters related to the concession contract executed between the Company and the Republic of Panama.
2. Power to manage all labor matters, including, without limitation, the execution of labor contracts and the hiring of employees of the Company and the termination of employees of the Company.
3. Judicial powers to represent the Company before judicial, administrative and legal authorities in the Republic of Panama, including but not limited to, the filing of lawsuits, actions and complaints of any nature, defending the Company from judicial claims brought against it and granting special powers of attorney to lawyers in the Republic of Panama to act on behalf of the Company.
4. Power to purchase, lease, rent and sell equipment, goods and properties of the Company, not to exceed \$1,000,000 in any one transaction or related series of transactions.
5. Power to enter into all types of contracts with third parties on behalf of the Company with an annual expense of up to \$1,000,000, and terminate all types of contracts on behalf of the Company. This power shall include, without limitation, the power to contract for security services, contract for accounting services, obtain policies of insurance and bonds, and contract for utilities. This power shall not include the power to establish bank accounts, which may only be established with the special authorization of the Board of Directors.

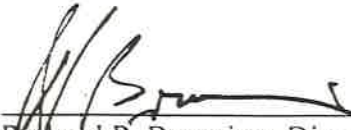
Dated this 1<sup>st</sup> day of March, 1998


  
\_\_\_\_\_  
Joseph D. Monello, Director

  
\_\_\_\_\_  
Danny R. Carpenter, Director

\_\_\_\_\_  
Michael T. Lanigan, Director

\_\_\_\_\_  
John J. Boquist, Director

  
\_\_\_\_\_  
Richard P. Bruening, Director

  
\_\_\_\_\_  
Michael R. Haverty, Director

\_\_\_\_\_  
Patrick M. Heraty, Director

\_\_\_\_\_  
Dario Benedetti, Director



84  
83

---

WRITTEN RESOLUTION OF THE DIRECTORS OF THE  
PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY

---

**IT IS HEREBY RESOLVED** that the Company appoints Dario Benedetti and Jay M. Nadlman as its legal representatives in Panama and grants to them jointly and severally the power to represent the Company in Panama and to act in the Company's name and on its behalf to exercise the following powers and rights:

1. General administrative and management powers to represent the Company and act on its behalf in all matters related to the concession contract executed between the Company and the Republic of Panama.
2. Power to manage all labor matters, including, without limitation, the execution of labor contracts and the hiring of employees of the Company and the termination of employees of the Company.
3. Judicial powers to represent the Company before judicial, administrative and legal authorities in the Republic of Panama, including but not limited to, the filing of lawsuits, actions and complaints of any nature, defending the Company from judicial claims brought against it and granting special powers of attorney to lawyers in the Republic of Panama to act on behalf of the Company.
4. Power to purchase, lease, rent and sell equipment, goods and properties of the Company, not to exceed \$1,000,000 in any one transaction or related series of transactions.
5. Power to enter into all types of contracts with third parties on behalf of the Company with an annual expense of up to \$1,000,000, and terminate all types of contracts on behalf of the Company. This power shall include, without limitation, the power to contract for security services, contract for accounting services, obtain policies of insurance and bonds, and contract for utilities. This power shall not include the power to establish bank accounts, which may only be established with the special authorization of the Board of Directors.

Dated this \_\_\_\_ day of March, 1998

\_\_\_\_\_  
Joseph D. Monello, Director

\_\_\_\_\_  
Danny R. Carpenter, Director

\_\_\_\_\_  
Michael T. Lanigan, Director

\_\_\_\_\_  
John J. Boquist, Director

\_\_\_\_\_  
Richard P. Bruening, Director

\_\_\_\_\_  
Michael R. Haverty, Director

\_\_\_\_\_  
Patrick M. Heraty, Director

\_\_\_\_\_  
Dario Benedetti, Director

---

WRITTEN RESOLUTION OF THE DIRECTORS OF THE  
PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY

---

**IT IS HEREBY RESOLVED** that the Company appoints Dario Benedetti and Jay M. Nadlman as its legal representatives in Panama and grants to them jointly and severally the power to represent the Company in Panama and to act in the Company's name and on its behalf to exercise the following powers and rights:

1. General administrative and management powers to represent the Company and act on its behalf in all matters related to the concession contract executed between the Company and the Republic of Panama.
2. Power to manage all labor matters, including, without limitation, the execution of labor contracts and the hiring of employees of the Company and the termination of employees of the Company.
3. Judicial powers to represent the Company before judicial, administrative and legal authorities in the Republic of Panama, including but not limited to, the filing of lawsuits, actions and complaints of any nature, defending the Company from judicial claims brought against it and granting special powers of attorney to lawyers in the Republic of Panama to act on behalf of the Company.
4. Power to purchase, lease, rent and sell equipment, goods and properties of the Company, not to exceed \$1,000,000 in any one transaction or related series of transactions.
5. Power to enter into all types of contracts with third parties on behalf of the Company with an annual expense of up to \$1,000,000, and terminate all types of contracts on behalf of the Company. This power shall include, without limitation, the power to contract for security services, contract for accounting services, obtain policies of insurance and bonds, and contract for utilities. This power shall not include the power to establish bank accounts, which may only be established with the special authorization of the Board of Directors.

Dated this 12<sup>th</sup> day of March, 1998

\_\_\_\_\_  
Joseph D. Monello, Director

\_\_\_\_\_  
Danny R. Carpenter, Director

\_\_\_\_\_  
Michael T. Lanigan, Director

\_\_\_\_\_  
John J. Boquist, Director

\_\_\_\_\_  
Richard P. Bruening, Director

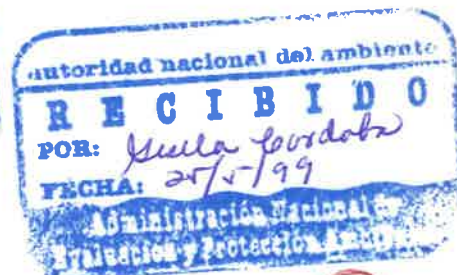
\_\_\_\_\_  
Michael R. Haverty, Director

\_\_\_\_\_  
Patrick M. Heraty, Director

\_\_\_\_\_  
Dario Benedetti, Director

PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY

CERTIFIED RESOLUTION



I, Richard P. Bruening, do hereby certify that I am the duly elected and qualified Secretary of the Panama Canal Railway Company, a company organized under the laws of the Cayman Islands, and that as such, I am the keeper of its corporate records and seal; and

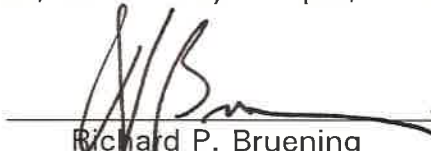
I further certify that by action and consent of all of the Directors of the Panama Canal Railway Company, acting without a meeting on March 12, 1998, the following resolution was duly adopted and is currently in force and effect:

**IT IS HEREBY RESOLVED** THAT THE Company appoints Dario Benedetti and Jay M. Nadlman as its legal representatives in Panama and grants to them jointly and severally the power to represent the Company in Panama and to act in the Company's name and on its behalf to exercise the following powers and rights:

1. General administrative and management powers to represent the Company and act on its behalf in all matters related to the concession contract executed between the Company and the Republic of Panama.
2. Power to manage all labor matters, including, without limitation, the execution of labor contracts and the hiring of employees of the Company and the termination of employees of the Company.
3. Judicial powers to represent the Company before judicial, administrative and legal authorities in the Republic of Panama, including but not limited to, the filing of lawsuits, actions and complaints of any nature, defending the Company from judicial claims brought against it and granting special powers of attorney to lawyers in the Republic of Panama to act on behalf of the Company.
4. Power to purchase, lease, rent and sell equipment, goods and properties of the Company, not to exceed \$1,000,000 in any one transaction or related series of transactions.
5. Power to enter into all types of contracts with third parties on behalf of the Company with an annual expense of up to \$1,000,000, and terminate all types of contracts on behalf of the Company. This power shall include, without limitation, the power to contract for security services, contract for accounting services, obtain policies of insurance and bonds, and contract for utilities. This power shall not include the power to establish bank accounts, which may only be established with the special authorization of the Board of Directors.

Signed and sealed at Kansas City, Missouri, this 2<sup>nd</sup> day of April, 1998.

{SEAL}

  
Richard P. Bruening  
Corporate Secretary

81

7

Panamá, 28 de abril de 1999  
**DINEPA 474-99**

Técnico  
**BOLIVAR ZAMBRANO**  
Administrador Regional  
del Ambiente Colón  
E. S. D.

Técnico Zambrano:

Por este medio, le enviamos la Evaluación Forestal del Area del Manzanillo International Terminal (MIT) y su Zona de Acceso, ubicado en su zona de acceso, Coco Solo, Provincia de Colón.

Sin otro particular, nos suscribimos con atentos saludos,

Original }  
Firmado } **ING. ELIO ALVAREZ**

**ING. ELIO ALVAREZ**  
Director Nacional

EA/GC/iq





80  
J. Córdoba  
Encargado.  
Klemit  
21/04/99.

Abril 15, 1999

Ing. Elio Álvarez  
Director Nacional  
Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental  
Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM)  
Apartado 3016, Paraíso, Ancón  
Panamá  
República de Panamá

due  
21/4/99

Estimado Ing. Álvarez:

El día 26 de enero, envié a usted respuestas a los comentarios sobre el EIA para la fase inicial de construcción y operación del ferrocarril de Panamá. En esas respuestas faltábamos proporcionar un inventario de las áreas boscosas a lo largo del alineamiento TIM. Con esta carta, estoy enviando tres copias de la *Evaluación Forestal del Área del Manzanillo International Terminal (MIT)* elaborada por Ancon.

Si usted tiene preguntas adicionales, por favor no dude en contactarme al teléfono 713-827-0600. Como se puede ver, cambié de compañías pero sigo con el proyecto.

Atentamente,

Tim Wippold

Tim Wippold  
Ingeniero del Proyecto





# Bridgefarmer Panama S.A.



Panamá, 16 de abril de 1999

Lic. Mirei Endara  
Administradora  
Autoridad Nacional del Medio Ambiente  
Ciudad

Referencia: Panama Canal Railway Company  
Job No. 01-25-01

Asunto: Contrato de Reconstrucción de la Vía Férrea

Estimada Lic. Endara:

Por este medio extendemos cordial invitación para asistir a la reunión de preguntas y respuestas de contratistas precalificados para licitar en el Contrato de Reconstrucción de la Vía Férrea del Panama Canal Railway Company. La reunión se llevará cabo el día jueves 22 de abril de 1999, de 2:00 p.m. a 4:30 p.m., en el Salón Bella Mar en El Hotel Panamá.

Sírvase confirmar su asistencia a dicha reunión al teléfono 232-6778 o al fax 232-6797. Agradecemos su atención de antemano y presencia a esta reunión.

Atentamente,

BRIDGEFARMER PANAMA S.A.

*[Signature]*  
Dan Reagan  
Director

DWR/vsg

cc: D.Benedetti/PCRC



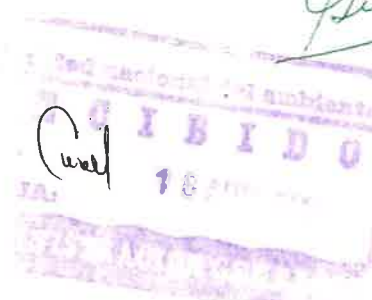
RECIBIDO  
CONTROL No. 08642  
16/4/99  
19:19:38

SECRETARIA GENERAL

Calle Grande Place #6382  
Los Ríos  
Panamá, República de Panamá

Consultant to the  
Panama Canal Railway Company

Tel: 507.232.6778  
Fax: 507.232.6797  
bpsa@panama.c-com.net



*[Signature]*  
Enlargarse

*[Signature]*  
Asistir con [Signature]  
unido de la [Signature]  
21/04/99

E-53-1KB-99

# Panama Canal Railway Company

6382 Grande Place, Los Rios - Corozal East

(Mail: Apartado 2669 Balboa, Ancon)

Phone: 507-232-6855/56/57

Panama, Republic of Panama

Fax: 507-232-6858

Panamá, 30 de marzo de 1999

Ing. Elio Alvarez  
Director Nacional de Evaluación y  
Protección Ambiental  
Autoridad Nacional del Ambiente

Estimado Ingeniero:

Con el propósito de cumplir con solicitud presentada por la International Finance Corporation (Corporación Financiera Internacional - IFC), le hacemos entrega de Cuatro (4) copias de la versión final del documento titulado Plan de Reubicación Para la Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril del Canal de Panamá. Además, hacemos entrega de Cuatro (4) copias del documento denominado Resumen De Los Datos Del Proyecto (RDP) y Cuatro (4) copias del documento denominado Resumen De La Revisión Ambiental (RRA) para que sean sometidos a consulta pública.

Nuestra empresa Panama Canal Railway Company acepta estos documentos a satisfacción y respalda todo su contenido.

Atentamente,

Dario Bencard  
Director General



FERROCARRIL DE PANAMA



77  
80

**República de Panamá**  
**Autoridad Nacional del Ambiente**

**Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental**

Dirección Nacional  
Tels. 232-6564; Fax 232-6202, Ext. 332

Panamá, República de Panamá  
Apartado 2016, Paitito, Ancón

12 de abril de 1999  
DINEPA-389-99

*En todo*

Licenciada  
**YARIELA HIDALGO**  
Dirección Nacional de  
Áreas Protegidas y Vida Silvestre  
E. S. D.

Estimada Licenciada Hidalgo:

De acuerdo a los Términos de Referencia para la **EVALUACIÓN ECOLÓGICA RÁPIDA** para **ISLA GALLEGOS** consideramos, que deben hacer referencia a la concesión de la **PANAMÁ CANAL RAILWAY COMPANY (PCRC)** para la construcción y operación de un ferrocarril a través del Istmo de Panamá, en donde uno de sus alineamientos se encuentran en Isla Gallegos.

Sin otro particular, nos suscribimos con atentos saludos

*Dagmar Henríquez*  
**LICDA. DAGMAR HENRÍQUEZ**



c.c. Ing. Elio Alvarez, Director Nacional de Evaluación y Protección Ambiental  
Archivos



AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE  
(ANAM)

HOJA DE TRAMITE

Del Despacho del  
Ingeniero Elio Alvarez- Director Nacional de Evaluación y  
Protección Ambiental

26  
Ferrocarri / de  
Panamá

Fecha: 6/feb/99

Para: Tec. Bolivia Lombroso De: Luz Lucila Lloreda

Placeme atender su petición

De acuerdo

URGENTE

☐ Dar su aprobación

☐ Resolver

Revisar ☒

☒ Dar su opinión

☐ Informarse

Devolver ☐

☐ Dar instrucciones

☐ Informar

Archivar ☐

☐ Discutirlo conmigo

☒ Encargarse

☐ Proceder

☐ Investigar

Esta es la deuda sujeta por  
la Empresa Gadian Internacional del  
Proyecto Ferrocarril de Panamá.  
Expuestos comentarios.

8-2-99



# RADIAN INTERNATIONAL

A DAMES & MOORE GROUP COMPANY

RCN: 801667.01  
26 January 1999

9801 Westheimer, Suite 500  
Houston, Texas 77042  
713 789 9801 Tel  
713 789 8404 Fax

Ing. Elio Alvarez  
Director Nacional  
República de Panamá  
Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM)  
Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental  
Apartado 3016, Paraíso, Ancón  
Panamá, República de Panamá



**Subject: Response to Comments on the EIA for the Initial Phase of Construction and Operation of the Panama Railroad**

Dear Ing. Alvarez:

In response to your letter dated October 26, 1998, in which you presented questions regarding the EIA for the Initial Phase of Construction and Operation of the Panama Railroad (EIA, Radian, May 1998), we are providing the following information.

1. *Define the alignment along Ciudad Arco Iris which links with Ruta Cristobal towards MIT.*

This information is presented in the attached Figures 1 through 5.

2. *Present soil and structural consistency, resistivity and vibration studies for the multi-family complex and residences in Ciudad Arco Iris.*

Noise and locomotive vibration will be minimized with the current track structure design. The use of concrete ties, rail seat pads and 12" ballast depth mitigates both vibrations and noise that meets or exceeds U.S. standards for design and ambient noise levels. Within a 50 foot right-of-way, new track construction using concrete ties with tie pads and new welded rail, operating at restricted speeds through an urban area, normally mitigates any potential adverse vibrational effects to properties and structures adjacent to the right-of-way. Additional information on noise levels and how they will be minimized is included in item # 8.

Such areas will be monitored following completion of construction to assure actual conditions are below recognized acceptable levels.





24

Ing. Elio Alvarez  
26 January 1999  
Page 2

3. *Present a map detailing the exact location of the railroad crossing at Cuatro Altos.*

This information is presented in the attached Figure 5.

4. *Indicate the protection measures that will be employed along the rail service areas (intruders or near neighborhoods).*

There are plans to install adequate crossings and other barriers necessary to ensure safety at crossings. Fencing will be considered 1) where there is a demonstrated need for safety, 2) where there is a need to delineate the right-of-way because of adjacent development, and 3) in security areas for railroad property and equipment.

5. *Define PCRC's property along the Avenida del Frente.*

This question is no longer applicable, due to the fact that the tail track in this area is no longer to be constructed in the Phase I construction activities. The Government has plans to completely redevelop the area along the Avenida del Frente, and the PCRC will not undertake tail track construction activities in the area until such time that the Government has defined and resolved the legal status of all establishments in this area.

6. *Determine the legal status of the businesses and structures in the area along Avenida del Frente.*

This question is no longer applicable. See discussion under item #5 above.

7. *Revisit the debris disposal methods for the brush/cuttings, taking into account that its burning is harmful to the environment.*

As discussed in the EIA (Appendix C, Table C-1, page 3 under "Air Quality"), PCRC will avoid the open burning of brush/cuttings. As part of the contractor bidding process, PCRC will require bidders to specify methods of brush disposal other than open burning (e.g., high temperature, low-emission forced oxygen trench burners, or chipping, grinding, mulching.) These methods will comply fully with national and municipal health, environmental, and safety regulations.

8. *Define how the noise levels will be minimized along the residential areas, especially during the night.*



# RADIAN INTERNATIONAL

A DAMES & MOORE GROUP COMPANY

Ing. Elio Alvarez  
26 January 1999  
Page 3

Noise will be minimized with the current track structure design. As with vibration, the use of concrete ties, rail seat pads and 12" ballast depth mitigates noise to a level that meets or exceeds U.S. standards for design and ambient noise levels.

There are no current plans to erect noise barriers. These barriers degrade safety by reducing sight distances. This rail line will be new, with welded rail, and is not expected to exceed allowable ambient decibel levels.

More specifically, based on the Wyle Lab report entitled *Handbook for Measurement, Analysis, and Abatement of Railroad Noise* (E. Stusnick, M.L. Montroll, K.J. Plotkin, V.K. Kohli, January 1982), prepared for the U.S. Department of Transportation; and, the Department of Labor background document on Occupational Noise Exposure; Hearing Conservation Amendment (*Federal Register*, Vol. 48, No. 46, March 1983) for the regulation of railroad noise in the U.S. for passing trains, noise impacts to the community have the following sources:

Locomotive noise (engine, carbody and exhaust), which is directly proportional to throttle position and speed; car coupler noise from buff and slack action in passing trains; wheel/rail interaction; and horns, bells and whistles.

PCRC will address these noise sources by:

- 1) Locomotive noise (engine, carbody and exhaust), which is directly proportional to throttle position and speed. (a) The PCRC locomotives will likely be imported from the U.S. where locomotive manufacturers and remanufacturers have been legally required to install noise reduction measures since the early 1980's. For emissions to the community, these measures are primarily improved mufflers, repositioning of exhaust fans, and carbody door seals. (b) In the Arco Iris area, the operating speed will most likely be "restricted speed," meaning 20 mph or less, based on the type of operation, the distance to MIT, and the road congestion along the way. Operating at this speed will be a significant noise reduction measure.
- 2) Car coupler noise from buff and slack action in passing trains. (a) The railroad profile to MIT is relatively flat and with mild vertical undulations, by design. This design mitigates against coupler noise. (b) The car equipment to be used is three well articulated cars, approximately 190 feet long. The articulation feature eliminates 50% of the couplers vs. conventional rail freight equipment, thus, 50% of the potential for noise emissions from this source is eliminated. (c) As discussed above on locomotives, the speed of operation will significantly reduce the intensity of the coupler slack action noise.



