

MEMORANDO DAPB-M-0227-2023

MA
K/C
M/G

PARA: DOMILUIS DOMÍNGUEZ
Director de Evaluación de Impacto Ambiental

DE: JOSÉ VICTORIA
Director Áreas Protegidas y Biodiversidad - Encargado



ASUNTO: Respuesta a MEMORANDO-DEEIA-0067-2701-2023.

FECHA: 2 de febrero de 2022

Control No. DAPB-0184


AMBIENTE
14/FEB/2023 09:39 AM

En referencia al MEMORANDO-DEEIA-0067-2701-2023, correspondiente al Estudio de Impacto Ambiental, categoría III, titulado “**PROYECTO PUERTO BARÚ**”, a desarrollarse en el corregimiento de Chiriquí, distrito de David, provincia de Chiriquí; promovido por **OCEAN PACIFIC FINANCIAL SERVICES CORP.**; le informamos lo siguiente:

Proyecto: **PROYECTO PUERTO BARÚ**

Ubicación: **corregimiento de Chiriquí, distrito de David, provincia de Chiriquí**

No. De expediente: **DEIA-III-F-010-2023**

Promotor: **OCEAN PACIFIC FINANCIAL SERVICES CORP.**

- Dentro de la lista de especies de plantas y fauna se observa algunos individuos que solo pudieron identificarlo hasta género, es muy importante saber las especies que habitan dentro de la huella del proyecto para tener un registro de las especies que habitan en el área para futuro programa de recuperación de hábitat.
- Dentro del mapa de vegetación de influencia del proyecto donde está el polígono donde se ubicará el puerto se observa que la vegetación que se va afectar es bosque de manglar, bosque secundario y gramínea y se tiene el volumen de cada uno de ellos dentro de la huella del proyecto; no obstante, en la Resolución No. DAPB- 044-2022 de 29 de marzo de 2022, en Resuelve: Tercero .../.. que no se podrá intervenir el manglar existente en las fincas mencionadas, sin la debida autorización del Ministerio de Ambiente.

- En el punto 10.7 de Plan de Rescate y Reubicación de Fauna y Flora menciona la Resolución IA-125-2017 que establece los requisitos para los Planes de Rescate y Reubicación de flora y fauna silvestre para los proyectos de Estudio de Impacto Ambiental Categoría II, el cual le informamos que no es la resolución, la Resolución correcta es Resolución AG- 0292-2008 "Por la cual se establecen los requisitos para los Planes de Rescate y Reubicación de Fauna Silvestre".
- El Acuerdo Municipal No. 021 del 6 de junio de 2007 (Gaceta Oficial No. 25884 de 25 septiembre de 2007 que establece el Área Protegida Manglares de David y Ecosistemas Afines, señala que se declaran como zona protegida los Manglares del distrito de David y demás Ecosistemas Afines dentro de esa jurisdicción, por ser de interés social, económico y ecológico
- El área protegida Manglares de David y demás Ecosistemas Afines, no cuenta con Plan de Manejo ni límites, por tanto, no se cuenta con un polígono definido legalmente del área protegida
- El Acuerdo Municipal no establece normas de manejo y protección del área protegida
- No intervenir las áreas de manglar con tala, rellenos y otras actividades que atenten contra la conservación y protección del manglar.
- Como lo hemos indicado, los manglares son considerados Bosques de Protección y Especiales y desde la perspectiva forestal, no deben ser objetos de adjudicabilidad ni aprovechamiento salvo mejor criterio, y dado que sus atributos especiales cumplen funciones de proteger y regular con la finalidad de salvaguardar la flora, la fauna, vida marina, fluvial y el ambiente
- De darse la aprobación del presente Estudio de Impacto Ambiental; se debe incluir en la Resolución de Aprobación el pago de compensación ecológica al área protegida, los cuales serán determinadas en coordinación entre el Ministerio de Ambiente y el promotor; para el cual se elaborará un Plan de Trabajo basado en la Resolución de Aprobación del EIA.
- Dado que el proyecto Puerto Barú impacta el Área Protegida Manglares de David y Ecosistemas Afines, señala que se declaran como zona protegida los Manglares del distrito de David y demás Ecosistemas Afines, es necesario el cumplimiento del Decreto Ejecutivo No. 33 de 28 de marzo de 2017 "Que reglamenta el artículo 51 del Texto Único de Ley 41 de 1998. General del Ambiente, correlativo al procedimiento para otorgar concesiones de administración en áreas protegidas y se dictan otras disposiciones".
- El EIA presenta entre sus componentes, la construcción de vía de acceso al proyecto; sin embargo en la solicitud de viabilidad evaluada, no se presentó esta actividad; por lo tanto, el



Promotor deberá presentar viabilidad para la construcción de vía de acceso correspondiente al alineamiento dentro del área protegida Manglares de David y Ecosistemas Afines.

- Como lo indica el Resuelve Cuarto; de la Resolución No. DAPB- 044-2022 de 29 de marzo de 2022; adjuntamos copia de los Comentarios recibidos de otras Direcciones e Instituciones consultadas,



Técnica Lyneth Córdoba C.
Jefa Departamento de ejecución de Planes de Manejo


JV/EN/AM/LC/CDEA/lc
GV

DIRECCIÓN FORESTAL.

Memorando DIFOR-1091-2021

Para: Shirley Binder
Directora de Áreas Protegidas y Biodiversidad


De: Víctor Francisco Cadavid
Director Forestal

Asunto: Comentarios Técnicos respecto a solicitud de Viabilidad para proyecto
"Puerto Barú y Barú Marina".

Fecha: 27 de diciembre de 2021



Procedemos al envío de los comentarios técnicos al **MEMORANDO-DAPB-M-1912-2021**, con respecto a la **REVISIÓN Y CRITERIO TÉCNICO DE SOLICITUD DE VIABILIDAD PARA PROYECTO "PUERTO BARÚ Y BARÚ MARINA"**, a desarrollarse en la localidad de Cabrito, corregimiento de Chiriquí, distrito de David, provincia de Chiriquí.

Aprovecho la oportunidad para presentarle las muestras de nuestro aprecio y distinguida consideración.

Atentamente,

Copia. Expediente

VFC/JJR


853 29/XII/21




Nov. 2021

DIRECCIÓN FORESTAL
DEPARTAMENTO DE PATRIMONIO FORESTAL

COMENTARIOS TÉCNICOS

FECHA:	23 DE DICIEMBRE DE 2021.
NOMBRE DEL PROYECTO:	REVISIÓN Y CRITERIO TÉCNICO DE SOLICITUD DE VIABILIDAD PARA PROYECTO “PUERTO BARÚ Y BARÚ MARINA”
PROMOTOR:	SOCIEDAD OCEAN PACIFIC FINANTIAL SERVICES, CORP Y BARÚ MARINA GROUP, S DE R.L.
UBICACIÓN:	LOCALIDAD DE CABRITO, CORREGIMIENTO DE CHIRIQUÍ, DISTRITO DE DAVID, PROVINCIA DE CHIRIQUÍ.

La documentación sobre, **REVISIÓN Y CRITERIO TÉCNICO DE SOLICITUD DE VIABILIDAD PARA PROYECTO “PUERTO BARÚ Y BARÚ MARINA”**, hace referencia a la construcción de un frente portuario para carga comercial, con un muelle de 512 metros de largo y 30 metros de ancho. El Canal de acceso de proyecto vía marina cuenta con una longitud total de 30 kilómetros, 17 kilómetros de canal de navegación externo (mar abierto), y 13 kilómetros de canal de navegación interna. El Canal de navegación tiene un ancho de 100 metros, relativo al ancho promedio del río Chiriquí que tiene 500 metros de ancho, representa un 20% de la huella del mismo en el canal de entrada.

Adicional el proyecto contempla también desarrollar: Parque Logístico, Zona Turística & Comercial, Marina privada, Zona Eco-Turística, Tanquería, Instalación de Contenedores, Instalaciones y conexiones necesarias para el suministro de energía, eléctrica, agua potable y servicio telefónico (temporales) como: Patio de equipo y Patio de materiales e insumos.

El documento, hace referencia a la vegetación existente, la cual se encuentra conformada por un predio fuertemente intervenido en algún momento, por actividades antrópicas productivas como la ganadería y agricultura posiblemente.

La zona de influencia directa del proyecto se caracteriza por la presencia de parches de bosque secundario, rastrojos, y manglares en áreas circundantes, el 90% del área ha sido fuertemente intervenida, por lo que el ecosistema del área, se encuentran secciones de vegetación gramínea en regeneración compuestas por especies gramíneas y herbáceas rústicas y adaptadas a condiciones de suelos ácidos. Existen también remanentes arbóreos considerados como Bosques Secundario con especies pioneras y adaptadas también a las condiciones de suelos ácidos y de baja fertilidad; Este Bosque Secundario es bastante joven, propio de sitios dedicados a actividades agropecuarias, la vegetación de manglar se encuentra en las colindancias Noroeste y Sureste del área del proyecto.

Con vista a lo señalado anteriormente y el tipo de vegetación reportada para el área de influencia directa, podemos indicar lo siguiente:

OPINIÓN TÉCNICA

La Constitución Política Nacional en su artículo 119 establece que el Estado y todos los habitantes del territorio nacional tienen el deber de propiciar un desarrollo social y económico que prevenga la contaminación del ambiente, mantenga el equilibrio ecológico y evite la destrucción de los ecosistemas.

La Constitución Política de la República de Panamá igualmente establece que el Estado reglamentará, fiscalizará y aplicará oportunamente las medidas necesarias para garantizar que la utilización y el aprovechamiento de los bosques, tierras y aguas, se lleven a cabo razonablemente, de manera que se evite su depredación y se asegure su preservación, renovación y permanencia.

El Ministerio de Ambiente como entidad rectora del Estado, en materia de protección, conservación, preservación y restauración del ambiente y el uso sostenible de los recursos naturales para asegurar el cumplimiento y aplicación de las leyes, los reglamentos y la Política Nacional del Ambiente debe emitir por su responsabilidad y competencia, opinión al respecto del presente Estudio.

La Ley 1 de 3 de febrero de 1994, tiene entre su finalidad la protección, conservación, mejoramiento, acrecentamiento, educación, investigación, manejo y aprovechamiento racional de los recursos forestales de la República.

Que la misma Ley, declara de interés nacional y sometido al régimen de la misma, todos los recursos forestales existentes en el territorio nacional. Para tal efecto, constituyen entre los objetivos fundamentales del Estado, acciones orientadas a armonizar los planes y proyectos nacionales de producción y desarrollo, con la utilización y conservación de los recursos forestales.

Tomando en cuenta estos compendios normativos, el documento presentado aporta detalles importantes para un análisis objetivo del mismo, en ese sentido, se menciona que no se contempla la tala de vegetación de mangle, solo suelo desnudo, gramínea y Bosque Secundario con especies con una amplia distribución en el territorio nacional y dentro del desarrollo del proyecto según lo presentado y lo adverso de las regulaciones vigentes; somos del criterio que según la información presentada.