78

Ing. Elio Alvarez

26 January 1999

Page 4

- 3) Wheel/rail interaction. This is addressed via the various track components. (1) Of particular importance for noise is the continuous welded rail design, which eliminates rail joints. Elimination of rail joints is one of the potentially noisiest parts of the wheel/rail interaction. (2) No switches and frogs, another significant source of wheel/rail pounding and noise, will exist through this residential area. (3) The rail cars will either be new or quality second-hand cars, so, by inspection prior to purchase, no wheel flat spots, another potential noise source, will exist.
- 4) Horns, bells and whistles. Locomotive horns are used for signaling and warning at grade crossings. This noise source cannot be eliminated or reduced because the function is the safety of employees and the motoring and pedestrian public. In the U.S., locomotive horns must emit a minimum of 100 decibels (dBA) measured 100 feet from the locomotive in the direction of travel. If measured in the field, this element of the overall noise must be subtracted from the overall community emission level.

Additionally, PCRC has data regarding the performance of noise surveys of passing trains. A survey representative of the operation at Arco Iris was performed at Garland, Texas on a passing freight train operating at 20 mph. In this survey, background noise was measured at 72-78 dBA, depending on nearby motor vehicle traffic. Passing train noise, including background noise, was measured at 50 feet, perpendicular to the track. The microphone was vertically located about top/rail elevation. The results were 81 dBA as the locomotives were passing, and 77 dBA for the trailing rail cars.

9. *Define a system for the transportation of radioactive cargoes.*

PCRC does not plan to transport radioactive cargo at this time.

10. *Define a location where the old railroad ties will be stored, as these contain substances which are harmful to the environment.*

It will be the responsibility of the trackwork contractor to remove and properly dispose of the old ties, and, as with the issue of brush removal, their treatment of these ties will be part of the bidding process.

With respect to the constituents present in old railroad ties and their effect on the environment, this has been addressed in the document entitled *A Review of Toxicity Characteristic Leaching Procedure Testing of Railroad Crossties* (E.H. Hockensmith, M.B. Schlauch, C.P.L. Barken, July 1994. Prepared for the Association of American



21

Ing. Elio Alvarez  
26 January 1999  
Page 5

Railroads.) This document presents a comprehensive study of data on the subject of the effect of old and new railroad wooden crossties to the environment. In summary, the conclusions of the study are:

- "In no case did any crosstie sample approach failure of the TCLP (Leachability Test) for any of the test parameters."
- "Data from each of these investigations arrived at the same conclusion: that waste crossties (new and used) are not hazardous waste."
- "Results of the TCLP testing of over two dozen crossties of different hardwoods and softwoods, of ages from zero to over 50 years old, and from different environments, showed that none of the ties exceeded regulatory limits. These data, representing crossties from a variety of locations and services, show that, in general, railroad crossties would not be classified as hazardous waste."

11. *Quantify the project's impact on the transport organizations in Colon.*

The principal business of PCRC is the landbridge transshipment of containers; a new business that does not now exist. PCRC estimates that the new landbridge transshipment component represents 60% of the total container moves. PCRC expects this new landbridge business will also provide the area truckers with new opportunities for business, and assumes the truckers will obtain 25% market share. PCRC will use local truckers as draymen to deliver cargo from our terminals at either end of the railroad, and we will use truckers to move containers from HIT Colon to the MIT terminal until a terminal near HIT is constructed.

PCRC plans for 40% of the container moves to be domestic; it is important to note that 62.5% of these PCRC domestic moves are projected to be Free Zone-related, and will require the existing trucker dray between Free Zone and PCRC. Furthermore, the transshipment business is projected to grow dramatically as carriers re-orient vessels to take advantage of the landbridge. Domestic business is expected to grow modestly.

Under this scenario, the area truckers are expected to have 1) dramatically growing opportunities for transshipment business, 2) a neutral (no loss) situation for Free Zone business, and 3) for the 37.5% PCRC projected domestic business (non Free Zone, Colon-Panama), truckers will continue to be needed for the local dray to and from the customer.





# RADIAN INTERNATIONAL

A DAMES & MOORE GROUP COMPANY

Ing. Elio Alvarez

26 January 1999

Page 6

Statistically, based on year 2 PCRC operations of approximately 100,000 containers moved:

- 1) There will be an additional 20,000 new transshipment opportunity moves for trucking.
  - 2) 25,000 PCRC Free Zone transfers are neutral for trucking, as they will require Free Zone-PCRC dray.
  - 3) A balance of 15,000 domestic moves that are projected by PCRC will still require local dray for door-to-door delivery.
  - 4) The net effect for trucking is an additional 5,000 port-to-port transfers, with potential to capture a greater percentage of the rapidly growing new business.
12. *Define the area which will be used within France Field. Include information on how the railroad structures and activities will affect the airport's capacity, ability to expand, and emergency situations.*

This information is attached as Figure 2.

All structures constructed within PCRC boundaries will not violate the current runway clear zone surfaces. Any future development of France Field will occur either parallel to or away from the PCRC concession property which will avoid any conflict with subsequent use of PCRC property.

In addition, the location of crossings will be minimized where possible for safety reasons. Each potential crossing will be studied and discussed with the appropriate agency. Crossing protection will strictly be based on accepted U.S. warrants considering train and vehicular ADT, sight distances and other factors.

Additionally, the format for an operational emergency response plan was included in the EIA (Appendix D). The emergency management guide and U.S. Department of Transportation operation requirements for handling hazardous materials will be adopted by PCRC. The identification of and agreement with PCC as a significant emergency response resource will be a critical component to this plan.

13. *Provide an inventory of the forested areas along the MIT alignment.*



Ing. Elio Alvarez  
26 January 1999  
Page 7

This inventory is currently being conducted, and is expected to be completed by January of 1999. The information will be submitted to ANAM at that time.

14. *Provide additional information regarding the construction of the dock to be located in the City of Colon.*

The response to the issue is included in this document at the direction of Ing. Cordoba of ANAM's Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental. This issue was brought up by Licdo. Erasmo Vallester P., (Director Nacional de Areas Protegidas y Vida Silvestre for ANAM) in his 24 November 1998 written communication.

The issue regards the construction of the dock in Colon that will be utilized to receive and store new railroad construction materials such as ties and ballast. The following paragraphs detail the proposed construction and reiterate the findings of the May 1998 EIA prepared by Radian International.

An area of approximately 0.75 hectares located in the Port of Colon Complex will be utilized to construct a 30-foot wide by 100-foot long dock for receiving railroad construction materials. The majority of the materials utilized for the construction of this dock are of local origin as detailed by the following table:

Material	Origin
Pipe	United States
Bridge Trusses	Salvaged from nearby dock.
Steel Forms	Panama
Rebar	Panama

The construction of this dock will require minor dredging of an area approximately 20 feet wide by 60 feet long with an approximate depth of 18 inches (1.5 feet). The total dredge volume is not expected to exceed 200 cubic yards. The dredged material will be utilized as fill material to connect the dock to the shoreline. The Panama Canal Commission (PCC) has approved the dredging operation, as the proposed dock is located in an area under their jurisdiction.

This section reiterates the baseline information for the three environments discussed in the May 1998 EIA:



RADIAN INTERNATIONAL

A DAMES & MOORE GROUP COMPANY

68

Ing. Elio Alvarez  
26 January 1999  
Page 8

Should you have any further questions, please do not hesitate to contact me at 713-914-6533.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tim Wippold'.

Tim Wippold  
Project Engineer

c: Mike Carpenter  
Dario Benedetti  
Ivan Valdespino

PJV:jpd

Construction Impacts		
Activity	Impact	Mitigation
Impacts On Geology, Topography And Soil	The new dock construction requires dredging, filling, and pile driving. Although there will be impacts to geology and underwater topography, the construction will be in a heavily industrialized area which is currently used for dock and port facilities. The planned construction is compatible with the current use of the area.	None required
Impacts On Air Quality And Noise	The impacts to air quality and in noise are expected to be minimal.	Ensure that all vehicles and equipment have noise and pollution abatement equipment in place. Avoid construction work during nighttime.
Impacts On Surface Water Availability And Quality	The facility will be constructed along the eastern bank of the French Cut south of Colon. Construction will include dredging in this canal and construction along the adjacent shoreline. These activities can potentially affect surface water quality in the French Canal.	Efforts will be made to minimize dispersal of dredge spoil materials and erosion due to shoreline construction activities. The utilization of the spoils as fill material has been coordinated with the Panama Canal Commission (PCC).
Impacts Of Groundwater Availability And Quality	No impacts to groundwater are expected.	None required
Impacts On Wetlands	A detailed review of the dock area, based on its definite location, determined that no wetlands are located in this area	None required.
Impacts On Solid And Hazardous Waste Disposal	Dredge spoils generated will be utilized as fill material.	None required

62



Construction Impacts		
Activity	Impact	Mitigation
Impacts On Terrestrial Ecology	No impacts to terrestrial ecology are expected.	None required
Impacts On Aquatic Ecology	The construction of the dock may adversely impact a small area of aquatic biological resources. These resources are within a heavily industrialized area and impacts to these resources are not expected to be significant.	None required
Impacts On Protected Species And Biodiversity	No impacts on protected species or biodiversity are expected.	None required
Impacts On Natural Sites And Preserved Areas And Parks	No impacts to natural sites and preserved areas and parks are expected.	None required
Impacts On Commercially Important Species	No impacts to commercially important species are expected.	None required
Impacts On Land Use And Development	There will be no impact to existing or future land uses, as the area around the proposed dock is part of the Port of Cristobal complex.	None required
Social And Housing Impacts	No impacts to social and housing issues are expected.	None required
Impacts On Transportation	The Concession Agreement allows PCRRC to use the French Canal, which provides access to the proposed dock. The construction and use of this dock will not interfere with shipping. When completed, this dock will provide another docking facility that will ultimately be used for other purposes. Thus, it will provide a positive impact to Panama's transportation	None required

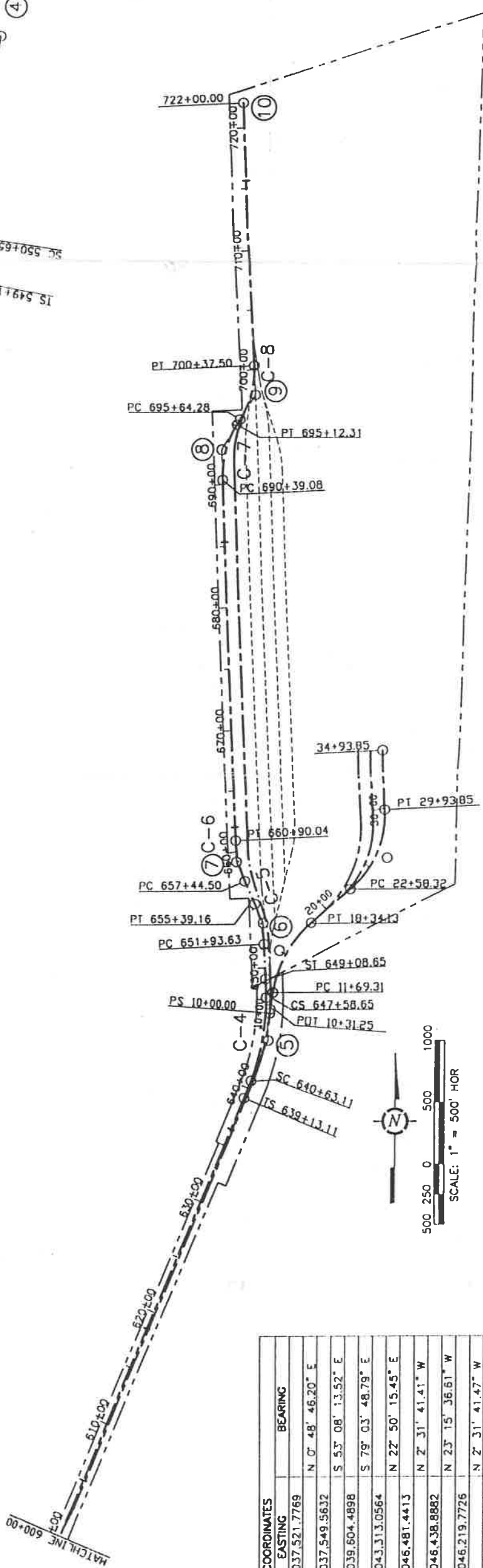
64

Construction Impacts		
Activity	Impact	Mitigation
Impacts On Income And Employment Patterns	infrastructure. The construction of the dock will be accomplished by a subcontractor based upon competitive bids. An initial estimate is that it will require 12 workers over a period of 2 months.	None required
Impacts On Public Health	No impacts to public health are expected.	None required
Impacts On Cultural Properties – Archeological And Historic	No impacts on cultural properties are expected.	None required

65

DESIGN CENTERLINE CURVE AND SPIRAL INFORMATION									
CURVE NO.	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6	C-7	C-8	C-9
P.I. STA	519+58.70	530+88.18	568+49.99	644+18.07	659+19.26	692+82.57	698+07.86	722+00.00	722+00.00
P.I. COORDINATES	N 3.386,141.4998 E 2.037,549.5632	N 3.386,600.6963 E 2.039,604.4898	N 3.385,884.0920 E 2.043,313.0564	N 3.393,407.5485 E 2.046,481.4413	N 3.394,371.3015 E 2.046,438.8882	N 3.398,245.1682 E 2.046,071.2342	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558
D = DEGREE OF CIRCULAR CURVE	6° 55' 00.00"	3° 00' 00.00"	3° 30' 00.00"	3° 00' 00.00"	3° 00' 00.00"	3° 00' 00.00"	3° 00' 00.00"	3° 00' 00.00"	3° 00' 00.00"
R = RADIUS OF CIRCULAR CURVE	828.8759	1,910.0775	2,292.0130	1,910.0775	1,910.0775	2,292.0130	1,910.0775	1,910.0775	1,910.0775
Δ = TOTAL DEFLECTION ANGLE OF CURVE	126° 03' 00.29" (RT)	25° 55' 35.27" (LT)	78° 05' 55.77" (LT)	25° 21' 56.86" (LT)	25° 55' 35.27" (LT)	78° 05' 55.77" (LT)	25° 21' 56.86" (LT)	25° 21' 56.86" (LT)	25° 21' 56.86" (LT)
Δ = DELTA ANGLE OF CIRCULAR CURVE	115° 40' 52.96" (RT)	21° 25' 37.12" (LT)	74° 20' 56.84" (LT)	20° 51' 58.71" (LT)	21° 25' 37.12" (LT)	74° 20' 56.84" (LT)	20° 51' 58.71" (LT)	20° 51' 58.71" (LT)	20° 51' 58.71" (LT)
TIB = TOTAL TANGENT BACK	1,705.7207	514.7944	1,934.6397	504.9621	1,705.7207	514.7944	1,934.6397	504.9621	504.9621
TIA = TOTAL TANGENT AHEAD	1,705.7207	514.7944	1,934.6397	504.9621	1,705.7207	514.7944	1,934.6397	504.9621	504.9621
BACK SPIRAL LENGTH	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'
CIRCULAR CURVE LENGTH	1,672.5019	714.2326	2,973.9648	695.5436	1,672.5019	714.2326	2,973.9648	695.5436	695.5436
AHEAD SPIRAL LENGTH	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'
DESIGN SPEED	30	30	30	30	30	30	30	30	30

DESIGN CENTERLINE CURVE INFORMATION									
CURVE NO.	C-5	C-6	C-7	C-8	C-9	C-10	C-11	C-12	C-13
P.I. STA	653+68.38	659+19.26	692+82.57	698+07.86	722+00.00	722+00.00	722+00.00	722+00.00	722+00.00
P.I. COORDINATES	N 3.394,371.3015 E 2.046,438.8882	N 3.394,371.3015 E 2.046,438.8882	N 3.398,245.1682 E 2.046,071.2342	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558
Δ = DELTA ANGLE	20° 43' 55.20" (LT)	20° 43' 55.14" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)
D = DEGREE OF CURVE	6° 00' 00.00"	6° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"
R = RADIUS	955.3661	955.3661	819.0204	819.0204	819.0204	819.0204	819.0204	819.0204	819.0204
L = LENGTH OF CURVE	345.5330	345.5330	473.2246	473.2246	473.2246	473.2246	473.2246	473.2246	473.2246
T = TANGENT	174.7565	174.7564	243.5826	243.5826	243.5826	243.5826	243.5826	243.5826	243.5826
DESIGN SPEED	10	10	10	10	10	10	10	10	10



P.I.	NORTHING	EASTING	BEARING
1	3,386,183.0080	2,037,521.7769	N 0° 48' 46.20" E
2	3,386,141.4998	2,037,549.5632	S 53° 08' 13.52" E
3	3,386,600.6963	2,039,604.4898	S 79° 03' 48.79" E
4	3,385,884.0920	2,043,313.0564	N 22° 50' 15.45" E
5	3,393,407.5485	2,046,481.4413	N 2° 31' 41.41" W
6	3,394,371.3015	2,046,438.8882	N 23° 15' 36.61" W
7	3,394,381.0574	2,046,219.7726	N 2° 31' 41.47" W
8	3,398,245.1682	2,046,071.2342	N 30° 35' 51.12" E
9	3,398,709.2354	2,046,345.6558	N 2° 31' 41.47" W
10	3,401,112.9744	2,046,239.5215	



**Figure 1**  
**Bridgefarmer Panama S.A.**  
 Consultants to the Panama Canal Railway Company

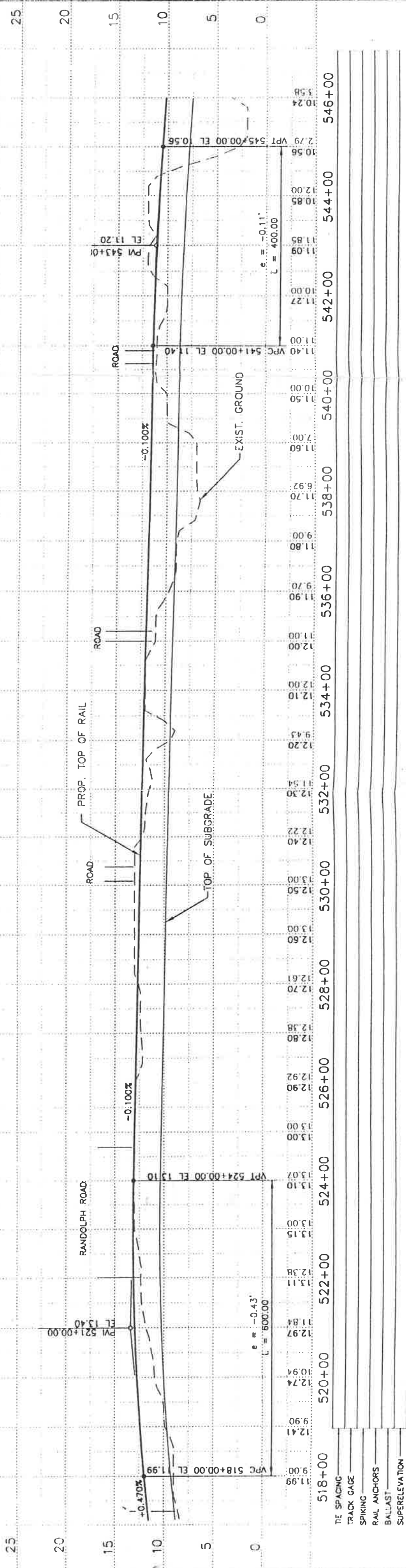
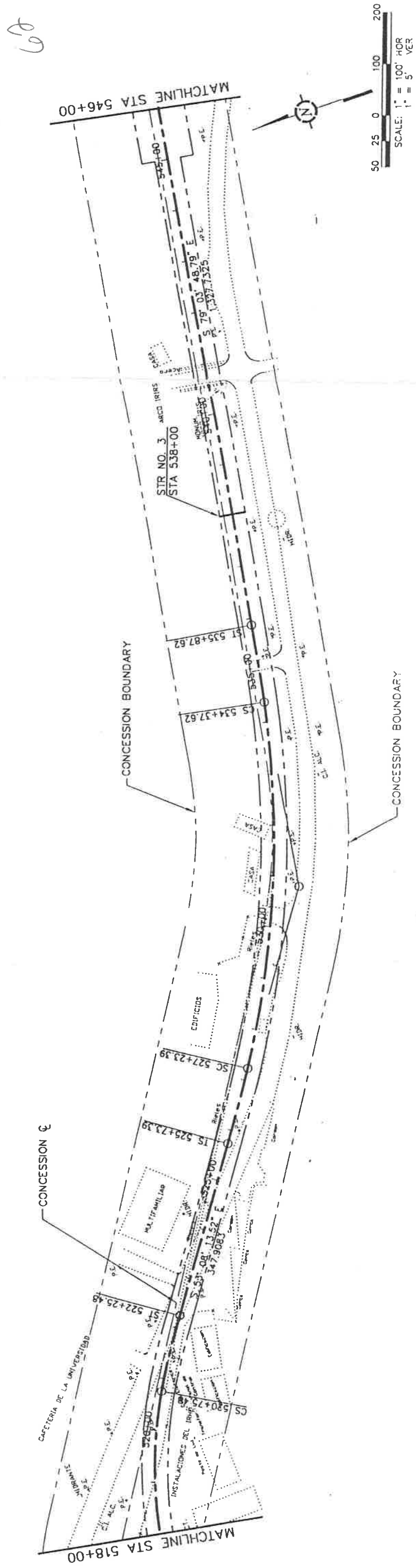
PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY  
 PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA  
**MIT ALIGNMENT AND TERMINAL**  
**HORIZONTAL CONTROL PLAN**