CONCLUSIONES

Desde el abordaje analítico del documento presentado y basado en las normativas actualmente vigentes que hacen prevalecer la protección y conservación de los bosques de manglares, para esta dirección técnica, los mismos, son considerados bosques especiales por sus especiales atributos y funciones ecológicas; la finalidad de esta condición implica que estas formaciones y su entorno inmediato, así sea que estén desprovista de este tipo de vegetación, se deben asegurar su protección, conservación, mejoramiento, para evitar su afectación y deterioro.

Como lo hemos indicado, los manglares son considerados Bosques de Protección y Especiales y desde la perspectiva forestal, no deben ser objetos de adjudicabilidad ni aprovechamiento salvo mejor criterio, y dado que sus atributos especiales cumplen funciones de proteger y regular con la finalidad de salvaguardar la flora, la fauna, vida marina, fluvial y el ambiente; somos del criterio de que estas formaciones boscosas presentadas dentro del área del proyecto, no son elegibles para ser removidas o afectadas por las actividades en conjunto que se requieran desarrollar como tal, sin embargo, dada la inversión privada de la obra y beneficios que representaría a la comunidad, esto requerirá de un mayor análisis desde la perspectiva legal y las normas vinculantes.

Por cuanto se sugiere que se tomen en cuenta estas consideraciones técnicas para la toma de decisión que corresponda.

Revisado Por:


Héctor H. Vega G.
CONSEJO TÉCNICO NACIONAL
DE AGRICULTURA
HECTOR H. VEGA G.
MOTER EN C. AMBIENTALIS
CENFA Y REC NAT
IDONEIDAD 7.118-12 MZD ★
Dirección Forestal
HV/hv





En atención a la Nota DAPB-N-0791-2021 remitida por la Dirección de Áreas Protegidas y Biodiversidad de Mi Ambiente, en la que se solicita a esta institución a través de su Oficina de Unidad Ambiental emitir comentarios ante trámite de viabilidad solicitada, para el proyecto “Puerto Barú y Barú Marina”:

La Unidad Ambiental de la ARAP hace los siguientes comentarios:

Cuando hablamos de un puerto comercial, se tiene la idea de una gran infraestructura costera que permite el transporte de pasajeros y mercancías, conectando ciudades, lo cual debe generar un gran beneficio económico en los lugares donde se ubique, por lo que al comercio marítimo se le considera como el motor de la economía mundial.

Si bien este hecho es cierto, también es fundamental saber que uno de los mayores impactos que genera la construcción y explotación de un puerto comercial es el efecto barrera al transporte de sedimentos, que provoca un cambio en la dinámica costera; y afecciones a los ecosistemas que se encuentran en el sitio.

Po lo que, la construcción de un puerto puede afectar la percepción alterando la calidad visual de la zona durante la construcción, incrementando la turbidez del agua y disminuyendo la calidad paisajística, pero esto presume ser un impacto temporal y reversible. Además los puertos terrestres pueden no solo modificar el paisaje, sino también pueden reducir la visibilidad de la línea de costa, reducir la lámina de agua y suprimir la zona intermareal.

En ese sentido es importante hacer esfuerzos para disminuir los impactos negativos ambientales y sociales, así como incrementar la oportunidad de contribuir al desarrollo del territorio y a las comunidades en las cuales se insertan este tipo de proyecto. De allí la necesidad de que se considere la creación de “puertos sostenibles” los cuales pueden brindar un desempeño en su actividad de forma resiliente, considerando los factores socioeconómicos y medioambientales.

Para el caso que nos ocupa el mayor desafío es poder transitar sin mayor impacto a un desarrollo sostenible una actividad económica tan importante para nuestro país y para provincias que como Chiriquí representan un tremendo potencial, ya que las actividades portuarias son en gran medida positivas para las comunidades que las acogen, aunque existen efectos directos e indirectos externalidades de las cuales es necesario hacerse cargo, pues pueden comprometer la sostenibilidad del ambiente y de los grupos humanos en que se desarrollan.

Escenarios como el propuesto, en donde existen un importante ecosistema de manglar en el que las mayores afectaciones que se podría suponer por la construcción del puerto sería sobre este ecosistema, el cual es de gran importancia ecológica ya que apoya a una rica biodiversidad, proporcionan un valioso hábitat de cría para peces y crustáceos, recursos que



forman parte de la actividad pesquera del área, un ecosistema puede capturar hasta cinco veces más carbono que otros bosques tropicales ya que, sus suelos son sumideros de carbono altamente efectivos, además de favorecer la protección de la línea de costa de la erosión y los embates del mar.

Por lo que es necesario se precise:

- Cómo se minimizará la afectación sobre el ecosistema de manglar,
- Cómo se atenderán problemas como el cambio en la dinámica costera;
- Con la construcción de espigones y posibles diques para proteger el puerto pueden crearse un efecto pantalla sobre las corrientes de deriva litoral dando lugar a la descarga del material en suspensión al encontrarse con un obstáculo y producir un déficit de aporte de sedimento una vez que la corriente supera el obstáculo, proceso de sedimentación que puede generar un avance en la línea de costa a un lado del puerto donde se va sedimentando el material y un retroceso de la línea de costa al otro lado donde se va erosionando. Cómo se hará al respecto.
- Es necesario se precise ampliamente en la fase de construcción, los materiales a movilizar por el dragado que van a ser transportados por las corrientes y que pueden variar la dinámica sedimentaria y que podrían afectar al estuario a largo plazo; y que en su explotación al disminuir las velocidades del transporte de sedimentos, podría obstruir y producirse sedimentación en el fondo a corto plazo.
- Cómo se reduciría este efecto a la entrada del puerto?
- Se tendrán que realizar dragados periódicos de mantenimiento? Esto es preocupante ya que esto alteraría el fondo marino lo que puede probablemente provocar una alteración en el balance sedimentario y en la dinámica costera, incidiendo no solo en los sitios de crías como los manglares, sino también en las distintas actividades como la pesquería, extracción de bivalvos, turismo etc.
- Los desarrollos portuarios modifican las características físicas y químicas del sustrato del medio bentónico, afectando a la fauna que depende de este. Además de los vertidos de materiales y contaminantes que generan turbidez en el medio pelágico e impiden la realización de la fotosíntesis a las comunidades de fitoplancton, base de la red trófica por lo que
- Es fundamental conocer el medio y sus elementos en profundidad, poniendo especial atención en cómo va a afectar dicho proyecto en la dinámica costera. La costa siempre va a tender al equilibrio, y para ello efectuará de manera natural procesos de erosión y sedimentación, lo que además de poder generar alteraciones en la estructura de la costa, también lo puede hacer en las infraestructuras cercanas, cuyo mantenimiento supone además un gasto económico.

En ese sentido se debe tener una visión amplia del entorno, localizar donde se encuentran los ecosistemas relevantes, que recursos acuáticos son extraídos para poder preservarlos.





AUTORIDAD MARÍTIMA DE

PANAMÁ

Dirección General de Puertos e
Industrias Marítimas Auxiliares

Panamá, 17 de febrero de 2022

DGPIMA - 224 - CON - 2022

Licenciada

Shirley Binder

Directora de Áreas Protegidas y Biodiversidad

Ministerio de Ambiente

E. S. D

Ref.: Comentarios técnicos a la nota DAPB-N-0793-2021.

Respetada Licenciada Binder:

En respuesta a la nota DAPB-N-0793-2021 del 13 de diciembre de 2021, emitida por la Dirección de Áreas Protegidas y Biodiversidad, en donde solicita consideraciones técnicas de la Autoridad Marítima de Panamá, en base al proyecto denominado “Puerto Barú y Marina Barú”, ubicado en Puerto Cabrillo, distrito de David, Provincia de Chiriquí, a favor de la sociedad Ocean Pacific Financial Services Corp., tenemos a bien adjuntar comentarios técnicos por parte de la Unidad Ambiental basados en el informe técnico de la sociedad para la solicitud de viabilidad del proyecto a desarrollar.

En este sentido, se cubrieron los siguientes puntos del informe técnico:

1. Parámetros a ser consideraciones
2. En caso de realizar dragado
3. Conclusiones
4. Recomendaciones

De tener alguna interrogante al respecto, solicitamos contactar al Licenciado Ramón González, evaluador de estudio de impacto ambiental de la Unidad Ambiental al teléfono 501-5142 o a la Licenciada Milagros Villalobos, Jefa del Departamento de Concesiones al teléfono 501-5122.

Atentamente,

Flor Pitty

Directora General



1/2022
Adj.: Comentarios técnicos de la Unidad Ambiental de la Autoridad Marítima de Panamá.

J. M. V. /di

DEPARTAMENTO DE CONCESIONES

Balboa, Ancón. Diablo Heights, Edificio N° 3. Apartado Postal 0843-00533. Teléfono 501-5122.

COMENTARIOS SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DE UN PUERTO EN EL LUGAR CONOCIDO COMO PUERTO CABRITO

- Dentro del archivo presentado existen documentos de aparentemente dos (2) proyectos que se ubican en lugares diferentes y que mantienen nombres diferentes. En el folio 54 podemos observar que existe una empresa con nombre Desarrollo Multimodal Barú, S.A. y en el folio 62, que forma parte del estudio de factibilidad, en el primer párrafo dice textualmente:
 - "a continuación presentamos el Estudio de Factibilidad para la Operación y Construcción de un Nuevo Puerto de Embarque y Centro de Distribución Multimodal en el **Distrito de Barú**, Provincia de Chiriquí". Como se puede observar se confirma que existen 2 lugares para un solo proyecto o para dos proyectos.
 - La situación ambiental es totalmente diferente entre la ubicación marítima en el distrito de Barú y la ubicación fluvial en el Distrito de David. Es necesario aclarar esta situación para que la formulación del estudio de impacto ambiental que se debe presentar sea lo más apegado a la realidad.
- La distancia entre las dos riberas del río Chiriquí Nuevo, en el lugar del Proyecto es de aproximadamente 350 metros o 0.19 millas náuticas. Las profundidades varían desde los cuatro (4) metros a los siete (7) metros. Estas profundidades fueron obtenidas de la carta náutica 21584 o de Aproximación de Puerto Armuelles y de Pedregal. Estas Profundidades coinciden con la Batimetría presentada. Profundidades parecidas se encuentran en el cauce del río desde el sitio del proyecto hasta la desembocadura, lo que posiblemente sea el canal de acceso de los buques hacia y desde el puerto proyectado, por lo que el calado de estas embarcaciones que es de aproximadamente doce (12) metros hace necesario un dragado del área del puerto proyectado y de todo el canal de acceso. Se recomienda que se presente la ruta del canal de acceso y su longitud para que conociendo su profundidad se pueda proyectar el dragado necesario.
- Las dimensiones de las embarcaciones también deben ser conocidas principalmente para establecer el polígono del área de maniobras y su respectivo dragado.
- Existe, adyacente al proyecto, un área deforestada de aproximadamente sesenta y cinco (65) hectáreas (Has) cuyo perímetro es de aproximadamente 3700 metros. Además, existen, cerca del proyecto, extensiones de manglares y otras especies de flora cuya presencia es abundante que además debe ser identificada, clasificada y determinar el área existente de cada una de las especies presentes.