DESIGNED BY	NR
CHECKED BY	---
DRAWN BY	VRV
CHECKED BY	---
REVISION	BY

SHEET NO 4  
 OF 18 SHEETS  
 DATE 09-24-96  
 JOB NO 01-25-01

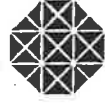






### Figure 3

**Bridgefarmer Panama S.A.**  
Consultants to the Panama Canal Railway Company



PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY  
PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA

MIT ALIGNMENT AND TERMINAL

PLAN - PROFILE MAIN LINE STA 518+00 TO 546+00

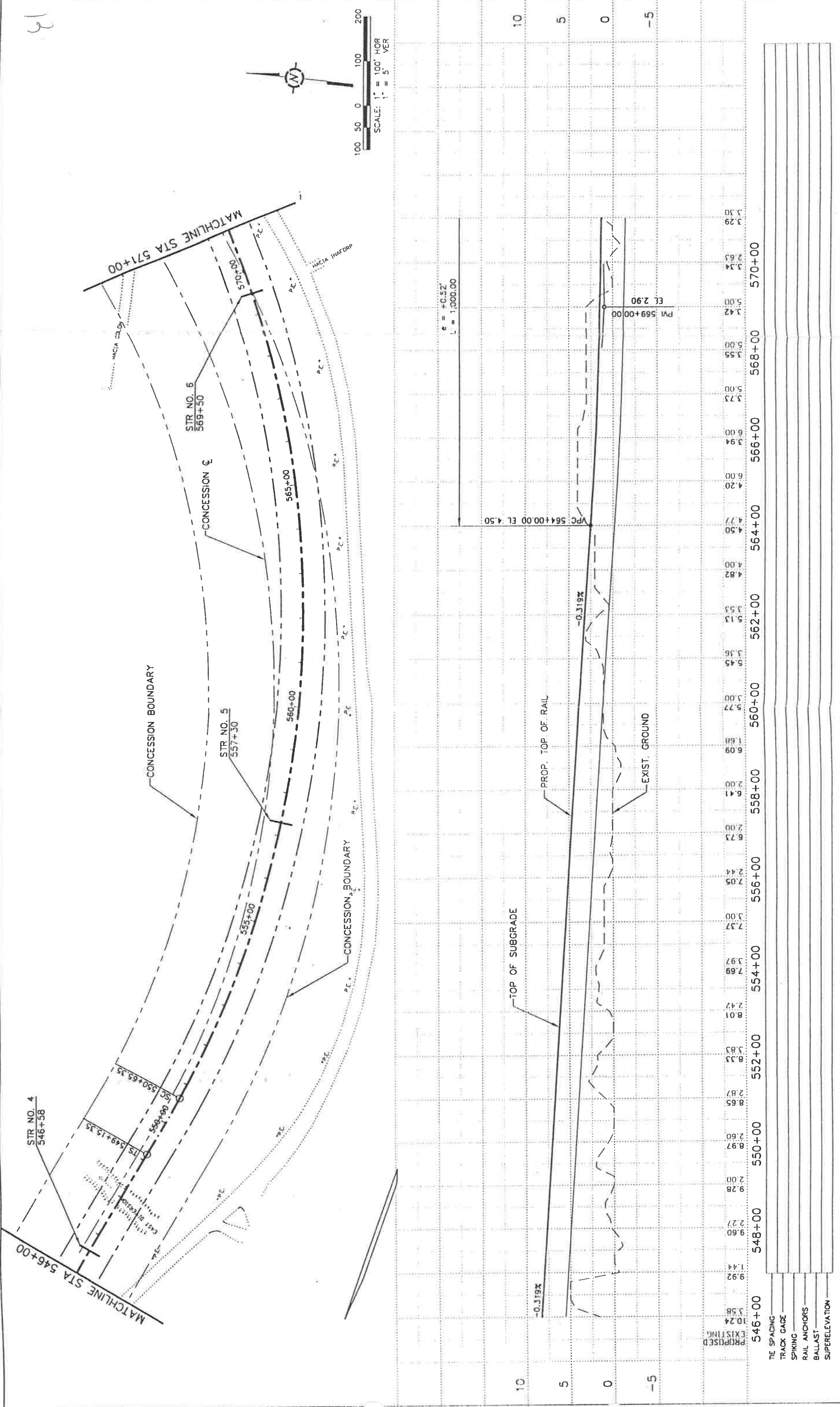
5  
C  
-  
S  
S

OF 9 SHEETS

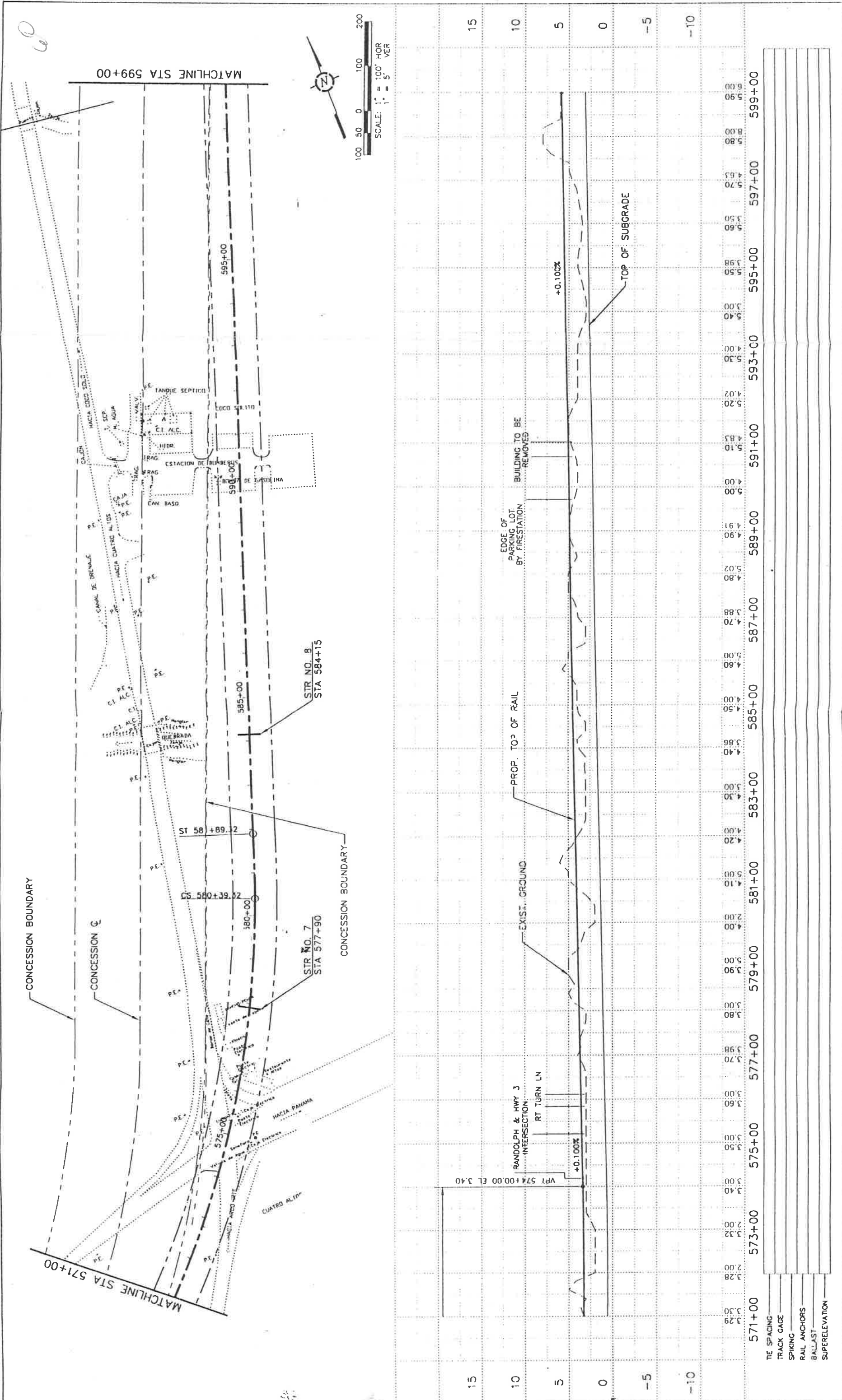
DATE 09-24-98

JOB NC 01-25-01

[illegible]



<div> <div> </div> <div> <b>Figure 4</b>  <b>Bridgefarmer Panama S.A.</b>            Consultants to the Panama Canal Railway Company         </div> </div>				<div> <div>           PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY            PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA         </div> <div>           MIT ALIGNMENT AND TERMINAL            PLAN - PROFILE MAIN LINE STA 546+00 TO STA 571+00         </div> </div>				<div>           SHEET NO 7            OF 18 SHEETS            DATE 09-24-98            JOB NO 01-25-01         </div>	
DESIGNED BY	NF	BY		REVISION					
CHECKED BY	---	BY							
DRAWN BY	VRV	BY							
CHECKED BY	---	BY							



DESIGNED BY  
NF

CHECKED BY  
---

DRAWN BY  
VRV

CHECKED BY  
---

BY

REVISION

Figure 5

BRIDGEFARMER PANAMA S.A.

CONSULTANTS TO THE PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY

PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY

PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA

MIT ALIGNMENT AND TERMINAL

PLAN - PROFILE MAIN LINE STA 571+00 TO STA 599+00

SHEET NO 8

OF 18 SHEETS

DATE 09-24-98

JOB NO 01-25-01



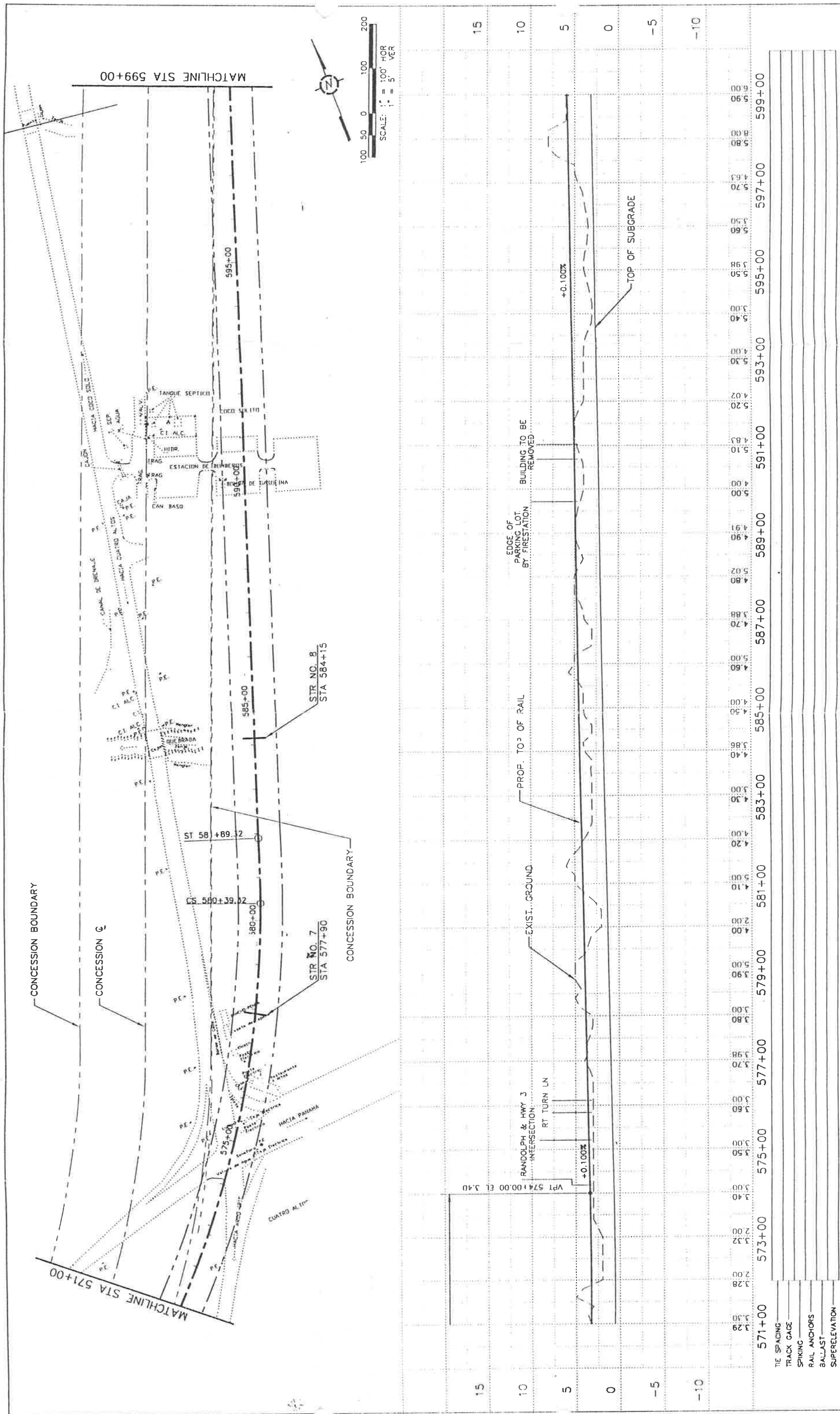


Figure 5

**Bridgefarmer Panama S.A.**  
Consultants to the Panama Canal Railway Company.

PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY  
PANAMA, RÉPUBLICA DE PANAMA

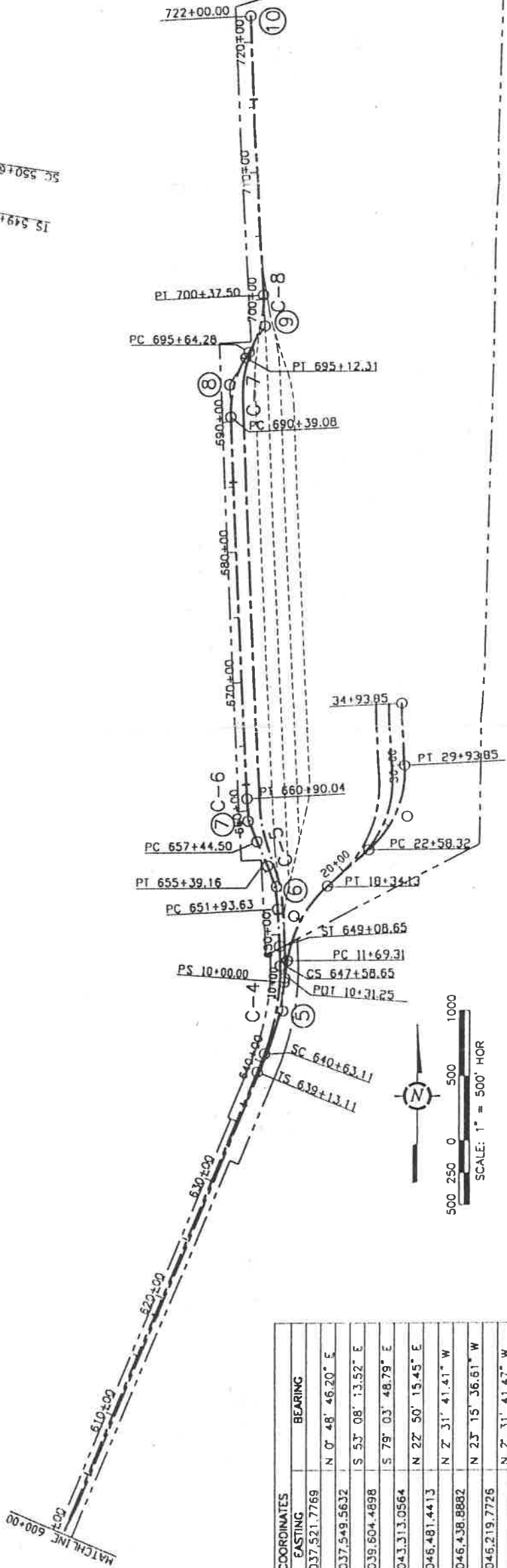
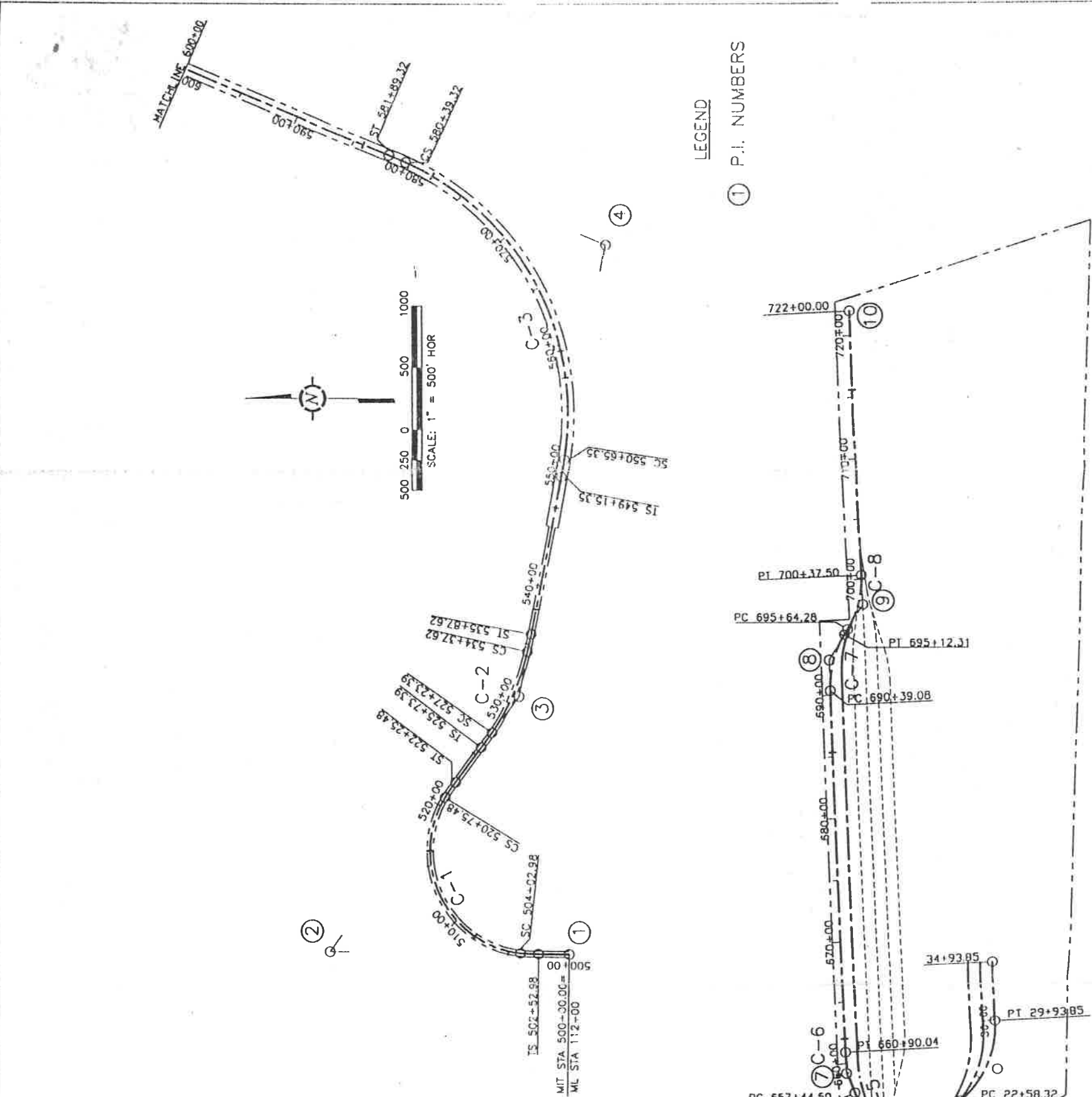
MIT ALIGNMENT AND TERMINAL  
PLAN - PROFILE MAIN LINE STA 571+00 TO STA 599+00