- Existe una vía de comunicación entre el lugar del proyecto y la carretera interamericana en forma de carretera secundaria, que es la que conduce a la Facultad de Ciencias Agropecuarias y a la Cárcel Pública de Chiriquí cuya distancia lineal es de aproximadamente 7.62 kilómetros.

PARÁMETROS A SER CONSIDERADOS

- **Aire**
 - Material en partículas: Este tipo de impacto se genera por dispersión de material en la carga y descarga de buques, por barrido de pisos o por rotura de bolsas al ser trasladadas. Podemos encontrar material particulado de cereales, azúcar, mineral de hierro, mineral de plomo, azufre, fertilizantes, cemento, entre otros, según los productos que se manipulen en el puerto.
- **Visibilidad**
 - Hay que tomar en cuenta los servicios que en ese momento brinda el puerto proyectado y también en que estación del año nos encontramos ya que la lluviosa se caracteriza por presentar nubosidades, vientos de velocidades moderadas y de forma sostenida, la estación seca por su lado no existe casi nubosidad y se presentan vientos fuertes. Es necesario aclarar que se debe notar la cantidad de embarcaciones que estaban en faenas de descarga, que pudiera haber influido en la visibilidad dentro del puerto por las emisiones principalmente de humo producto de la combustión interna de sus motores que se mueven a base de hidrocarburos. El humo de los equipos y maquinarias móviles que se mueven en los puertos que pueden inducir negativamente en la visibilidad.
- **Ruido y Vibraciones**
 - El ruido y vibraciones en un puerto pueden ser producidos por los motores de las grúas, por la actividad en el área de los talleres que en la mayoría de los casos produciría el ruido característico propio de las áreas de mantenimiento y reparación de máquinas y motores. Sin embargo, el sonido de las máquinas de los grandes buques se debe escuchar de forma notable y constante.
- **Componente Agua (agua marina- agua terrestre)**
 - Para las aguas servidas se debe contar con una planta de tratamiento que luego pueden ser vertidas directas al alcantarillado público o en fuentes de agua adyacentes al recinto portuario y así evitar la

contaminación de las mismas.

- **Componente Suelo**
 - El suelo de un puerto puede ser afectado por contaminación debido a la dispersión hidrocarburos producidos por la actividad de mantenimiento que se lleva a cabo a vehículos de uso del puerto,
- **Suelo contaminado por otros contaminantes**
 - El suelo de un puerto puede ser afectado debido a la contaminación con otras sustancias como pinturas, latas de pinturas, y aguas residuales. Específicamente la presencia de pintura puede deberse al mantenimiento de embarcaciones realizado en cualquier lugar, diseminando de esta forma la posible contaminación por este tipo de sustancias.
- **Paisaje existentes**
 - Son la existencia de flora y fauna circundante al recinto portuario además de una clara visibilidad que permitirá observar con claridad el paisaje. La fuente de agua presente donde se ubica este puerto, en este caso el Río Chiriquí Nuevo manteniéndolo en las mismas condiciones en que se encuentra en la actualidad.
- Desechos sólidos, (contaminantes y no contaminantes)
- Desechos líquidos, (contaminantes y no contaminantes)
- Fauna y Flora
 - Determinar e identificar las especies de flora y fauna que existen en el lugar del proyecto ya sean estas terrestres o acuáticas.
- Maquinaria y Equipo
 - Determinar cuáles y cuantas maquinarias y equipos se van a utilizar en el proyecto
- Asentamientos Humanos en la Periferia del puerto.
 - Dar a conocer los asentamientos humanos presentes cerca del proyecto y que pueden ser afectados por el mismo.

EN CASO DE REALIZAR DRAGADOS

- Se debe presentar por cada dragado un estudio de impacto ambiental que considere análisis químicos, biológicos y físicos del sedimento del lugar de la extracción y de la zona donde se va a depositar los materiales obtenidos del dragado.
- Ubicar por la Autoridad Marítima de Panamá un sitio para el depósito del material de los dragados en el Golfo de Chiriquí.

CONCLUSIONES

- Existe un conflicto en el nombre del proyecto como los nombres de las empresas que lo promueven y la ubicación del mismo, siendo esto último lo que más influye en los aspectos ambientales a tomar en cuenta para elaborar y presentar el Estudio de Impacto Ambiental respectivo.
- La ubicación del proyecto (de ser en el Distrito de David, Chiriquí, presenta una deforestación adyacente, cuenta con una carretera que lo conecta con la carretera interamericana a la altura de la comunidad de Chiriquí.
- Existe flora y fauna a ser identificada, ubicada e inventariada. Existe una importante cobertura de mangle cerca del proyecto que pudiera verse afectada.
- La profundidad de la vía fluvial adyacente al proyecto y de ahí hasta su desembocadura en el mar varía en los cuatro a los siete metros. Esta profundidad es insuficiente para permitir el paso de embarcaciones cuyo calado es de doce metros. Esto último, hace necesario la realización dragados adyacentes al proyecto y a lo largo de la vía o canal de acceso.

RECOMENDACIONES

- Es imperativo que la empresa promotora presente un Estudio de Impacto Ambiental tanto para el proyecto y otro para los dragados.
- Hacer un análisis económico del monto de la inversión y el valor de las construcciones y equipamiento además del valor de los dragados que sean necesarios realizar.
- Tomar en cuenta los parámetros ambientales aquí presentados.
- Determinar el lugar real del proyecto.
- Determinar cuál es el canal de acceso para las embarcaciones hacia y desde el puerto proyectado.
- Determinar el área de maniobras para las embarcaciones que serían usuarios de este proyecto.