[illegible]



DESIGN CENTERLINE CURVE AND SPIRAL INFORMATION									
CURVE NO.	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6	C-7	C-8	
P.I. STA.	519+58.70	530+88.18	568+49.99	644+18.07	653+58.38	659+19.26	692+82.67	698+07.86	
P.I. COORDINATES	N 3.388,141.4998 E 2.037,549.5632	N 3.386,600.6963 E 2.039,604.4898	N 3.385,884.0920 E 2.043,313.0564	N 3.393,407.5485 E 2.046,481.4413	N 3.394,371.3015 E 2.046,438.8882	N 3.394,881.0574 E 2.046,219.7726	N 3.398,245.1682 E 2.046,071.2342	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	
D = DEGREE OF CIRCULAR CURVE	6° 55' 00.00"	3° 00' 00.00"	3° 30' 00.00"	3° 00' 00.00"	6° 00' 00.00"	20° 43' 55.20" (LT)	33° 07' 32.59" (RT)	7° 00' 00.00"	
R = RADIUS OF CIRCULAR CURVE	828.8759	1,910.0775	2,292.0130	1,910.0775	955.3661	55.14'	32.59'	7.00'	
Δ = TOTAL DEFLECTION ANGLE OF CURVE	126° 03' 00.29" (RT)	25° 55' 35.27" (LT)	78° 05' 55.77" (LT)	25° 21' 56.86" (LT)	115° 40' 52.96" (RT)	21° 25' 37.12" (LT)	74° 20' 56.84" (LT)	20° 51' 58.71" (LT)	
Δ = DELTA ANGLE OF CIRCULAR CURVE	115° 40' 52.96" (RT)	21° 25' 37.12" (LT)	74° 20' 56.84" (LT)	20° 51' 58.71" (LT)	174° 7565	10	10	10	
TTB = TOTAL TANGENT BACK	1,705.7207	514.7944	1,934.6397	504.9621	345.5333	473.2246	243.5826	243.5826	
TTA = TOTAL TANGENT AHEAD	1,705.7207	514.7944	1,934.6397	504.9621	174.7565	10	10	10	
BACK SPIRAL LENGTH	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	
CIRCULAR CURVE LENGTH	1,672.5019	714.2326	2,973.9648	695.5436	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	
AHEAD SPIRAL LENGTH	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	150.00'	
DESIGN SPEED	30	30	30	30	30	30	30	30	

DESIGN CENTERLINE CURVE INFORMATION									
CURVE NO.	C-5	C-6	C-7	C-8	C-9	C-10	C-11	C-12	
P.I. STA.	653+58.38	659+19.26	692+82.67	698+07.86	700+00.00	700+00.00	700+00.00	700+00.00	
P.I. COORDINATES	N 3.394,371.3015 E 2.046,438.8882	N 3.394,881.0574 E 2.046,219.7726	N 3.398,245.1682 E 2.046,071.2342	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	N 3.398,709.2354 E 2.046,345.6558	
Δ = DELTA ANGLE	20° 43' 55.20" (LT)	20° 43' 55.14" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	33° 07' 32.59" (RT)	
D = DEGREE OF CURVE	6° 00' 00.00"	6° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	7° 00' 00.00"	
R = RADIUS	955.3661	955.3661	819.0204	819.0204	819.0204	819.0204	819.0204	819.0204	
L = LENGTH OF CURVE	345.5333	345.5333	473.2246	473.2246	473.2246	473.2246	473.2246	473.2246	
T = TANGENT	174.7565	174.7565	243.5826	243.5826	243.5826	243.5826	243.5826	243.5826	
DESIGN SPEED	10	10	10	10	10	10	10	10	



P.I.	NORTHING	EASTING	BEARING
1	3,386,183.0080	2,037,521.7769	N 0° 48' 46.20" E
2	3,386,141.4998	2,037,549.5632	S 53° 08' 13.52" E
3	3,386,600.6963	2,039,604.4898	S 79° 03' 48.79" E
4	3,385,884.0920	2,043,313.0564	N 22° 50' 15.45" E
5	3,393,407.5485	2,046,481.4413	N 2° 31' 41.41" W
6	3,394,371.3015	2,046,438.8882	N 23° 15' 36.51" W
7	3,394,881.0574	2,046,219.7726	N 2° 31' 41.47" W
8	3,398,245.1682	2,046,071.2342	N 30° 35' 51.12" E
9	3,398,709.2354	2,046,345.6558	N 2° 31' 41.47" W
10	3,401,112.9744	2,046,239.5215	

DESIGNED BY  
CHECKED BY  
DRAWN BY  
CHECKED BY

REVISION

BY

Figure 1

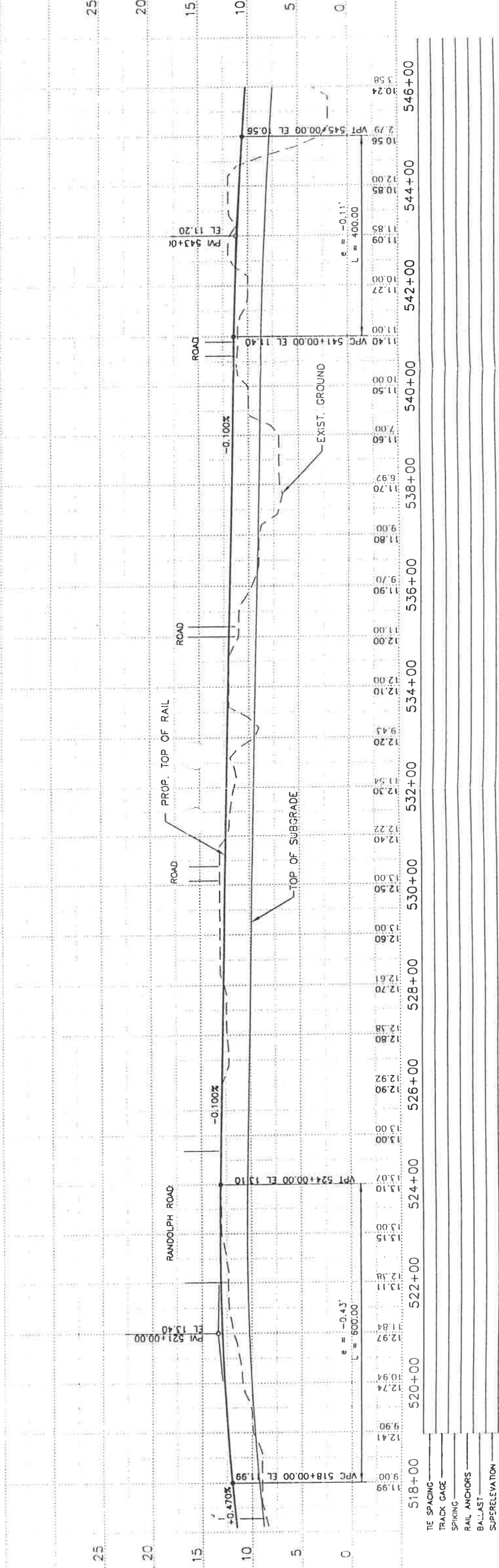
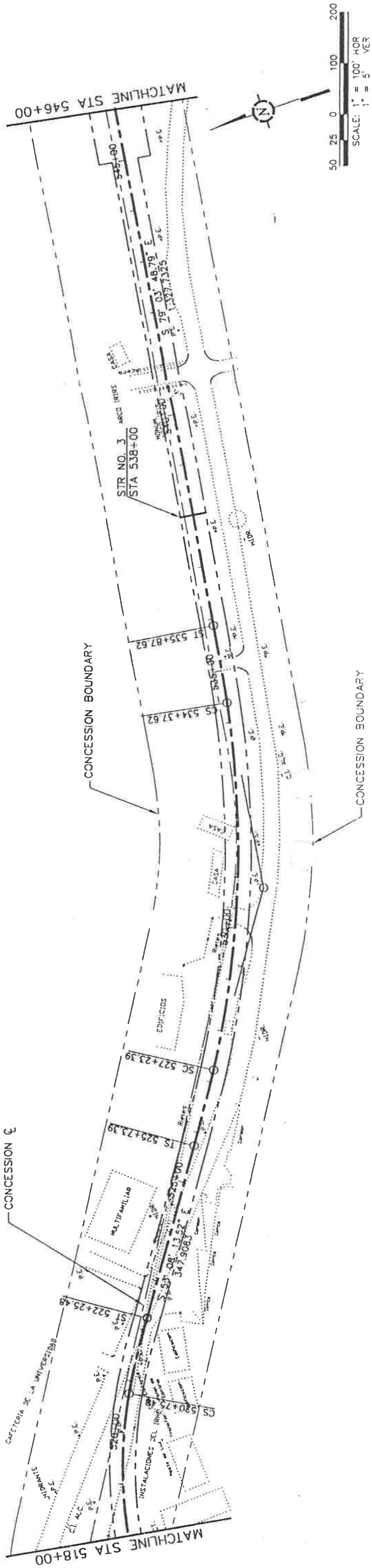
Bridgefarmer Panama S.A.  
Consultants to the Panama Canal Railway Company

PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY  
PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA

MIT ALIGNMENT AND TERMINAL  
HORIZONTAL CONTROL PLAN

SHEET NO. 4  
OF 16 SHEETS

DATE 09-24-96  
JOB NO. 01-25-01



**Figure 3**

**Bridgefarmer Panama S.A.**  
Consultants to the Panama Canal Railway Company

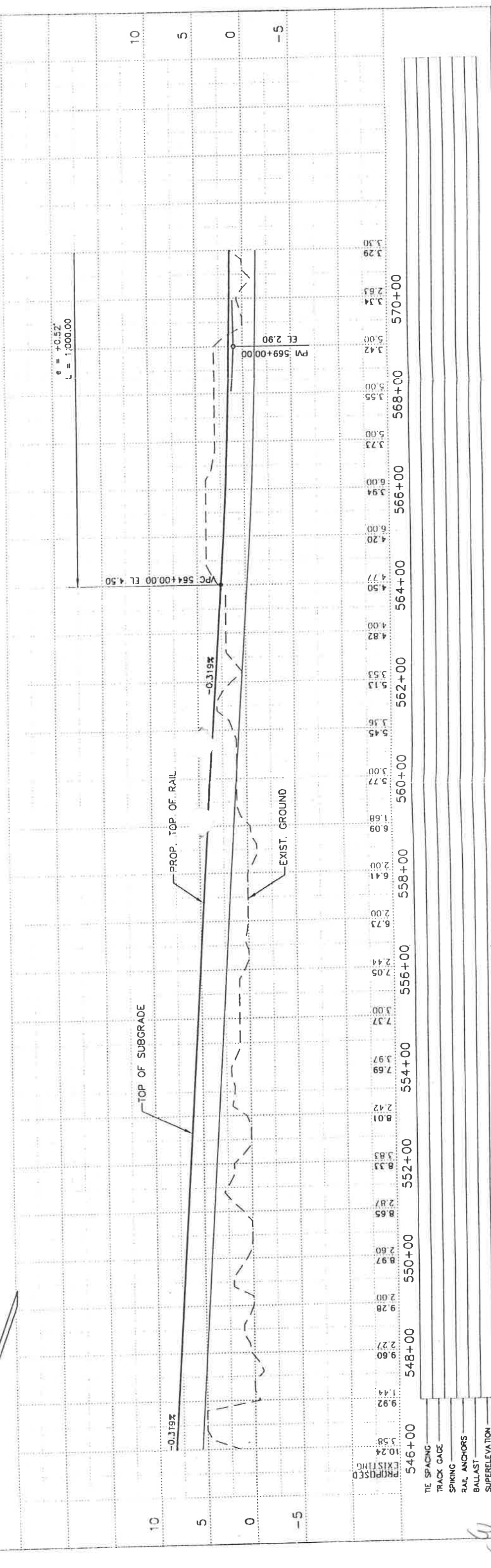
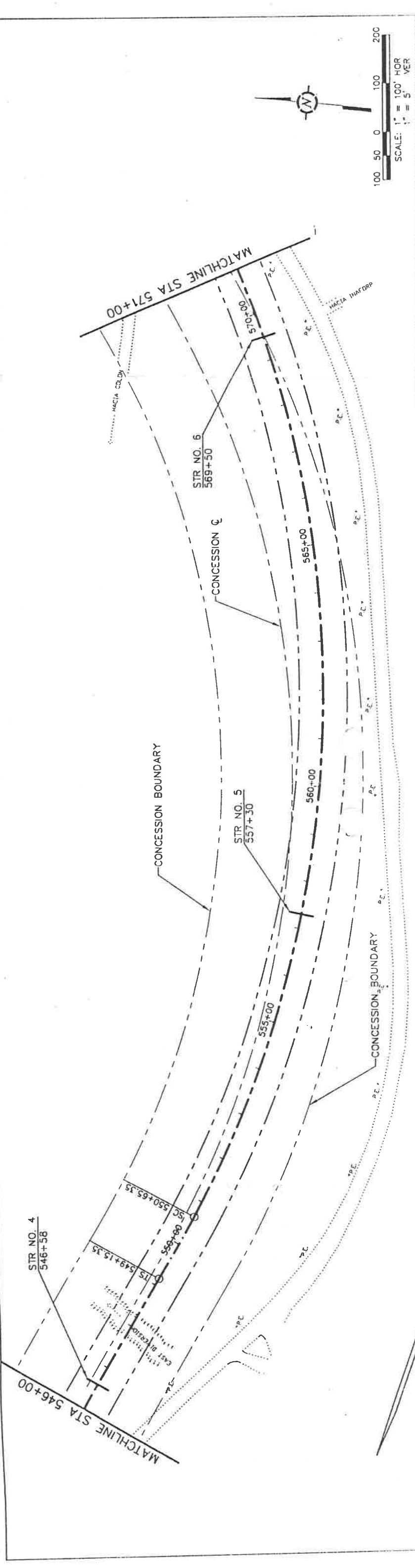
PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY  
PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA

MIT ALIGNMENT AND TERMINAL  
PLAN - PROFILE MAIN LINE STA 518+00 TO 546+00

DESIGNED BY	NF	SHEET NO. 5
CHECKED BY	---	OF 19 SHEETS
DRAWN BY	VRV	DATE 09-24-98
CHECKED BY	---	JOB NO. 01-25-01







<p>DESIGNED BY: NF</p> <p>CHECKED BY: ---</p> <p>DRAWN BY: VRV</p> <p>CHECKED BY: ---</p>		<p>BY: _____</p> <p>REVISION: _____</p>		<p>Figure 4</p> <p>Bridgefarmer Panama S.A.</p> <p>Consultants to the Panama Canal Railway Company</p>		<p>PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY</p> <p>PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA</p> <p>MIT ALIGNMENT AND TERMINAL</p> <p>PLAN - PROFILE MAIN LINE STA 546+00 TO STA 571+00</p>		<p>SHEET NO. 7</p> <p>OF 18 SHEETS</p> <p>DATE: 09-24-98</p> <p>JOB NO. 01-25-01</p>
---	--	---	--	--	--	---	--	--



**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE  
ADMINISTRACION REGIONAL DE COLON**

Colón, 18 de noviembre de 1998.  
ARC-323-1811-98

Ingeniero  
**ELIO ALVAREZ**  
Administrador Nacional  
UNEPA.  
E. S. D.

Ingeniero Alvarez:

Mediante la presente enviamos informe del Proyecto PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY, y que consiste en la Rehabilitación del Ferrocarril, en el tramo comprendido desde Gamboa a la ciudad de Colón.

Atentamente,

  
**TEC. BOLIVAR ZAMBRANO**  
ADMINISTRADOR REGIONAL DEL AMBIENTE - COLON

BZ/ea

c.c. Archivo.



**1999: "AÑO DE LA REVERSION DEL CANAL A PANAMA"**

*E-5-23-15-98*

62

**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE  
ADMINISTRACION REGIONAL DEL AMBIENTE**

Colón, 27 de octubre de 1998  
DCH-35 2710-98

Técnico  
**BOLIVAR ZAMBRANO**  
Administrador Regional del Ambiente  
E. S. D.

**Técnico Zambrano:**

Mediante la presente remitimos algunas consideraciones del departamento de Cuencas Hidrográficas, del proyecto del Ferrocarril, en el tramo comprendido desde Gamboa a la ciudad de Colón .

Nombre del Proyecto: **PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**

**Participantes:**

Christian Darlington	<b>BIDGERTARMEN PANAMÁ .S.A.</b>
Iván Valdespino	<b>ANCON</b>
Tim Wippold	<b>RADIAN</b>
José Polanco	<b>ANCON</b>
Oscar Julio	<b>ANAM. Colón</b>
Neyra Jiménez	<b>ANAM. Colón</b>
Genaro Pinzón	<b>ANAM. Colón</b>
Bolívar Zambrano	<b>ANAM. Colón</b>
Francisco Dixon	<b>ANAM. Panamá Metro</b>
Fernando Cárdenas	<b>ANAM. Colón.</b>

**UBICACIÓN:** Trayecto de Gamboa a Colón.

**FECHA DE INSPECCIÓN:** 15 de septiembre de 1998.

54

## **METODOLOGIA Y RESULTADOS:**

Este recorrido se efectuó en locomotora por toda la vía férrea, partiendo del taller de mantenimiento del ferrocarril ubicado en Balboa y finalizó en la comunidad de Arco Iris en la ciudad de Colón. Esta trayectoria tuvo una duración de aproximadamente 6 horas.

Posterior al recorrido se convocó a una reunión consultiva en la Gobernación de Colón con la participación de las Autoridades gubernamentales y Empresa Privada del distrito de Colón, en ellas se explicó lo relacionado al desarrollo del proyecto y las posible áreas afectadas con la construcción y operación del mismo, donde hubo un amplio debate e incluso se efectuó visita al Campo, específicamente en Arco Iris y Cuatro Altos, donde cada una de las instituciones presente se comprometieron a enviar sus consideraciones del proyecto según su competencia.

Con la finalidad de ampliar algunos aspectos conflictivos del proyecto, se invitó a una segunda reunión el día 25 de septiembre del año en curso en la oficina Regional de ANAM, en ella participaron nuevamente las autoridades locales del distrito de Colón.

Con relación a los Impactos Ambientales más significativos del proyecto podemos mencionar los relacionados a viviendas y el aspecto social, pues la ruta que tiene trazada el proyecto afectará algunas viviendas en Arco Iris y otras infraestructuras como Cuartel de Bomberos, Estacionamiento del Aeropuerto de Colón, Campo de juego y algunos negocios del oeste de la avenida del Frente.

Para esto se han sostenido las reuniones antes mencionadas y entre todos buscar las alternativas más viables, que garantice el éxito del proyecto y afecte lo menos posible a tercera personas.

El recurso Suelo y Agua también será afectado pero en menor grado, ya que con la rehabilitación de la línea férrea se hace imprescindible la remoción de tierra en algunas áreas y otros trabajos como a continuación mencionamos:

### Construcción de edificaciones para área de mantenimiento de la vía :

Ubicado al Norte de Gamboa, actualmente está cubierto de una vegetación madura y tiene como límite el lago del Canal y de efectuar movimiento de tierra puede alterar el recurso hídrico.

### Puente de Monte Lirio :

Este puente será rehabilitado y efectuará con demolición de piezas que puedan ser vertidos al agua.

### Construcción de Muelle:

Se construirá en Colón y con las actividades de dragado relleno e hincado de pilotes afectará la batimetría del mar.

### Desmantelamiento de las Instalaciones del DIMA:

En esta existen contaminantes derivados de Petróleo que pueden afectar el Suelo.

### Transporte de Materiales Peligroso:

Esto está asociado a cualquier accidente que pueden ocurrir con el traslado de explosión gases a presión, pesticida etc.

### Producción de Desecho Sólidos :

Puede ocurrir en la etapa de operación con el traslado de carga o pasajero.

## **RECOMENDACIONES**

Este proyecto está amparado por un contrato con el Estado Panameño y es una obra necesaria e importante para el país, ya que soluciona en gran medida el transporte de carga de Panamá Colón y viceversa. Por otra parte pudimos percatarnos que el recurso suelo y agua lo afecta en forma no significativa, por lo que consideramos que el proyecto es viable, pero tomando en cuenta algunas recomendaciones como son:

- En caso de desarrollar otro proyecto ajeno a la rehabilitación de la vía férrea, se debe hacer una evaluación y ver la necesidad de presentar otro documento ambiental según el tipo de proyecto y los daños que pueda ocasionar al medio ambiente.
- Se debe disponer del equipo adecuado para el traslado de los escombros del puente de Monte Lirio, durmientes viejos y otros materiales de desechos resultantes de la rehabilitación de la vía, ya que estos contienen sustancias químicas que pueden afectar la calidad del agua y suelo, y los mismos deben ser depositados en lugares apropiados y ecológicamente no sensibles.



54

- Para el traslado de materiales peligroso debe notificar a las autoridades competentes antes de su movilización para tomar las medidas necesarias, e inclusive crear un plan de manejo de productos en caso de accidentes y reducir los daños por contaminación.
- Los desechos sólidos producto del transporte de cargas o pasajero deben ser depositados y manejados en forma apropiada.
- En los lugares donde se realicen movimiento de tierra, deben efectuarse en forma adecuada y eficiente al igual que su recolección para evitar que vayan a los cuerpos de agua, y deben ser deposita en lugares apropiado para estos fines y que sean ecológicamente no sensibles.

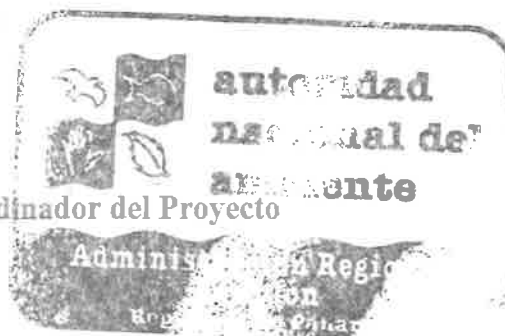
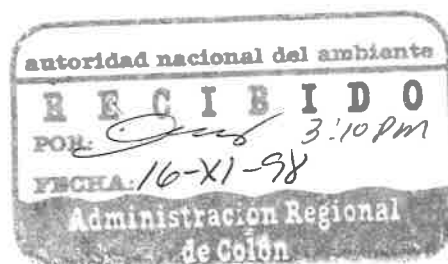
Sin más por el momento,

Atentamente,

  
ING. FERNANDO CARDENAS  
Jefe de Cuencas Hidrográficas

FC/ayl

c.c. Agro. Genero Pinzón - Coordinador del Proyecto  
c.c. Archivos





*Marietta / Gisela C. / Acela M.*  
*Informarse.*  
*DMH 20/10/98*

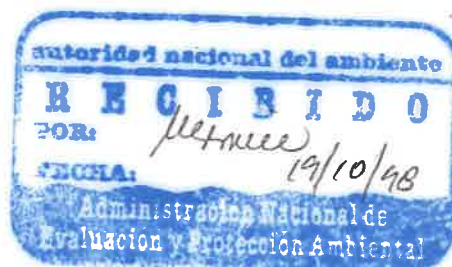
**República de Panamá**  
**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE**  
**ADMINISTRACION REGIONAL DE COLON**

Calle 6 y Ave Bolívar N° 5.078  
Tel. 441-7285/9148- Fax 441-9282

Colón, República de Panamá.

Colón, 7 de octubre de 1998  
ARC-250-10-98

Arquitecto  
**BALDOMERO NUÑEZ**  
Divisionario de Areas Revertidas  
E. S. D.



Arquitecto Nuñez :

Reciba Usted mi respetuoso saludo y por este conducto le estoy enviando respuesta a su nota identificada con el N° 721-98-190 del 24 de Septiembre de 1998 ya que en reunión con nuestro Equipo Técnico sobre la Evaluación de Impacto Ambiental en la Administración Regional de la ANAM en Colón, nos confirma que las inspecciones al proyecto no han terminado.

El día 2/9/98 se realizó el primer trayecto desde el Río Chagres, 4 altos y de Gatún a la Garita de entrada al Fuerte Sherman y la fecha del 17/ 9/ 98 se inspeccionó el trayecto de Garita de Sherman hasta la Playa Ambush Range quedando pendiente el trayecto de 4 altos a Gatún debido a que las fechas antes señaladas no tenían la autorización de la Comisión del Canal, ni los planos de estos que indicarán cuál era la ruta más viable y ese día nos notificaron que no tenían la información solicitada.

En la actualidad en esta área se están haciendo trabajos sin nuestra inspección reincidiendo en la misma situación anterior sobre la Ruta B; sin embargo, el E.I.A. señala que la Ruta A tiene el mismo trayecto, paralelo a la B desde Ambush Range hasta la Esclusa de Gatún y donde supuestamente se seguirá por la ruta del Ferrocarril según los planos del E.I.A. desde las Esclusas de Gatún hasta el Cruce de Río Chagres en Gamboa es jurisdicción de la provincia de Colón, y es por esta trayectoria donde se colocará la Ruta A del proyecto.

Nuestro cuerpo técnico nos indica que la Inspección del trayecto de 4 altos y la Esclusa de Gatún no se ha hecho dentro de la Ruta B, y la Ruta A trayectos de las Esclusa de Gatún hasta Gamboa tampoco se ha realizado por falta de Planos y autorización previa sobre el uso de servidumbre férrea de la **Panama Canal Railway Company** quién es la concesionaria de esta área según la **Ley N°15 de febrero de 1998** y que indica que el estado adquiere compromiso con la sociedad Panama Ports Company S.A. .

*Del. 5-XI-98*  
E-523-11-98

50

En base a lo expuesto le solicitamos presentar lo antes posible los planos señalados y la AUTORIZACION de la Empresa Panama Canal Railway Company, donde indique que ellos permitirán la utilización de esta servidumbre para establecer la Ruta A del proyecto Cable Panamericano.

Agradeciéndole se acogida me despido de usted,

Atentamente,

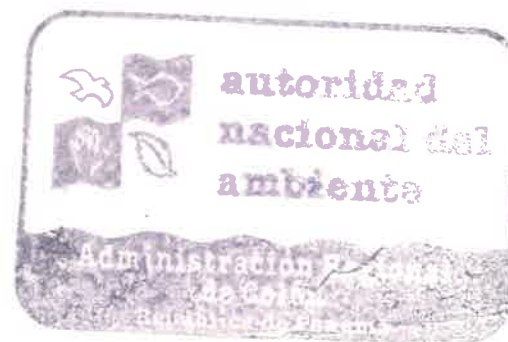
  
TEC. BOLIVAR ZAMBRANO  
Administrador Regional del Ambiente

BZ/ayl

c.c Archivo

Rec  
28/10/98

Monitoreo  
20/10 octubre/98  
0-15 por



c.c. Ing. ELIO ALVAREZ  
Administrador Nacional de ANAPA



RADIAN INTERNATIONAL

A DAVIES &amp; MOORE GROUP COMPANY

FAX COVER SHEET  
RADIAN INTERNATIONAL9801 Westheimer, Suite 500  
Houston, Texas 77042  
(713) 789-9801  
(713) 789-8404 (fax)

DATE:

11-24-98

TO:

ING. FLIO ALVAREZ

FAX NO.:

011507262-1511

FROM:

PAGES:

2

(following)

HARD COPY TO FOLLOW:

yes ☐no ☒

MESSAGE:

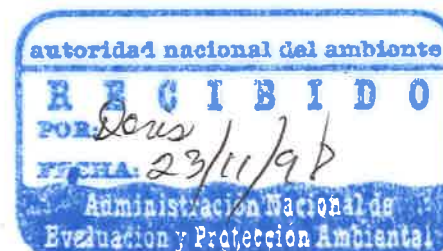
Gisela

Skuder

24/11/98

3/dic/98

If you have any problems receiving this FAX, please contact Tim Wippold's or Riaz Ahmed's secretary  
Michelle Mangogna (713) 914-6542 or the receptionist (713) 789-9801





**RADIAN INTERNATIONAL**

A DAMES &amp; MOORE GROUP COMPANY

9801 Westheimer, Suite 500  
Houston, Texas 77042  
713 789 9801 Tel  
713 789 8404 Fax

23 de Noviembre de 1998

Ing. Elio Alvarez  
Autoridad Nacional del Ambiente  
Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental.  
Ciudad de Panamá  
República de Panamá

**Tema: Punto 13 de la comunicación del 26 de Octubre de 1998 sobre el Estudio de Impacto Ambiental para la Fase Inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá**

Estimado Ing Alvarez:

Por medio de la presente pedimos clarificación en el punto # 13 sobre el inventario forestal en el área de France Field. Hemos intentado clarificar el punto con el Técnico Bolívar Zambrano, sin embargo nos parece que el Técnico ha expandido el monto del trabajo delineado en su comunicación de 26 de Octubre del presente.

Sin mas por el momento, le ruego nos provea con detalles para que podamos comenzar con dicho proyecto. Yo intentare comunicarme con usted esta tarde. Si usted deseara comunicarse conmigo mi numero de teléfono es el (713) 914-6533 y el de fax el (713) 789-8404.

Gracias por su asistencia.

Atentamente,  
Radian International LLC

Mariano Gómez



RADIAN INTERNATIONAL

A DAMES & MOORE GROUP COMPANY

9801 Westheimer, Suite 500  
Houston, Texas 77042  
713 789 9801 Tel  
713 789 8404 Fax

RCN: 801667.01  
Enero 26, 1999

Ing. Elio Álvarez  
Director Nacional  
Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental  
Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM)  
Apartado 3016, Paraíso, Ancón  
República de Panamá  
Panamá, República de Panamá

Asunto: **Respuesta a los Comentarios sobre el EIA para la Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril de Panamá.**

Estimado Ing. Alvarez:

En respuesta a su carta fechada del 26 de octubre de 1998, en donde usted presentó interrogantes sobre el EIA para la Fase Inicial de Construcción y Operación del Ferrocarril de Panamá (EIA, Radian, mayo de 1998), le proporcionamos la siguiente información:

1. *Definir el área de uso de servidumbre dentro del realineamiento de Arco Iris, que hace el enlace de la Ruta de Cristóbal hacia el MIT especialmente en Monte Esperanza.*

Esta información se presenta en Figura 1 hasta 5 adjunta a esta carta.

2. *Presentar estudios de consistencia, resistencia y de vibración del suelo y estructura del punto lateral al multifamiliar y residencias en Arco Iris.*

El ruido y la vibración de la locomotora serán minimizados con el actual diseño de la estructura de la vía. El uso de durmientes de concreto, cojines de asiento de riel y balasto de 12" de profundidad mitigan ambas, las vibraciones y ruido, al nivel o sobrepasando el nivel de las normas de EUA. Normalmente, cualquier efecto potencial adverso a propiedades y estructuras adyacentes al derecho a vía debido a la vibración es mitigado, dentro de un derecho a vía de 50 pies, con nueva construcción de la vía empleando durmientes de concreto con cojines para durmientes y nuevos rieles soldados, operando a velocidades restringidas a través de un área urbana. El punto #8 incluye información adicional sobre niveles de ruido y como serán minimizados.



47

Ing. Elio Alvarez  
Enero 26, 1999  
Page 2

Dichas áreas serán monitoreadas luego de completarse la construcción para asegurar que las condiciones actuales están por debajo de los niveles aceptables reconocidos.

3. *Presente un plano detallando la ubicación exacta del cruce de rieles en Cuatro Altos.*

Esta información se presenta en la Figura 5 adjunta a esta carta.

4. *Indicar las medidas de protección sobre las servidumbres férreas, en lo que respecta a intrusos o las vecindades que están en sus márgenes.*

Hay planes de instalar cruces adecuados y otras barreras necesarias que aseguren la seguridad en las áreas de cruces. Se considerará el cercado donde 1) se haya demostrado una necesidad de seguridad; 2) haya necesidad de delimitar el derecho a vía debido a desarrollos adyacentes; 3) se requiera seguridad para los equipos y propiedades del ferrocarril.

5. *Defina el uso y las propiedades de la PCRC a lo largo de la Avenida del Frente ya que en esta área hay monumentos que forman parte del Patrimonio Histórico de la Nación.*

Esta pregunta ya no tiene vigencia puesto que la extensión de la vía en este sector no va a ser construida dentro de las actividades de la Fase 1. El Gobierno ha planificado un re-desarrollo completo del área a lo largo de la Avenida del Frente y la PCRC no desarrollará ninguna actividad de construcción en el área hasta aquel momento en que el Gobierno haya definido y resuelto el estado legal de los establecimientos en este sector.

6. *Determine el estado legal de los establecimientos y edificaciones del Area Comercial en la Avenida del Frente.*

Esta pregunta no tiene vigencia. Vea la discusión del punto #5.

7. *Reajuste el aspecto sobre los métodos de recolección de la basura dentro del parámetro ambiental e indique que se acogerá a las normas de salud pública en lo concerniente a la recolección de basura vegetal y encendido de esta, la cual es nociva al ambiente, más en áreas urbanas.*



47

Ing. Elio Alvarez  
Enero 26, 1999  
Page 3

Como se discute en el EIA (Apéndice C, Cuadro C-1, página 3 bajo "Calidad del Aire"), La PCRC evitará la quema abierta de restos vegetales. Como parte del proceso de licitación del contratante, la PCRC requerirá que los licitantes especifiquen los métodos para la disposición de basura vegetal y que estos sean distintos a quema abierta (e.g., alta temperatura, fosas de quemado de baja emisión con oxígeno forzado, o cortar, moler, cubrir). Estos métodos estarán en concordancia completa con las normas de salud y ambientales y de seguridad de nivel nacional y municipal.

- 8.. *Defina como serán minimizados los efectos del ruido en las áreas residenciales adyacentes, especialmente durante las horas nocturnas ya que al movilizar 20 trenes diarios se afectará el sueño de los residentes.*

El ruido será minimizado con el actual diseño de la vía. Al igual que con la vibración, la construcción de durmientes de concreto, cojines de asiento para los rieles y la profundidad de 12" de balasto, mitigan el ruido a un nivel que cubre o excede las normas de EUA de diseño y ambientales sobre los niveles de ruido.

No existen planes actuales de construir barreras contra ruido. Estas barreras disminuyen la seguridad al reducir las distancias observables. Esta línea vial será nueva, con rieles soldados y no se espera que exceda los niveles ambientales de decibeles permisibles

Más específicamente, basados en el informe del Laboratorio Wyle titulado *Handbook for Measurement, Analysis, and Abatement of Railroad Noise* (E. Stusnick, M.L. Montroll, K.J. Plotkin, V.K. Kohli, enero 1982) {Manual para Medición, Análisis y Disminución de Ruido de Ferrocarriles}, preparado para el Departamento de Transporte de los EUA; y el documento de respaldo del Departamento de Trabajo sobre la Exposición Ocupacional al Ruido, la Enmienda para Conservar la Audición (Registro Federal, Volumen 48, N° 46, marzo 1983) para la regulación de ruido producido por ferrovías en los EUA por el paso de trenes, los impactos por ruido a las comunidades tienen las siguientes orígenes:

El ruido de la locomotora (máquina, cuerpo del vehículo y escapes) que es directamente proporcional a la posición y velocidad del regulador; ruido de los vagones, ruido del acoplador del vagón por la acción de roce y partes flojas de los trenes que pasan; interacción entre los rieles y ruedas, y bocinas, campanas y silbatos.

La PCRC considerará estas fuentes de ruido como sigue:





44

Ing. Elio Alvarez

Enero 26, 1999

Page 4

- 1) Ruido de la locomotora (máquina, cuerpo del vehículo y escapes), que son directamente proporcionales a la posición y velocidad del regulador. (a) Las locomotoras de la PCRC serán probablemente importadas de los EUA donde los fabricantes y refabricantes de locomotoras han requerido legalmente del establecimiento de medidas de reducción de ruido desde el principio de los 1980. Para emisiones a la comunidad, estas medidas incluyen principalmente silenciadores con escapes mejorados, reubicación de abanicos extractores y sellos para las puertas de la carrocería. (b) En el área de Arco Iris, la velocidad operativa será muy probablemente una 'velocidad restringida o limitada', lo que significa 20 millas por hora o menos, basados en el tipo de operación, la distancia al TIM, y la congestión vehicular a lo largo de la vía. El operar a esta velocidad representará una significativa medida de reducción de ruido.
- 2) Ruido del acoplador del vagón por la acción de roce y partes flojas de los trenes que pasan. (a) El perfil de la vía férrea hacia la TIM es relativamente plano con suaves ondulaciones verticales, por el diseño. Este diseño mitiga el ruido del acoplador del vagón. (b) El equipo a ser utilizado en el vehículo consiste de tres carros bien articulados, de aproximadamente 190 pies de largo. La característica de la articulación elimina 50% de los acopladores vs el equipo convencional de carga por rieles, así que 50% de las emisiones de ruido por esta fuente son eliminadas. (c) Como se discutió anteriormente sobre las locomotoras, la velocidad de operación reducirá significativamente el ruido por la acción del acoplador.
- 3) Interacción entre los rieles y ruedas. Esto es enfocado a través de varios de los componentes de los rieles. (1) El diseño de rieles soldados, que elimina las uniones o juntas, es de especial significado para el ruido. La eliminación de las uniones se concentra en una de las partes de interacción entre los rieles y ruedas que potencialmente es más ruidosas. (2) No habrá agujas ni cruzamientos de las agujas en áreas residenciales, otra fuente significativa de golpes y ruido por interacción rieles/rueda. (3) Los carros del ferrocarril serán o nuevos o de calidad aunque de segunda mano, así que debido a inspección antes de la compra, no existirán áreas planas en las ruedas, lo cual es otra fuente potencial de ruido.
- 4) Bocinas, campanas y silbatos. Las bocinas de las locomotoras son utilizadas para señalar y advertir en los cruces de vía. Esta fuente de ruido no puede ser eliminada o reducida debido a su función en la seguridad de los empleados y del



Ing. Elio Alvarez

Enero 26, 1999

Page 5

tráfico peatonal y motorizado. En EUA, las bocinas de las locomotoras deben emitir un mínimo de 100 decibeles (dBA) medidos a 100 pies de la locomotora en su dirección de avance. Si es medido en el campo, este elemento debe ser restado del nivel de emisiones generales de la comunidad.