Google Earth

MEMORANDO
DSH-1448-2021

PARA: **SHIRLEY BINDER**
Directora de Áreas Protegidas y Biodiversidad

KRISLLY QUINTERO
Directora Regional de Chiriquí

DE: 
JOSE VICTORIA
Director Nacional



ASUNTO: **“Revisión y Criterio Técnico de la Solicitud de Viabilidad para el Proyecto Puerto Barú y Barú Marina”**

FECHA: 23 de diciembre de 2021.

En atención al MEMORANDO-DAPB-M-1912-2021 fechado el 13 de diciembre de 2021, enviamos el Informe Técnico No. 141-2021, el cual contiene nuestras observaciones enmarcadas al tema de recursos hídricos, de acuerdo a la revisión del Informe Técnico para la solicitud de Viabilidad del **PROYECTO PUERTO BARÚ Y BARÚ MARINA**, cuyo promotor es la sociedad **OCEAN PACIFIC FINANTIAL SERVICES CORP.**

Estamos a su disposición para cualquier aclaración.

Atentamente,


JV/VH

Adjunto: Informe Técnico No. 141-2021.
Mapa de Revisión y Criterio Técnico de la Solicitud de Viabilidad para el Proyecto Puerto Barú y Barú Marina.



Ubicación del proyecto de acuerdo a la Cuenca Hidrográfica:

- Cuenca No. 108 del río Chiriquí.
- Cuenca No. 110 del río Fonseca y el entre ríos Chiriquí y San Juan.

Áreas Protegidas cercanas al proyecto:

- Parque Nacional Marino Golfo de Chiriquí, creado mediante la Resolución de Junta Directiva 019-941 del Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables (INRENARE).
- Zona Protegida de Manglares en Las Costas del Distrito de David, declarada como un área protegida municipal mediante el Decreto N° 21 de 6 de junio de 2007 y publicada en su momento por el Municipio en la Gaceta Oficial N° 25884.

I. Propósito del Proyecto

El propósito del proyecto es desarrollar un puerto multipropósito ubicado en el área conocida como Puerto Cabrito, a 10 km de la carretera Interamericana y 20 km de la ciudad de David, en la provincia de Chiriquí. Es de esperarse que la iniciativa tenga un impacto importante en el comercio y el turismo nacional, pero, sobre todo, en la economía de la región occidental y de frontera.

El Puerto Barú busca cubrir la necesidad del transporte de carga e insumos desde la provincia de Chiriquí a la zona del actual corredor interoceánico y viceversa, con precios competitivos y justos, así como a los principales puertos de carga para la exportación; pero especialmente desplegar un puerto que permita incrementar el atractivo turístico local, con facilidades de atracar embarcaciones tanto nacionales como internacionales.

En síntesis, son cuatro actividades fundamentales que propone: Turismo, Almacenamiento y Despacho de Combustible, Granos y Fertilizantes, y Movimiento y Transporte de Carga Comercial. La excelente ubicación del área del proyecto, a escasos kilómetros de la carretera Interamericana, de la principal ciudad de la provincia y de las zonas de desarrollo turístico, y a unos 108 km del Mar Caribe aportan un gran valor y sentido al desarrollo de este proyecto.

II. Aspectos del Proyecto Relacionados con Recursos Hídricos

De acuerdo a los aspectos del proyecto más relevantes que guardan relación con la temática de Recursos Hídricos, podemos señalar lo siguiente:

- En la **Descripción del Proyecto**, el promotor indica que: *"Se ha considerado la construcción de un Acueducto para abastecimiento de todas las necesidades que contempla el proyecto, desde la construcción hasta la operación de PUERTO BARU."*
- En la **Síntesis de las Características Físicas**, el promotor indica que: *"Los ríos que tienen incidencia sobre la actividad del proyecto y sus instalaciones. Uno es el propio río Chiriquí, que en el marco estuarino presenta dos desembocaduras: una por el lado de la comunidad de Pedregal, Distrito de David, con influencia indirecta sobre el proyecto, cuya descarga al mar se produce por la Boca de San Pedro y Punta Las Pavas (Desembocadura I); la otra por el Este, mediante el difluente Nuevo Chiriquí, de influencia directa en la obra, que fluye por Boca Brava y Punta Chalapa hacia el mar (Desembocadura II). El otro río es el Chorcha en la cuenca N°110, que alimenta de sedimentos los manglares y las aguas estuarinas del entorno Sureste del complejo y descarga su masa hidrica por el Estero Mata Gorda hacia Bahía de Los Muertos y de ahí finalmente al mar por Boca Brava....."*

- afluente del río Chiriquí.
- La quebrada sin nombre se le debe garantizar un área de protección de 3.68 has.
 - El proyecto se ubica en las Cuenca No. 108 del río Chiriquí y Cuenca No. 110 del río Fonseca y el entre ríos Chiriquí y San Juan.
 - Alrededores del proyecto se localizan tres áreas protegidas
 - Parque Nacional Marino Golfo de Chiriquí.
 - Zona Protegida de Manglares en Las Costas del Distrito de David.
 - Playa La Barqueta.