Adicionalmente, la PCRC tiene datos relacionados con sondeos de ruido de trenes en circulación. Un sondeo representativo del comportamiento de la operación de trenes pasando por Garland, Texas sobre un tren de carga operando a 20 mph. En este sondeo, el ruido de fondo fue medido a 72-78 dBA, dependiendo del tráfico vehicular cercano. El ruido del tren de paso, incluyendo el ruido de fondo fue medido a 50 metros, perpendicular a la vía. El micrófono fue colocado verticalmente cerca de la elevación superior del riel. Los resultados fueron 81 dBA a medida que las locomotoras estaban pasando y 77 dBA para los vagones que se alejaban.

9. *Definir un sistema para la transportación y declaración previa carga permisible y no constante de materiales radioactivos que dentro del área urbana.*

Actualmente, la PCRC no planea transportar cargas radioactivas.

10. *Definir una ubicación donde se almacenarán los durmientes viejos ya que estos poseen materiales altamente contaminantes que son nocivos al ambiente.*

Será la responsabilidad del contratante de las vías férreas el remover y disponer adecuadamente de los durmientes viejos y como con el caso de la remoción de materia vegetal, el manejo de estos durmientes será parte del proceso de licitación.

Con respecto a los componentes presentes en los anteriores períodos del ferrocarril y su efecto en el ambiente, este asunto ha sido discutido en el documento titulado *A Review of Toxicity Characteristic Leaching Procedure Testing of Railroad Crossties* {Una Revisión de Procedimientos para probar las Características Tóxicas de Lixiviación de Durmientes de Vías Férreas} (E.H. Hockensmith, M.B. Schlauch, C.P.L. Barken, julio 1994.

Preparado para la Asociación Americana de Ferrocarriles.) Este documento presenta un estudio profundo de datos sobre el tema de los efectos de viejos y nuevos durmientes de madera al ambiente. En resumen las conclusiones del estudio son:

- "En ningún caso hubo muestras de durmientes que estuvieran cerca de fallar en la Prueba de Lixiviación (TCLP) con ninguno de los parámetros investigados."



44

Ing. Elio Alvarez  
Enero 26, 1999  
Page 6

- "Los data de cada una de esas investigaciones llevaron a la misma conclusión: que los desechos de durmientes (nuevos y usados) son desechos peligrosos."
- "Los resultados de las pruebas TCLP en más de dos docenas de durmientes confeccionados de maderas duras y suaves, de edades desde cero hasta más de 50 años y procedentes de diferentes ambientes, mostraron que ninguno de los durmientes excedía límites normados. Estos datos, que representaban durmientes de una variedad de localidades y servicios, muestran que, en general, los durmientes de vías férreas no deben ser clasificados como desechos peligrosos."

11. *Cuantifique el impacto del proyecto en las organizaciones de transporte en Colón.*

El principal negocio de la PCRC es el puente terrestre para la transportación de contenedores, un nuevo negocio que no existe ahora. La PCRC estima que el nuevo componente de traslado por el puente terrestre representará 60% de todo el movimiento de contenedores. La PCRC espera que este nuevo negocio de transporte proporcione también a los transportistas de camiones nuevas oportunidades de negocios y asume que los camioneros obtendrán un 25% de las entradas de mercado. La PCRC utilizará camioneros como acarreadores para la entrega de carga desde nuestras terminales a ambos extremos del ferrocarril y utilizaremos camioneros para trasladar los contenedores de la terminal TIH a la TIM hasta que se construya una terminal cerca de TIH.

La PCRC planifica que 40% de los traslados por contenedores sea de índole doméstico; resulta importante destacar que se ha proyectado que 62.5% de estos traslados domésticos estarán relacionados a la Zona Libre y que requerirá de la presente flota de acarreo entre la Zona Libre y la PCRC. Más aún, se proyecta que el trabajo de acarreo aumente de manera dramática a medida que los acarreadores reorienten los navíos para aprovechar el puente terrestre. Se espera que el negocio doméstico aumente modestamente.

Con este escenario, se espera que los camioneros obtengan 1) oportunidades en el negocio del transporte que aumenten de forma dramática, 2) una situación neutra (de ausencia de pérdida) para los negocios de la Zona Libre, y 3) los camioneros continuarán siendo necesarios para el acarreo local desde y hacia el cliente dentro del 37.5 % que la PCRC ha proyectado para el comercio doméstico (no relacionado con la Zona Libre Colón-Panamá).

Estadísticamente, basados en el segundo año de operaciones de la PCRC con aproximadamente 100,000 contenedores trasladados:



Ing. Elio Alvarez

Enero 26, 1999

Page 7

- 1) Habrán unas 20,000 oportunidades adicionales de traslado entre embarcaciones para los camioneros.
- 2) Los 25,000 traslados de la PCRC a partir de la Zona Libre son neutrales para los camioneros ya que ellos requieren acarreo Zona Libre-PCRC.
- 3) Un saldo de unos 15,000 traslados domésticos proyectados por la PCRC aún requerirán acarreo local para entregas de puerta a puerta.

El efecto neto de los traslados en camiones es 5,000 transferencias adicionales de puerta a puerta, con potencial a capturar un mayor porcentaje del creciente nuevo comercio.

12. *Defina el área que será utilizada dentro del Aeropuerto de France Field ya que 30% del área ha sido incluida como área para el manejo de contenedores del Ferrocarril lo cual afecta la disponibilidad del aeropuerto, su capacidad y expansión futura, además de la atención de situaciones de emergencia.*

Esta información ha sido incluida como la Figura 2.

Toda estructura construida dentro de los límites de la PCRC no violará las superficies abiertas de la pista actual. Cualquier desarrollo futuro de France Field ocurrirá ya sea paralelo a o fuera de la propiedad de concesión de la PCRC lo que evitará cualquier conflicto sobre uso subsiguiente de la propiedad de PCRC.

Adicionalmente, la ubicación de los cruces será minimizada donde sea posible por razones de seguridad. Cada cruce potencial será estudiado y discutido con la agencia apropiada. La protección de los cruces estará basada estrictamente en garantías aceptadas por los EUA considerando ADT (horas de iluminación del sector Atlántico) para trenes y vehículos, distancia visual y otros factores.

Además, el formato para el plan de respuesta a una emergencia operativa fue incluido en el EIA (Apéndice D). La guía para el manejo de emergencias y los requisitos operativos para la manipulación de materiales del Departamento de Transporte de EUA serán adoptados por la PCRC. Un componente crítico para este plan será identificar y acordar con la CCP que ella es un importante recurso para la respuesta a urgencias.

13. *Proporcionar un inventario de las áreas boscosas a lo largo del alineamiento TIM.*





48

Ing. Elio Alvarez  
Enero 26, 1999  
Page 8

Este inventario está actualmente en ejecución y se espera que haya finalizado en enero de 1999. La información será remitida a la ANAM en ese momento.

14.. *Proporcionar información adicional en relación a la construcción del muelle que se ubicará en la Ciudad de Colón.*

La respuesta a este asunto está incluida en este documento y dirigida al Ing. Córdoba de la Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental de la ANAM. Este aspecto fue comentado por el Lic. Erasmo Vallester P., (Director Nacional de Areas Protegidas y Vida Silvestre de ANAM) en su comunicación escrita del 24 de noviembre de 1998.

Este aspecto se refiere a la construcción del muelle en Colón el cual será utilizado para recibir y almacenar nuevos materiales de construcción ferroviaria tales como durmientes y balasto. Los siguientes párrafos detallan la construcción propuesta y reiteran los resultados del EIA de mayo de 1998 preparados por Radian International.

Un área de aproximadamente 0.75 hectáreas localizada en el Complejo del Puerto de Colón será utilizada para construir un muelle de 30 pies de ancho por 100 pies de largo para recibir materiales de construcción ferroviaria. La mayoría de los materiales utilizados para la construcción de este muelle son de origen local como se detalla en el siguiente cuadro:

Material	Origen
Tubería	Estados Unidos de América
Armadura de puente	Recuperada de muelle cercano.
Formaletas de acero	Panamá
Rebar	Panamá

La construcción de este muelle requerirá dragado mínimo de un área aproximada de 20 pies de ancho por 60 pies de largo con profundidad aproximada de 18 pulgadas (1.5 pies). No se espera que el volumen total exceda 200 yardas cúbicas. El material del dragado será empleado con material de relleno para conectar el muelle con la línea de costa. La Comisión del Canal de Panamá (CCP) ha aprobado la operación de dragado ya que el muelle propuesto está ubicado en un área bajo su jurisdicción.

Esta sección reitera la información de línea base para los tres ambientes discutidos en el EIA de mayo 1998:



RADIAN INTERNATIONAL

A DAMES & MOORE GROUP COMPANY

41

Ing. Elio Alvarez  
Enero 26, 1999  
Page 9

Si usted tiene preguntas adicionales, por favor no dude en contactarme al teléfono 713-914-6533.

Atentamente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tim Wippold'.

Tim Wippold  
Ingeniero del Proyecto

c: Mike Carpenter  
Darío Benedetti  
Iván Valdespino

PJV:jpd

Impactos de la Construcción		
Actividad	Impacto	Mitigación
Impactos sobre la geología, topografía y suelos	La nueva construcción del muelle requiere dragado, relleno e hincado de pilotes. Aunque habrán impactos a la geología y topografía subterránea, la construcción estará ubicada en un área fuertemente industrializada que es utilizada actualmente para albergar facilidades de muelle y puerto. La construcción planificada es compatible con el uso actual del área.	No requerida.
Impactos sobre la calidad del aire y ruido	Se espera que el impacto a la calidad del aire y en ruido sea mínimo.	Asegurarse de que todos los vehículos presenten equipo de reducción de ruido y contaminación. Evitar trabajos de construcción en horas de la noche.
Impactos sobre la disponibilidad y calidad de agua superficial.	La facilidad será construida a lo largo del banco este del Corte Francés al sur de Colón. La construcción incluye dragado en este canal y construcción a lo largo de la línea costera adyacente. Estas actividades pueden potencialmente afectar la calidad del agua superficial en el Canal Francés.	Se harán esfuerzos para minimizar la dispersión de materiales de desecho de la draga y la erosión debida a actividades de construcción en la línea de costa. La utilización de los desechos como material de relleno ha sido coordinada con la Comisión del Canal de Panamá (CCP).
Impactos sobre la disponibilidad y calidad de aguas subterráneas.	No se esperan impactos a las aguas subterráneas.	No requerido
Impactos sobre los humedales	Basándose en la ubicación definitiva del muelle se realizó una revisión detallada del área determinándose que no hay humedales localizados en esta área.	No requerido.
Impactos sobre desechos sólidos y	El material de desecho generado del dragado	No requerido

Impactos de la Construcción		
Actividad	Impacto	Mitigación
peligrosos	será utilizado como material de relleno.	
Impactos sobre ecología terrestre	No se esperan impactos sobre la ecología terrestre.	No requerido
Impactos sobre ecología acuática	La construcción del muelle puede impactar adversamente un pequeño sector de recursos biológicos acuáticos. Estos recursos están dentro de un área fuertemente industrializada y no se espera que sean significativos.	No requerido
Impactos sobre especies protegidas y la biodiversidad	No se esperan impactos sobre las especies protegidas o la biodiversidad.	No requerido
Impactos sobre sitios naturales y áreas de reserva y parques	No se esperan impactos sobre sitios naturales o de reserva ni parques.	No requerido
Impactos sobre especies de importancia comercial	No se esperan impactos sobre especies de importancia comercial.	No requerido
Impactos sobre uso de la tierra y desarrollo	No habrá impacto sobre los usos de la tierra actuales ni futuros ya que el área al rededor del propuesto muelle es parte del Complejo del Puerto de Cristóbal.	No requerido
Impactos sociales y de viviendas	No se esperan impactos sobre aspectos sociales ni de vivienda.	No requerido
Impactos sobre la transportación	El acuerdo de la concesión permite que la PCRRC utilice el Canal Francés el cual proporciona acceso al propuesto muelle. La construcción y uso de ese muelle no interferirá con las embarcaciones. Cuando esté completo este muelle porporcionará otra facilidad de	No requerido



Impactos de la Construcción		
Actividad	Impacto	Mitigación
	portuaria que posteriormente será utilizada para otros propósitos. Así que proporcionará un impacto positivo en la infraestructura de transporte en Panamá.	
Impactos sobre ingresos y patrones de empleo	La construcción del muelle será realizada por un subcontrato basado en licitación competitiva. Un estimado inicial es que requerirá 12 trabajadores durante un periodo de más de 2 meses.	No requerido
Impactos salud pública	No se esperan impactos a la salud pública	No requerido
Impactos sobre propiedades culturales - arqueológicas y culturales	No se esperan impactos sobre propiedades culturales.	No requerido



*República de Panamá*  
*Autoridad Nacional del Ambiente*  
*Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental*

Dirección Nacional  
Tels. 212-2573; Fax 262-1611

Panamá, República de Panamá  
Apartado 2016, Paraíso, Ancón

26 de octubre de 1998.  
**DINEPA-436-98**

Licenciado  
**MARIANO GOMEZ**  
Radian International LLC  
E. S. D.

Licenciado **Gómez:**

Esta Autoridad ha evaluado el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto **FASE INICIAL DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACION DEL FERROCARRIL DE PANAMA**, presentado por la Empresa **THE CANAL RAILWAY COMPANY**, y le solicita la ampliación del mismo en los siguientes puntos, todos correspondientes a la Provincia de Colón:

1. Deberán definir el área del uso de servidumbre dentro del realineamiento de Arco Iris, que hace el enlace de la Ruta de Cristóbal hacia el MIT en Cristóbal, especialmente en Monte Esperanza.
2. Deberán presentar estudios de consistencia, resistencia y de vibración del suelo y estructura del punto lateral al multifamiliar y residencias, en Arco Iris.
3. Deberán presentar el plano y señalar el punto específico donde cruza el ferrocarril en los Cuatro Altos.
4. Deberán indicar las medidas de protección sobre las servidumbres férreas, en lo que respecta a intrusos o las venciades que están en sus márgenes ( cercas de ciclón).
5. Definir el uso y áreas pertenecientes al ferrocarril en la Avenida del Frente, ya que en esta área hay monumentos (edificios que datan desde la construcción del Canal de Panamá) las cuales forman parte del Patrimonio Histórico de la Nación.

6. Definir el estatus legal de los establecimientos y edificaciones del Area Comercial en la Avenida del Frente.
7. Reajustar el aspecto sobre la recolección de la basura dentro del parámetro ambiental y que indique que se acogerá a las normas del salud pública en lo concerniente a la recolección de basura vegetal y encendido de ésta, la cual es nociva al ambiente, más en áreas urbanas.
8. Definir cómo será minimizado el efecto del ruido en las áreas residenciales adyacentes, producido por el tren a su paso, especialmente en las horas nocturnas, ya que se movilizarán veinte (20) trenes diarios y esto afectará el sueño de residentes.
9. Deberán establecer el sistema y la declaración, previa carga permisible y no constante de radiactivas, que crucen dentro del área urbana.
10. Establecer el punto donde se almacenarán los durmientes viejos, ya que esto poseen materiales altamente contaminantes, como pentax, creozotas y aceite quemados que al aire se degradarán y seguirán contaminando el suelo, ya que no se contemplaron dentro del Estudio de Impacto Ambiental.
11. Dentro de los impactos, indicar de forma cuantificable en cuánto este proyecto afectaría a las diferentes organizaciones de transporte de carga de la Provincia de Colón.
12. Definir el polígono dentro del área donde se encuentre el Aeropuerto de France Field, ya que el 30% del área ha sido incluido, como área para el manejo de contenedores del Ferrocarril, la cual afecta su disponibilidad, capacidad y expansión futura, además de atención de emergencia.
13. Presentar el inventario forestal de las áreas señaladas como área de expansión y realineamiento de France Field.

Sin otro particular, nos suscribimos con atentos saludos.

  
**ING. ELIO ALVAREZ**  
Director Nacional

  
C.C. Téc. Bolívar Zambrano. Administrador Regional del Ambiente de Colón





*República de Panamá*  
*Autoridad Nacional del Ambiente*  
*Dirección Nacional de Evaluación y Protección Ambiental*

Dirección Nacional  
Tels. 212-2673; Fax 262-1611

Panamá, República de Panamá  
Apartado 2016, Paraiso, Ancón

26 de octubre de 1998.  
**DINEPA-436-98**

Licenciado  
**MARIANO GOMEZ**  
Radian International LLC  
E. S. D.

Licenciado **Gómez:**

Esta Autoridad ha evaluado el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto **FASE INICIAL DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACION DEL FERROCARRIL DE PANAMA**, presentado por la Empresa **THE CANAL RAILWAY COMPANY**, y le solicita la ampliación del mismo en los siguientes puntos, todos correspondientes a la Provincia de Colón:

1. Deberán definir el área del uso de servidumbre dentro del realineamiento de Arco Iris, que hace el enlace de la Ruta de Cristóbal hacia el MIT en Cristóbal, especialmente en Monte Esperanza.
2. Deberán presentar estudios de consistencia, resistencia y de vibración del suelo y estructura del punto lateral al multifamiliar y residencias, en Arco Iris.
3. Deberán presentar el plano y señalar el punto específico donde cruza el ferrocarril en los Cuatro Altos.
4. Deberán indicar las medidas de protección sobre las servidumbres férreas, en lo que respecta a intrusos o las vencidades que están en sus márgenes ( cercas de ciclón).
5. Definir el uso y áreas pertenecientes al ferrocarril en la Avenida del Frente, ya que en esta área hay monumentos (edificios que datan desde la construcción del Canal de Panamá) las cuales forman parte del Patrimonio Histórico de la Nación.



24

6. Definir el estatus legal de los establecimientos y edificaciones del Area Comercial en la Avenida del Frente.
7. Reajustar el aspecto sobre la recolección de la basura dentro del parámetro ambiental y que indique que se acogerá a las normas del salud pública en lo concerniente a la recolección de basura vegetal y encendido de ésta, la cual es nociva al ambiente, más en áreas urbanas.
8. Definir cómo será minimizado el efecto del ruido en las áreas residenciales adyacentes, producido por el tren a su paso, especialmente en las horas nocturnas, ya que se movilizarán veinte (20) trenes diarios y esto afectará el sueño de residentes.
9. Deberán establecer el sistema y la declaración, previa carga permisible y no constante de radiactivas, que crucen dentro del área urbana.
10. Establecer el punto donde se almacenarán los durmientes viejos, ya que esto poseen materiales altamente contaminantes, como pentax, creozotas y aceite quemados que al aire se degradarán y seguirán contaminando el suelo, ya que no se contemplaron dentro del Estudio de Impacto Ambiental.
11. Dentro de los impactos, indicar de forma cuantificable en cuánto este proyecto afectaría a las diferentes organizaciones de transporte de carga de la Provincia de Colón.
12. Definir el polígono dentro del área donde se encuentre el Aeropuerto de France Field, ya que el 30% del área ha sido incluido, como área para el manejo de contenedores del Ferrocarril, la cual afecta su disponibilidad, capacidad y expansión futura, además de atención de emergencia.
13. Presentar el inventario forestal de las áreas señaladas como área de expansión y realineamiento de France Field.

Sin otro particular, nos suscribimos con atentos saludos.

  
**ING. ELIO ALVAREZ**  
Director Nacional

C.C. Téc. Bolívar Zambrano. Administrador Regional del Ambiente





## República de Panamá

AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE  
ADMINISTRACION REGIONAL DEL AMBIENTE COLON

Calle 6 y Ave Bolívar N° 5.078

Tel. 441-7285/9148- Fax 441-9282

Despacho del Administrador Regional

Colón, República de Panamá.

*Arzola C.*

*Informe  
Coordinación la Regime*

*Ant 23/10/98.*

*2*

*26/10/98*

Colón, 20 de octubre de 1998

ARC-291-2010-98

Ingeniero

**ELIO ALVAREZ**

Director Nacional de

Evaluación y Protección Ambiental

E.

S.

D.



**Ingeniero Alvarez :**

Para los trámites respectivos le envío nuestras observaciones y/o sugerencias para que se le solicite formalmente la información a la empresa **Panama Canal Railway Company**.

Sin otro particular,

Atentamente,

**BOLIVAR ZAMBRANO**

Administrador Regional del Ambiente Colón



BZ/ayl

24

**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE  
ADMINISTRACIÓN REGIONAL DEL AMBIENTE COLÓN**

- 1- Definición sobre el área del uso de la servidumbre dentro Arco Iris realineamiento que hace el enlace de la Ruta de Cristóbal hacia el MIT en Cristóbal, específicamente en Monte Esperanza.
- 2- Presentar estudios de consistencia, resistencia y de vibración del suelo y estructura del punto lateral al multi y residencias en Arco Iris.
- 3- Presentar el plano y punto específico donde cruza el ferrocarril en los 4 altos
- 4- Indicar las medidas de protección de la servidumbre ferrea así como intrusos o vecindad que están en sus márgenes (cercas de ciclon).
- 5- Definir el uso y áreas pertenecientes al ferrocarril en la avenida del frente ya que en esta área hay momumentos (edificios que datan desde la construcción del canal de Panamá) las cuales formar parte del Patrimonio Histórico de la Nación.
- 6- Definir el estatus legal de los establecimientos y edificaciones del Area Comercial en la avenida del frente.
- 7- En casos de accidentes y fuegos que coicidan con el paso del Tren en las vías (carreteras), deberá de haber un dispositivo de informar al conductor de la locomotora y este darle preferencia de vía a los vehiculos (ambulancia, bomberos) y otros que presten auxilios a los afectados.
- 8- Reajustar el aspecto sobre la recolección de la basura dentro del parámetro ambiental y que indique que se acogerá a las normas de salud pública en lo concerniente a la recolección de basura vegetal y encendido de está, la cual es nociva al ambiente y más en áreas urbanas.
- 9- Definir como será minimizada el afecto del ruido en las áreas residenciales adyacentes producido por el tren a su paso especialmente en las horas nocturnas ya que se moverán 20 trenes diarios y estos afectarán el sueño de sus residentes.
- 10- Establecer el sistema y declaración previa carga permisibles y no constantemente ni radioactivas que crucen dentro del área urbana.

22

- 11- Establecer el punto donde se almacenarán los durmientes viejos, ya que esto poseen materiales altamente contaminantes, como pentax, creozotas y aceite quemados que al irse degradando seguirán contaminando el suelo y dentro del Estudio de Impacto Ambiental no los contempla.
- 12- Dentro de los impactos sociales indicar de forma cuantificable en cuanto este proyecto afectaría a las diferentes organizaciones de transporte de carga de esta provincia.
- 13- Definir el polígonos dentro del área donde se encuentra el aeropuerto de FRANCE FIELD, ya que el 30 % del área ha sido incluida como área del Ferrocarril para manejo de contenedores la cual afecta su disponibilidad, capacidad y expansión futuras, además atención de emergencia.
- 14- Presentar el inventario forestal de las áreas señaladas como área de expansión y realineamiento de FRANCE FIELD.
- 15- En base a la característica del proyecto, éste es un proyecto vial de alta magnitud según lo fundamenta la resolución J.D. 02-98 del 22 de enero de 1998, capítulo IV, acápite B. con un monto de B/. 1,418.00 a cancelar por la revisión del documento y para la ejecución de la obra deberán de hacerse la evaluación de otros impactos a otras áreas según la legislación vigente.
- 16- Si a éste proyecto se le adiciona el renglón pasajero tanto nacionales como de turistas es necesario que presenten una adenda futura sobre el estudio de Impacto Ambiental.



**República de Panamá**  
**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE**  
**ADMINISTRACION REGIONAL DEL AMBIENTE COLON**

Calle 6 y Ave Bolivar N° 5.078  
Tel. 441-7285/9148- Fax 441-9282  
Despacho del Administrador Regional

Colón, República de Panamá.

*Gonzalez C.*  
*Atender e*  
*Informarse*  
*Umt 21/10/98*

Colón, 20 de octubre de 1998  
ARC-291-2010-98

Ingeniero  
**ELIO ALVAREZ**  
Director Nacional de  
Evaluación y Protección Ambiental  
E. S. D.



**Ingeniero Alvarez :**

Para los trámites respectivos le envío nuestras observaciones y/o sugerencias para que se le solicite formalmente la información a la empresa **Panama Canal Railway Company**.

Sin otro particular,

Atentamente,

  
**BOLIVAR ZAMBRANO**  
Administrador Regional del Ambiente Colón



BZ/ayl



21

**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE  
ADMINISTRACIÓN REGIONAL DEL AMBIENTE COLÓN**

- 1- Definición sobre el área del uso de la servidumbre dentro Arco Iris realineamiento que hace el enlace de la Ruta de Cristóbal hacia el MIT en Cristóbal, específicamente en Monte Esperanza.
- 2- Presentar estudios de consistencia, resistencia y de vibración del suelo y estructura del punto lateral al multi y residencias en Arco Iris.
- 3- Presentar el plano y punto específico donde cruza el ferrocarril en los 4 altos
- 4- Indicar las medidas de protección de la servidumbre férrea así como intrusos o vecindad que están en sus márgenes (cercas de ciclon).
- 5- Definir el uso y áreas pertenecientes al ferrocarril en la avenida del frente ya que en esta área hay monumentos (edificios que datan desde la construcción del canal de Panamá) las cuales formar parte del Patrimonio Histórico de la Nación.
- 6- Definir el estatus legal de los establecimientos y edificaciones del Area Comercial en la avenida del frente.
- 7- En casos de accidentes y fuegos que coincidan con el paso del Tren en las vías (carreteras), deberá de haber un dispositivo de informar al conductor de la locomotora y este darle preferencia de vía a los vehículos (ambulancia, bomberos) y otros que presten auxilios a los afectados.
- 8- Reajustar el aspecto sobre la recolección de la basura dentro del parámetro ambiental y que indique que se acogerá a las normas de salud pública en lo concerniente a la recolección de basura vegetal y encendido de está, la cual es nociva al ambiente y más en áreas urbanas.
- 9- Definir como será minimizada el afecto del ruido en las áreas residenciales adyacentes producido por el tren a su paso especialmente en las horas nocturnas ya que se moverán 20 trenes diarios y estos afectarán el sueño de sus residentes.
- 10- Establecer el sistema y declaración previa carga permisibles y no constantemente ni radioactivas que crucen dentro del área urbana.

Res

.../...

20

- 11- Establecer el punto donde se almacenarán los durmientes viejos, ya que esto poseen materiales altamente contaminantes, como pentax, creozotas y aceite quemados que al irse degradando seguirán contaminando el suelo y dentro del Estudio de Impacto Ambiental no los contempla.
- 12- Dentro de los impactos sociales indicar de forma cuantificable en cuanto este proyecto afectaría a las diferentes organizaciones de transporte de carga de esta provincia.
- 13- Definir el polígonos dentro del área donde se encuentra el aeropuerto de FRANCE FIELD, ya que el 30 % del área ha sido incluida como área del Ferrocarril para manejo de contenedores la cual afecta su disponibilidad, capacidad y expansión futuras, además atención de emergencia.
- 14- Presentar el inventario forestal de las áreas señaladas como área de expansión y realineamiento de FRANCE FIELD.
- 15- En base a la característica del proyecto, éste es un proyecto vial de alta magnitud según lo fundamenta la resolución J.D. 02-98 del 22 de enero de 1998, capítulo IV, acápite B. con un monto de B/. 1,418.00 a cancelar por la revisión del documento y para la ejecución de la obra deberán de hacerse la evaluación de otros impactos a otras áreas según la legislación vigente.
- 16- Si a éste proyecto se le adiciona el renglón pasajero tanto nacionales como de turistas es necesario que presenten una adenda futura sobre el estudio de Impacto Ambiental.



19

**República de Panamá**  
**AUTORIDAD NACIONAL DE AMBIENTE – A.N.A.M**  
**ADMINISTRACION REGIONAL DEL AMBIENTE – PANAMA METROPOLITANA**

Tels. 229-7885 Fax 229-7879

Apartado 2016, Panamá

Villa Cáceres, 13 de Octubre de 1998.  
ARAPM-272-98


Ingeniero  
ELIO ALVAREZ  
DINEPA  
E. S. D.



Ingeniero Alvarez:

Hacemos entrega del Informe Técnico Evaluativo, correspondiente al Estudio de Impacto Ambiental, presentado por la Empresa The Panamá Canal Railway Company, para la fase inicial de construcción y operación del Ferrocarril de Panamá.

Atentamente,

  
ING. CARMEN DE ATENCIO  
ADMINISTRADORA REGIONAL  
PANAMA METROPOLITANA

CdeA/HB/Migdalia



A

## INFORME TECNICO EVALUATIVO

- 1- PROYECTO: FASE INICIAL DE CONSTRUCCION Y OPERACIÓN DEL FERROCARRIL DE PANAMA.
- 2- OBJETIVO: Evaluar y Verificar en Campo, lo descrito en el EIA presentado.
- 3- FECHA: 30 de Septiembre de 1998.
- 4- EMPRESA PROMOTORA: THE PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY
- 5- UBICACIÓN: Antigua Línea de Ferrocarril desde Puerto Balboa, Provincia de Panamá hasta Puerto de Cocosolo, Provincia de Colón.
- 6- PARTICIPANTES:

TEC. BOLIVAR ZAMBRANO	ADM. COLON
TEC. OSCAR JULIO	COLON
ING. CARDENAS FERNANDO	COLON
TEC. GENARO PINZON	COLON
TEC. NEYRA JIMENEZ	COLON
ING. CHRISTIAN DAWLINGTON	BPSA
ING. TIM WIPPOLD	RADIUN
DR. IVAN A. VALESPINO	ANCON
ING. BOB DAVIS	RADIUN
ING. JOSE A. POLANCO	ANCON
DAS. FRANCISCO DIXON	EPA - PANAMA METRO

### 7- DESCRIPCION DEL PROYECTO:

El proyecto consiste en la rehabilitación, reemplazo y mejoramiento de las vías, instalaciones, locomotoras y maquinarias rodante, del antiguo Ferrocarril de Panamá-Colón.

El consorcio responsable y quien se ganó los derechos en febrero de 1998 para la reconstrucción y operación del Ferrocarril de Panamá por un período de 50 años, es la PCRC, la cual está constituida del esfuerzo en conjunto de Kansas City Southern Industries, Inc. (Cia. Ferroviaria de EE.UU.), y Mi-Jaek Products, principal fabricante de equipo intermodal en los EE.UU.. La PCRC se ha comprometido a invertir \$30 millones en dicho proyecto.

El EIA presentado sólo tiene alcance o válida las actividades de construcción y rehabilitación a corto plazo y los planes operativos iniciales de PCRC.

La línea existente se extiende por 47.6 millas desde el Pacífico hasta Colón en el Caribe. El plan actual del PCRC propone iniciar la construcción y rehabilitación en Noviembre de 1998 basado en los planes de Diseño y de Ingeniería realizados durante el verano de 1998.

Se espera que en el año 2,000 el proyecto esté en funcionamiento en donde inicialmente todas las cargas serán transportadas en contenedores.

17

Dentro de los límites de la provincia de Panamá el proyecto ferroviario desarrollará las actividades siguientes:

1. Sobre la línea actual, rehabilitación rasante y carriles.
2. Construcción de nueva terminal intermodal, taller de mantenimiento de locomotora y carros y patio de rieles en Balboa.
3. Ampliación del Túnel del Ferrocarril de Miraflores.
4. Rehabilitación de área o espacios físicos para almacenamiento de materiales y actividades de mantenimiento de la vía en el sector de Corozal.
5. Construcción de instalaciones menores para el mantenimiento de la vía. Para el caso de la provincia de Panamá, es importante detallar las actividades a realizar que de alguna u otra manera producirán impacto al medio; ellas son:
  - a) Rehabilitación a nivel y carril entre la línea.
    - ♦ Uso actual: excepto unas tres millas de realineamiento del riel, el uso actual es el del viejo Ferrocarril de Panamá.
    - ♦ Para una sección típica de un carril se realizarán actividades como:
      - ♦ Remoción de la vegetación circundante al lecho de la vía y a los lados de corte y relleno.
      - ♦ Remoción de durmientes y rieles, que serán vendidos como chatarra.
      - ♦ El lastre existente será mezclado con subrasante y compactado nuevamente.
      - ♦ Se agregará unas 8 pulgadas de lastre que pudiera ser granito triturado.
    - ♦ Acomodo de durmiente y la unión de rieles a los durmientes, los que podrán ser de material de madera y/o concreto.
    - ♦ Con el uso de equipo especializado y rayos láser se hará nivelación, levantamiento de rieles y durmientes y proporcionar más lastre hasta que el nivel de superficie sea de unas 12 pulgadas.
  - b) Construcción de Nueva Terminal Intermodal, Patio de Rieles y taller de Mantenimiento.
    - ♦ Uso actual de las tierras: parte de estas han sido utilizada como la estación de la fuerza Aérea de Albrook; y el resto es el patio de rieles existente.
    - ♦ El término Sur de la nueva línea será una nueva instalación donde contenedores de los Muelles de Balboa serán cargados a vagones. La nueva instalación Intermodal estará a 0.6 millas de los muelles desde donde serán transportados los contenedores. Esta nueva terminal intermodal estará ubicada en el lado oeste de los carriles a lo largo de la sección reubicada de la carretera Gaillard (Ver Anexo Fig.3.6). Tendrá un área de 3000 por 225 pies con dos carriles y una superficie transitable con toda la estación. Habrán guías operando sobre los carriles y camino de camiones. El área será



pavimentada con una combinación de concreto, piedra para soportar el transporte y almacenamiento de contenedores. Toda el área será cercada con una garita de control, casa de control y un cobertizo de mantenimiento menor para las grúas.

Se dará un desvío a lo largo del alineamiento actual que involucra a los edificios existentes que serán utilizados para el almacenaje de partes y materiales para las locomotoras, vehículos y vagones.

c) Alineamiento de la línea y Reubicación de la Carretera Gaillard:

- ♦ Uso actual de la tierra: Ha sido utilizada como la Estación de la Fuerza Aérea de Albrook, y parte es utilizado como un patio de rieles.
- ♦ Para acondicionar la nueva terminal y área de mantenimiento y eliminar una pronunciada curva en el alineamiento actual y una sección de éste será movida hacia el Norte y la carretera Gillard será reubicada hacia el norte.

d) Corozal, para construcciones menores para mantenimiento de la vía.

- ♦ Actualmente no tiene ningún uso, está en recuperación pajonal y rastrojo, dominada por paja gringa Sacharun spontanium y árboles aislados de especies tales como:

Guarumo: Guazuma ulmifolia;

Jobo: Spondies mombin;

Mango: Manguiffrere indica;

Palo bobo: Erythrina sp;

Laurel: Cordia elliodora;

Cedro Amargo:

Cedrella adorata;

Otros;

De forma aislada y en pequeñas manchas.

Es conocida como la antigua pista y poseía otra línea adicional.

Consta con una superficie de 22.3 has. de topografía plana. Tiene un número de estructuras asociadas con Morgan House.

Los Planes futuros incluyen la restauración y utilización de la casa como residencia de huéspedes. Los planes inmediatos son dejar las estructuras tal como están. No se harán nuevas estructuras. Sólo se utilizará como taller de mantenimiento de los vehículos de PCRC, y una pequeña área para almacenar materiales de construcción como lastre, rieles y durmientes.

## 8- OBSERVACION DE CAMPO:

Durante el recorrido de evaluación se pudo apreciar que no existe ningún tipo de alteración al medio por inicios de trabajos. Sólo estaquillados producto del levantamiento de agrimensura para la recopilación de información en la elaboración del EIA.

- (a) Se pudo observar y comprobar un eminente deterioro, en toda la línea de tren, filtraciones de agua en el túnel de miraflores que lo mantienen con humedad permanente, dosel de especies arbóreas cerrado lo que produce que ramas choquen con el tren y tramos de rieles en su mayoría sueltos, produciendo gran

inestabilidad al tren, por lo que no se utiliza al menos que sea actividades a realizar de estricto cumplimiento.

- (b) El área donde se construirá la nueva terminal intermodal en Balboa será la de mayor impacto en la provincia de Panamá ya que involucra la eliminación de vías importantes en uso actual como es la carretera Gaillard que será desviada mas hacia el norte a partir de la entrada de Albroom hasta la nueva estación un aproximado de 2 a 3 Kms. Exactamente donde existe actualmente esta vía irá la nueva línea del tren.
- (c) El área de Corozal que pertenece a Colón, de la antigua pista es un área en recuperación compuesta de pajonal, rastrojo alto con árboles aislados y manchas pequeñas de especies tales como: Laurel, Arbol Pava, Guacimo colorado, Jobos, Cedros, Guarumos, Palma Real, Mangos, etc.; contiene otra línea y carretera de piedra adyacente a la línea principal.

#### 9- RECOMENDACIONES:

1. La empresa The Panama Canal Railway Company, deberá cumplir con cada una de las medidas de mitigación plasmadas en el EIA presentado a anam, objeto de evaluación.
2. Deberá comunicar a la comunidad (a nivel de todos los medios existentes radial, escrito y televisivo), en un periodo no mínimo de 15 días antes de iniciar las actividades sobre el proyecto a establecer, principalmente en aquellas donde se afectará a tercero, caso de la nueva terminal.
3. Deberá coordinar y contar con la autorización de instituciones tales como: MOP, IDAAN, MINSA, INAC, MIVI, IRHE, Cuerpo de Bomberos, Municipio, ARI y anam para el inicio de las actividades de acondicionamiento de la línea.
4. Deberá permitir plazas de trabajo con prioridad a residentes cercanos a la obra.
5. En caso que ameriten tala y/o poda de árboles deberá contar con los permisos de anam y/o del Municipio de Panamá.
6. Se deberá mitigar con remojo la liberación de partículas de polvo en las labores de movimiento de tierra.
7. Asegurar que todo el personal que labora tenga el equipo y vestimenta requerido para su seguridad personal.
8. El equipo a utilizar debe estar en perfecto estado mecánico. (con énfasis en su sistema de escape)
9. En caso de la utilización de camiones para el transporte de material pétreo, es necesario cubrir el material con lonas para evitar daños a terceros.
10. Para cualquier otra obra adicional no contemplada en el estudio de Impacto Ambiental sea vial o de infraestructura deberá contar al menos con un informe de reconocimiento ambiental (IRA) o un estudio de impacto preliminar.
11. La empresa deberá prohibirle a sus trabajadores o empresas contratantes la captura o muerte de faunas silvestres encontradas.
12. La anam debe establecer un programa agresivo de vigilancia para evitar la eliminación de fauna, entre los mas vistos y comunes. (Venado, Conejo poncho, Conejo pintado, pava, etc.).
13. Deberá acondicionar o ampliar la alcantarilla de aguas pluviales y fluviales del Aeropuerto de Albroom que desemboca en el Canal de Panamá.

14

Finalmente, consideramos que dentro del área de influencia de la Administración Regional de Panamá Metro, desde los puntos de vista ecológicos, edáficos, social e histórico el proyecto evaluado es factible. Sin embargo, para su decisión final necesitará del informe evaluativo de la Administración Regional de Colón.

El proyecto es considerado de mediana a alta magnitud, por lo que el costo de inspección evaluativa es de B/.1,418.00 (Mil Cuatrocientos Dieciocho Balboas con 00/100).

Atentamente



Das. Francisco Dixon  
Depto. de Eval. y Prot.  
Ambiental - Area #1

REVISADO POR:





**República de Panamá**  
**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE**

13

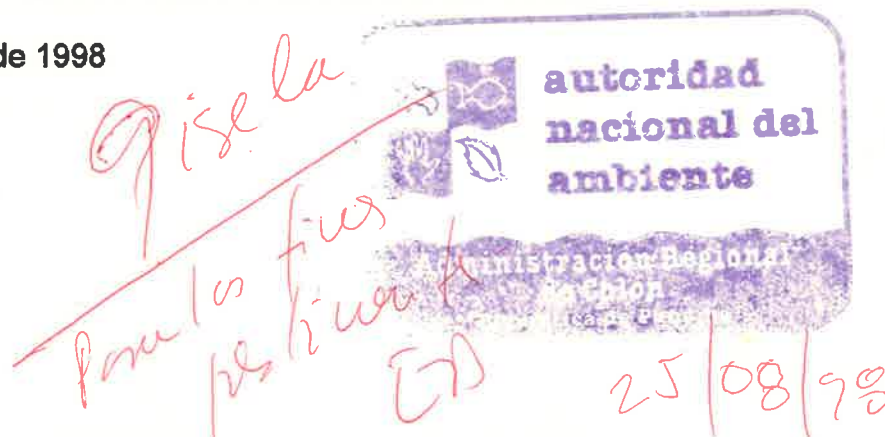
31/08/98

**ADMINISTRACION REGIONAL DE COLON**

Colón 12 de agosto de 1998  
ARC-O53-120898

Ingeniero  
ELIO ALVAREZ  
UNEPA  
E. S. D.

Ingeniero Alvarez:



Reciba usted mi respetuoso saludo y por este conducto le informamos que nuestro equipo técnico regional ha realizado giras preliminares de reconocimiento a las diferentes áreas donde se desarrollaran trabajos y rutas a establecer el ferrocarril de la compañía Panamá Canal Railway Company dentro de la Región Administrativa de Colón.

En base a la información que existe en el estudio de impacto ambiental, esta empresa presenta planos muy reducidos. Por lo anterior le solicitamos pida planos ampliados más representativos y específicos sobre:

- 50/2
- a - Area de los polígonos a utilizar en el sector de Coco Solo Norte.
  - b - Líneas y rutas ha establecerse dentro de las 35 millas de nuevo alineamiento desde Colón hasta nueva Terminal Intermoda TIM.
  - c - Planos del Polígono y construcción de un muelle en el área de Colón para recibir materiales de construcción.

Agradeciéndole su atención y apoyo de nuestra solicitud me despido de usted,

Atentamente,

  
**TÉC. BOLIVAR ZAMBRANO**  
**ADMINISTRADOR REGIONAL DE COLON**

BZ/ayl





**República de Panamá**  
**AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE**

*Gila 12*

**ADMINISTRACION REGIONAL DE COLON**

Colón 12 de agosto de 1998  
ARC-O53-1208-98

Ingeniero  
ELIO ALVAREZ  
UNEPA  
E. S. D.



Ingeniero Alvarez:

Reciba usted mi respetuoso saludo y por este conducto le informamos que nuestro equipo técnico regional ha realizado giras preliminares de reconocimiento a las diferentes áreas donde se desarrollaran trabajos y rutas a establecer el ferrocarril de la compañía Panamá CANAL RAILWAY COMPANY dentro de la Región Administrativa de Colón.

En base a la información que existe en el estudio de impacto ambiental, esta empresa presenta planos muy reducidos. Por lo anterior le solicitamos pida planos ampliados más representativos y específicos sobre:

- a - Area de los polígonos a utilizar en el sector de Coco Solo Norte.
- b - Líneas y rutas ha establecerse dentro de las 3.5 millas de nuevo alineamiento desde Colón hasta nueva Terminal Intermoda TIM.
- c - Planos del Polígono y construcción de un muelle en el área de Colón para recibir materiales de construcción.

Agradeciéndole su atención y apoyo de nuestra solicitud me despido de usted,

Atentamente

  
**TÉC. BOLIVAR ZAMBRANO**  
**ADMINISTRADOR REGIONAL DE COLON**



BZ/ayl

1999: "AÑO DE LA REVERSION DEL CANAL DE PANAMA"

*E-323-4-98*





Bridgefarmer Panama S.A.  
Consultants to the Panama Canal Railway Company

Panamá, 28 de julio de 1998

Lic. Mirei Endara  
Directora General  
Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables  
E. S. D.

Estimada Lic. Endara:

Nuestra empresa viene realizando todos los estudios de campo necesarios para realizar el diseño completo de todas las nuevas vías ferroviarias y zonas de operación de la compañía Panama Canal Railway Company.

A partir de la próxima semana se comenzará la tarea de replantear en campo un nuevo tramo de ferrocarril en la Ciudad de Colón, indicado como "MIT Alignment" en el croquis adjunto, que va desde los rieles existentes frente a la Avenida Osborne en Mount Hope hacia los puertos Manzanillo International Terminal y Colón Container Terminal (Evergreen) en Coco Solo.

El "MIT Alignment" en su recorrido atraviesa zonas de mangle y para realizar esta tarea de replanteo se tendrá que limpiar selectivamente ciertos tramos del mangle, procurando siempre minimizar la remoción de la flora existente. El impacto de esta actividad está incluido dentro del estudio de impacto ambiental "Environmental Impact Assessment for the Initial Phase of Construction and Operation of the Panama Railroad" preparado por la empresa Radian International y entregado a su persona el 15 de mayo del presente año.

Con el interés de mantener a INRENARE informado de nuestras actividades le estaremos enviando notas, antes de iniciar trabajos como los mencionados, atendiendo los mejores intereses ambientales de La Nación y el éxito del proyecto de reconstrucción del ferrocarril en Panamá.

Atentamente,

Ing. Dan Reagan  
Director

DWR/CD/vsg

Adjunto: Croquis Colón Exhibit

Xc: D. Benedetti - PCRC  
C. Espino - PCRC

CALLE GRANDE PLACE, #6382, LOS RIOS  
APARTADO 6-3296, EL DORADO, PANAMA, REP. DE PANAMA  
TEL: (507)-232-6778; FAX: (507)-232-6797

no se ha  
transmitido

Ampl.  
31/07/98

la D & m  
grad.

1.13.7-001

RECIBIDO  
CONTROL  
63871  
29 P2:12

SECRETARIA GENERAL  
INRENA

20/7

17 junio  
1998

Firma: \_\_\_\_\_

Recibido por: \_\_\_\_\_

Fecha: 31 JUL 1998

C-51-28-98







*JS Córdoba*

*Atender*

*dmH 23-07-98.*

168-DIA  
20 de julio de 1998

Ingeniero  
**ELIO ÁLVAREZ**

Director de la Unidad Nacional de  
Evaluación y Protección Ambiental  
Autoridad Nacional de Ambiente  
En su despacho

Firma: *[Signature]*  
Recibido por: *[Signature]*  
Fecha: **21 JUL 1998**



Ingeniero Álvarez:

La presente tiene como objetivo el hacerle llegar nuestros comentarios sobre el Estudio de Impacto Ambiental para la fase inicial de la construcción y operación del Ferrocarril de Panamá, presentado por la Empresa The Panamá Canal Railway Company y elaborado por Radian International LLC, ubicado en las provincias de Panamá y Colón.

- 1) Presentar nota de la Comisión del Canal certificando que el Puente del Monte Lirio el cual era levadizo ;no tendrá efecto sobre la operación del Canal en sus planes futuros ya que según el estudio este puente no apoya las operaciones del Canal.
- 2) El estudio no contempla los sistemas de disposición de aguas servidas que utilizarán los trabajadores durante la etapa de rehabilitación de la vía ferroviaria.
- 3) En cuanto a la reubicación de moradores en calle cinco Colón; para ampliación de la vía férrea esta reubicación deberá evitar impacto psico-sociales negativos, a esta población, a fin de minimizar desavenencias en el transcurso del proyecto.
- 4) Se deberán crear programas de contingencia y divulgación para los trabajos donde se interrumpa el tráfico a fin de evitar las incomodidades al público.
- 5) En todos los inmuebles concesionados al ferrocarril donde existan sustancias o desechos peligrosos, los mismos deberán ser neutralizados antes de ser dispuestos en los sitios de disposición final.

**"SALUD IGUAL PARA TODOS"**

*C-524-3-98*

APARTADO POSTAL 2048 PANAMA, 1 PANAMA

Ingeniero  
**ELIO ÁLVAREZ**

2

6) Se deberá integrar al plan de monitoreo al Ministerio de Salud, a fin de obtener mayor información sobre la incidencia de este proyecto en el medio para futuros desarrollos.

Atentamente,

  
**ING. NORIEL FRANCO**  
Jefe del Departamento de  
Impacto Ambiental Encargado

  
**P/C ING. LEONARDO BARNETT**  
Jefe de la División de Salud  
Ambiental

LO/Elizabeth

25 de junio de 1998.  
UNEPA-606-98

Ingeniera  
**CARMEN DE ATENCIO**  
Directora Ejecutiva Regional de Panamá Metro  
E. S. D.

Estimada Ingeniera de Atencio:

Le enviamos el Estudio de Impacto Ambiental para la **FASE INICIAL DE CONSTRUCCION Y OPERACION DEL FERROCARRIL DE PANAMA**, que se desarrollará desde el área de Balboa hasta una Terminal intermodal, en Colón, presentado por la Empresa **THE PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**.

Una vez evaluado por el personal técnico, en lo que corresponda al área de su Dirección, le solicitamos nos envíen el respectivo informe, con sus comentarios y/o recomendaciones, al respecto del mencionado proyecto.

Sin otro particular, nos suscribimos con atentos saludos,

*for Eliazmar Hinojosa*  
**Ing. ELIO ALVAREZ**  
Director de la Unidad Nacional de  
Evaluación y Protección Ambiental  
EA/GC





25 de junio de 1998.  
UNEPA-607-98

Técnico  
BOLIVAR ZAMBRANO  
Director Ejecutivo Regional de Colón  
E. S. D.

Estimado Técnico **Zambrano**:

Le enviamos el Estudio de Impacto Ambiental para la FASE INICIAL DE CONSTRUCCION Y OPERACION DEL FERROCARRIL DE PANAMA, que se desarrollará desde el área de Balboa hasta una Terminal intermodal, en Colón, presentado por la Empresa THE PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY.

Una vez evaluado por el personal técnico, en lo que corresponda al área de su Dirección, le solicitamos nos envíen el respectivo informe, con sus comentarios y/o recomendaciones, al respecto del mencionado proyecto.

Sin otro particular, nos suscribimos con atentos saludos,

*for Eliazmar Alvarez*  
ING. ELIO ALVAREZ  
Director de la Unidad Nacional de  
Evaluación y Protección Ambiental

EA/GC



25 de junio de 1998.  
**UNEPA-605-98**

Ingeniera  
**MARIA G. LEE**  
Jefa del Departamento de Impacto Ambiental  
Ministerio de Salud  
E. S. D.

Estimada ingeniera **Lee**:

Le enviamos el Estudio de Impacto Ambiental para la **FASE INICIAL DE CONSTRUCCION Y OPERACION DEL FERROCARRIL DE PANAMA**, que se desarrollará desde el área de Balboa hasta una Terminal intermodal, en Colón, presentado por la Empresa **THE PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY**.

Una vez evaluado por el personal técnico de su Departamento, le solicitamos nos envíen sus comentarios y/o recomendaciones, al respecto del mencionado proyecto.

Sin otro particular, nos suscribimos con atentos saludos,

*por el*  
**Ing. ELIO ALVAREZ**  
Director de la Unidad Nacional de  
Evaluación y Protección Ambiental

EA/GC



13 de Junio de 1998

Lic. Mirei Endara  
Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables  
Ciudad de Panamá  
República de Panamá

**RADIAN**  
INTERNATIONAL LLC

9801 Westheimer, Suite 500  
Houston, TX 77042  
(713) 789-9801  
FAX (713) 789-8404

**Tema:** Transmisión del Estudio de Impacto Ambiental para la Fase Inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá

Estimada Lic. Endara:

Junto con la presente incluimos cuatro (4) copias del documento titulado Estudio de Impacto Ambiental para la Fase Inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá. Estas tres copias están en Español. Además, hemos incluido un documento original en Inglés para su conveniencia.

Este documento esta siendo presentado a INRENARE a nombre de la Panamá Canal Railway Company (PCRC) para su revisión, evaluación y aprobación. Este documento ha sido preparado por PCRC y sus contratistas, Radian International LLC y ANCON, de acuerdo con los lineamientos generales Panameños e internacionales para la elaboración de Estudios de Impacto Ambiental. PCRC tiene intención de iniciar actividades de construcción en Noviembre de 1998, y como tal, respetuosamente solicita que la revisión de este documento comience a la brevedad posible.

Si usted tuviese alguna pregunta, por favor comuníquese con Mariano Gómez de Radian International LLC en Houston, Texas, EE. UU. al teléfono (713) 914-6533 o por fax al (713) 789-8404. Estamos también dispuestos a reunirnos con usted respecto a este documento si esto agilizará el proceso de revisión y evaluación.

Gracias por su asistencia.

Atentamente,  
Radian International LLC

Mariano Gómez

- c:
- Dario Benedetti, PCRC (1)
  - John Blackledge, Bridgefarmer and Associates (sin reporte)
  - David Brookings, KCS (sin reporte)
  - Mike Carpenter, KCS (2)
  - Gene Goode, KCS (sin reporte)
  - Jay Nadlman, KCS (sin reporte)
  - Dan Reagan, Bridgefarmer y Associates (sin reporte)
  - Ivan Valdespino, ANCON (1)
  - Mark Williams, KCS (sin reporte)

**INRENARE**

Firma: \_\_\_\_\_

Recibido por: \_\_\_\_\_

Fecha: 17 JUN 1998



13 June 1998

Lic. Mirei Endara  
Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables  
Panama City, Panama

**RADIAN**  
INTERNATIONAL LLC

9801 Westheimer, Suite 500  
Houston, TX 77042  
(713) 789-9801  
FAX (713) 789-8404

**Subject: Transmittal of the Environmental Impact Statement for the Initial Phase of Construction and Operation of the Panama Railroad**

Dear Lic. Endara:

Enclosed are four (4) copies of the document entitled *Environmental Impact Statement for the Initial Phase of Construction and Operation of the Panama Railroad*. These three copies are in Spanish, and we have also included one (1) English copy, for your convenience.

This document is being submitted on behalf of the Panama Canal Railway Company (PCRC) to INRENARE for review. This document has been prepared by PCRC and its contractors, Radian International LLC and ANCON, in accordance with Panamanian and international lending institution EIA guidelines.

PCRC plans to initiate construction activities by November of 1998, and as such, respectfully requests your review of this document to be initiated as soon as possible.

If you have any questions, please contact Mariano Gomez of Radian International in Houston, Texas at (713) 914-6533. Also, we are available to meet with you regarding this document, if this would be helpful to your review process.

Thank you for your assistance.

Sincerely,  
Radian International LLC

  
Mariano Gomez

c: Dario Benedetti, PCRC (1)  
John Blackledge, Bridgefarmer and Associates (w/out enclosure)  
David Brookings, KCS (w/out enclosure)  
Mike Carpenter, KCS (2)  
Gene Goode, KCS (w/out enclosure)  
Jay Nadlman, KCS (w/out enclosure)  
Dan Reagan, Bridgefarmer and Associates (w/out enclosure)  
Ivan Valdespino, ANCON (1)  
Mark Williams, KCS (w/out enclosure)



13 de Junio de 1998

Lic. Mirei Endara  
Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables  
Ciudad de Panamá  
República de Panamá

**RADIAN**  
INTERNATIONAL LLC

9801 Westheimer, Suite 500  
Houston, TX 77042  
(713) 789-9801  
FAX (713) 789-8404

**Tema: Transmisión del Estudio de Impacto Ambiental para la Fase Inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá**

Estimada Lic. Endara:

Junto con la presente incluimos cuatro (4) copias del documento titulado *Estudio de Impacto Ambiental para la Fase Inicial de Operación y Construcción del Ferrocarril de Panamá*. Estas tres copias están en Español. Además, hemos incluido un documento original en Ingles para su conveniencia.

Este documento esta siendo presentado a INRENARE a nombre de la Panamá Canal Railway Company (PCRC) para su revisión, evaluación y aprobación. Este documento ha sido preparado por PCRC y sus contratistas, Radian International LLC y ANCON, de acuerdo con los lineamientos generales Panameños e internacionales para la elaboración de Estudios de Impacto Ambiental. PCRC tiene intención de iniciar actividades de construcción en Noviembre de 1998, y como tal, respetuosamente solicita que la revisión de este documento comience a la brevedad posible.

Si usted tuviese alguna pregunta, por favor comuníquese con Mariano Gómez de Radian Internacional LLC en Houston, Texas, EE. UU. al teléfono (713 ) 914-6533 o por fax al (713) 789-8404. Estamos también dispuestos a reunirnos con usted respecto a este documento si esto agilizará el proceso de revisión y evaluación.

Gracias por su asistencia.

Atentamente,  
Radian International LLC

Mariano Gómez

- c:
- Dario Benedetti, PCRC ( 1 )
  - John Blackledge, Bridgefarmer and Associates (sin reporte)
  - David Brookings, KCS ( sin reporte)
  - Mike Carpenter, KCS ( 2 )
  - Gene Goode, KCS (sin reporte)
  - Jay Nadlman, KCS (sin reporte)
  - Dan Reagan, Bridgefarmer y Associates (sin reporte)
  - Ivan Valdespino, ANCON ( 1 )
  - Mark Williams, KCS (sin reporte)



9801 Westheimer, Suite 500

Houston, TX 77042

(713) 789-9801

FAX (713) 789-8404

13 June 1998

Lic. Mirei Endara  
Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables  
Panama City, Panama

**Subject: Transmittal of the Environmental Impact Statement for the Initial Phase of Construction and Operation of the Panama Railroad**

Dear Lic. Endara:

Enclosed are four (4) copies of the document entitled *Environmental Impact Statement for the Initial Phase of Construction and Operation of the Panama Railroad*. These three copies are in Spanish, and we have also included one (1) English copy, for your convenience.

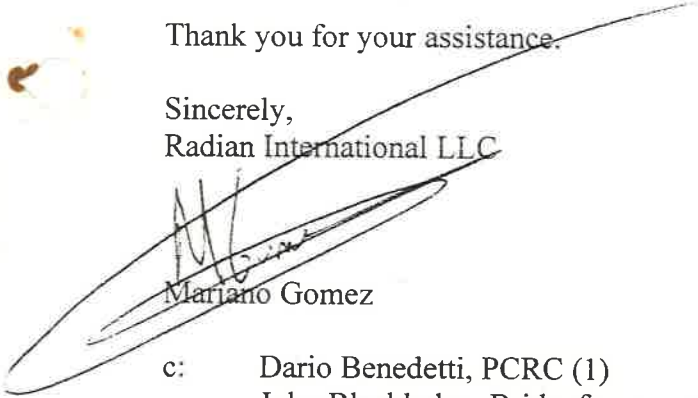
This document is being submitted on behalf of the Panama Canal Railway Company (PCRC) to INRENARE for review. This document has been prepared by PCRC and its contractors, Radian International LLC and ANCON, in accordance with Panamanian and international lending institution EIA guidelines.

PCRC plans to initiate construction activities by November of 1998, and as such, respectfully requests your review of this document to be initiated as soon as possible.

If you have any questions, please contact Mariano Gomez of Radian International in Houston, Texas at (713) 914-6533. Also, we are available to meet with you regarding this document, if this would be helpful to your review process.

Thank you for your assistance.

Sincerely,  
Radian International LLC



Mariano Gomez

c: Dario Benedetti, PCRC (1)  
John Blackledge, Bridgefarmer and Associates (w/out enclosure)  
David Brookings, KCS (w/out enclosure)  
Mike Carpenter, KCS (2)  
Gene Goode, KCS (w/out enclosure)  
Jay Nadlman, KCS (w/out enclosure)  
Dan Reagan, Bridgefarmer and Associates (w/out enclosure)  
Ivan Valdespino, ANCON (1)  
Mark Williams, KCS (w/out enclosure)