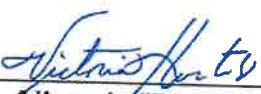
IV. Recomendaciones

- Garantizar el área de protección de la quebrada sin nombre, en base al cumplimiento de la Ley No. 1 del 3 de febrero de 1994, “*Por la cual se establece la Legislación Forestal en la República de Panamá y se dictan otras disposiciones*”, en especial sus artículos 23 y 24; los cuales son vinculantes en la implementación de estrategias para evitar las afectaciones del margen de protección de dichas fuentes y conservación de los bosques de galería existentes en el polígono del proyecto.
- Cumplir con lo normado Decreto No. 55 de 13 de junio de 1973, “*Por el cual se reglamentan las servidumbres de aguas*”.
- Cumplir con lo establecido en la Resolución No. DM 0431-2021 de 16 de agosto 2021, “*Por la cual se establecen los requisitos para la autorización de las obras en cauces naturales en la República de Panamá y se dictan otras disposiciones*”, en especial lo siguiente:
 - **Parágrafo del Artículo 2**, el cual señala que: “*La canalización, desvío, relleno, enterramiento, enderezamiento o entubamiento de fuentes hidrálicas solo serán consideradas si el objetivo es de prevención de riesgos ante inundaciones o similar, construcción de pasos o vías de comunicación; dichas solicitudes deberán ser técnica y socialmente justificadas y contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental (ESIA)*”.
 - **Artículo 8.** “**CUMPLIR** con lo establecido en los artículos 23 y 24 de la Ley 1 de 1994; ya que las autorizaciones de la obra en cauce no aprueban la remoción o tala de la vegetación del bosque de protección”.
 - **Artículo 9.** “**ADVERTIR** que sin importar las obras autorizadas, el cauce, incluyendo el área de servidumbre hidrálica, continúa siendo propiedad del Estado en forma imprescriptible e inalienable”.
- El promotor deberá solicitar ante la Dirección Regional del Ministerio de Ambiente de Chiriquí, el trámite correspondiente al permiso temporal y/o concesión permanente de uso de agua, ya que el proyecto tiene planificado el uso del recurso hidráulico en las diferentes etapas del proyecto, tales como mitigación de polvo y construcción de un sistema de abastecimiento de agua. Por lo que deberá cumplir con las siguientes normativas:
 - Decreto Ley No. 35 de 22 de septiembre de 1966 sobre el Uso de las Aguas en Panamá.
 - Decreto Ejecutivo No. 70 de 27 de julio de 1973 “*Por el cual se reglamenta el Otorgamiento de Permisos y Concesiones para Uso de Aguas y se determina la Integración y Funcionamiento del Consejo Consultivo de Recursos Hidráulicos*”.
 - Resolución No. AG-01-5-2004, “*Que establece los requisitos para solicitar concesiones transitorias o permanentes para derecho de uso de aguas y se dictan otras disposiciones*”.

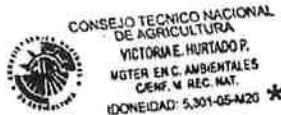
V. Consideración Final de la Viabilidad Hídrica

Una vez analizada la información proporcionada en esta primera fase ambiental del Proyecto Puerto Barú y Barú Marina, podemos concluir que siempre y cuando se contemplen las recomendaciones emitidas en este Informe Técnico, el cual debe ser evidenciado en el Estudio de Impacto Ambiental, desde el punto de vista de nuestra competencia, dicho proyecto es completamente viable.

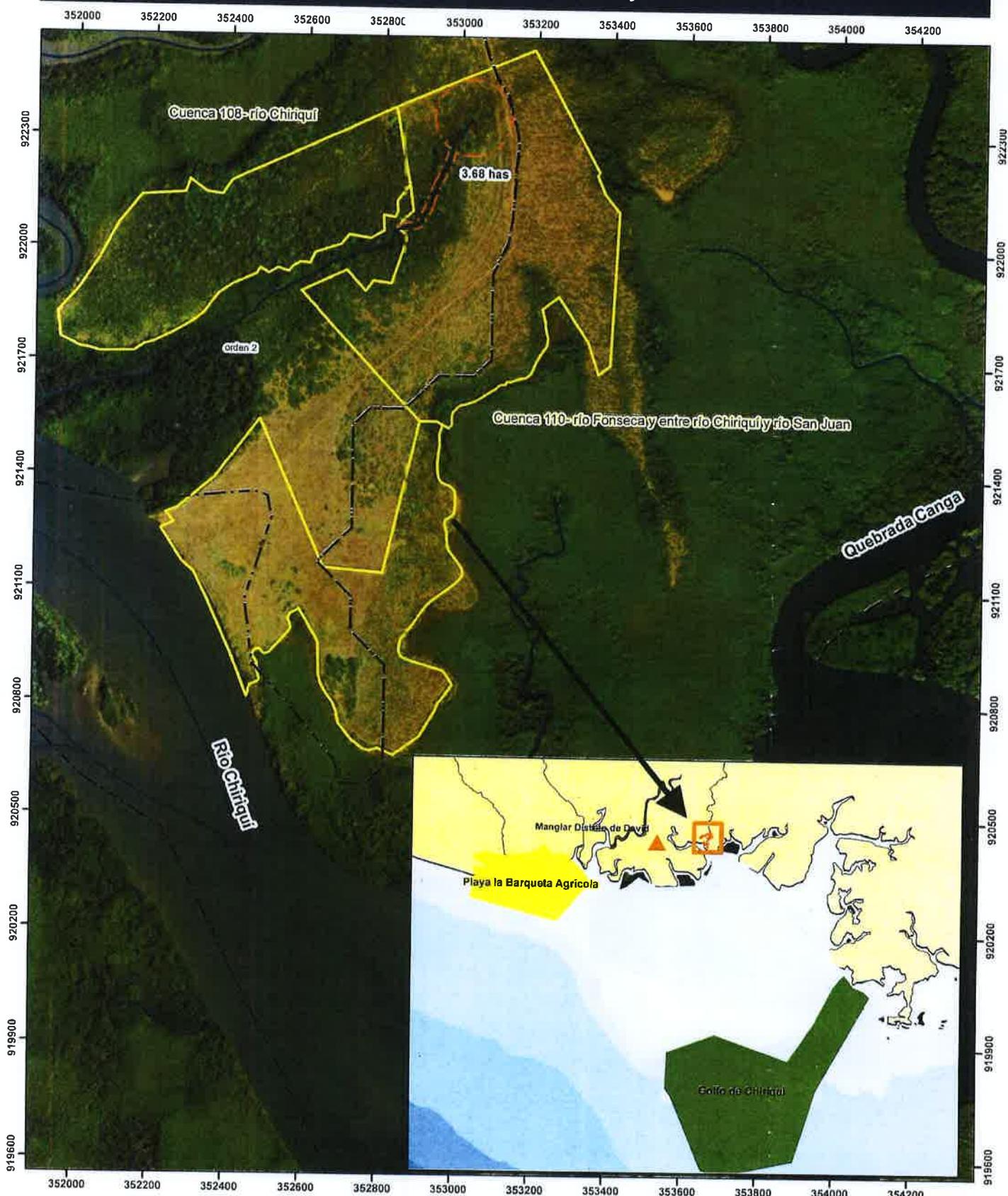
Preparado por:



Victoria Hurtado
Jefa Encargada del DRH



**Revisión y Criterio Técnico de Solicitud de
Viabilidad para Proyecto "Puerto Barú y Barú Marina"**



Localización Nacional



simbología

- Drenaje
- Cuencas Hidrográficas
- area de Protección (Ley Forestal artículo 23)
- polígono del proyecto
- ▲ Área Protegida Municipal
- Parque Nacional Marino
- Refugio de Vida Silvestre



MINISTERIO DE
AMBIENTE

DIRECCIÓN DE COSTAS Y MARES

Panamá, 07 de marzo de 2022
DICOMAR-143-2022

Ingeniero
JOSÉ FELIX VICTORIA
Director de Áreas Protegidas y Biodiversidad
E. S. D.

Respetado ingeniero Victoria:

En atención a los Memorandos DAPB-M-1912-2021, DAPB-M-1974-2021 y MEMORANDO DAPB-M-0211-2022, le remitimos Informe Técnico Dicomar N° 014 - 2022 sobre solicitud de trámite de viabilidad para el proyecto denominado "Puerto Barú y Barú Marina, a desarrollarse en el corregimiento de Chiriquí, lugar El Cabrito, distrito de David, provincia de Chiriquí.

Atentamente,


JOSÉ JULIO CASAS M., M. Sc.
Director de Costas y Mares



JJCM/JJ/sk


10/3/22

IRMA.

Cont Dept - 0364

REPÚBLICA DE PANAMÁ
GOBIERNO NACIONAL
MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE COSTAS Y MARES
INFORME TÉCNICO DICOMAR N° 014 - 2022

SOLICITUD DE VIABILIDAD DE PROYECTOS A
DESARROLLARSE EN ÁREAS PROTEGIDAS

“PUERTO BARÚ Y MARINA BARÚ”

Ubicación	Puerto El Cabrito, corregimiento de Chiriquí, distrito de David, Área protegida: Manglares de David, provincia De Chiriquí.
Promotor	OCEAN PACIFIC FINANTIAL SERVICES CORP. Y BARÚ MARINA GROUP, S. de R.L.
Participantes de la Dirección de Costas y Mares	Dra. Lissette Trejos y Licda. Digna Barsallo, Departamento de Manejo de Recursos Marino y Costeros, DICOMAR, MiAMBIENTE. Lcda. Samira Kiwan, Departamento de Ordenamiento de Espacios de Costas y Mares, DICOMAR, MiAMBIENTE.
Fecha de Inspección	Miércoles, 5 de enero de 2022.
Fecha de Recibido Segunda Información:	Jueves, 17 de febrero de 2022.
Fecha de Elaboración de Informe	Miércoles, 2 de marzo de 2022.

Objetivo

Generar criterios y observación en el área de competencia (Recursos Costero Marinos), para la solicitud de Viabilidad del Proyecto Puerto Barú a desarrollarse en Área Protegida de Manglares de David, en lo relativo a los impactos del desarrollo del proyecto, para verificar el cumplimiento de las normas vigentes de protección de estos ecosistemas.

Aspectos generales

Bajo el contexto de un desarrollo regional y las nuevas oportunidades internas y externas que brinda el país en su dimensión geoeconómica, surge la intención de desarrollar Puerto Barú, un puerto multipropósito ubicado en el área conocida como Puerto Cabrito, a 10 km de la carretera Interamericana y 20 km de la ciudad de David, en la provincia de Chiriquí. Es de esperarse que la iniciativa tenga un impacto importante en el comercio y el turismo nacional, pero, sobre todo, en la economía de la región occidental y de frontera.

El Puerto Barú busca en sustancia, cubrir la necesidad del transporte de carga e insumos desde la provincia de Chiriquí a la zona del actual corredor interoceánico y viceversa, con precios competitivos y justos, así como a los principales puertos de carga para la exportación; pero especialmente desplegar un puerto que permita incrementar el atractivo turístico local, con facilidades de atracar embarcaciones tanto nacionales como internacionales.

En síntesis, son cuatro actividades fundamentales que propone: Turismo, Almacenamiento y Despacho de Combustible, Granos y Fertilizantes, y Movimiento y

Transporte de Carga Comercial. La excelente ubicación del área del proyecto, a escasos kilómetros de la carretera Interamericana, de la principal ciudad de la provincia y de las zonas de desarrollo turístico, y a unos 108 km del Mar Caribe aportan un gran valor y sentido al desarrollo de este proyecto.

El área de estudio, en tanto, abarca el espacio correspondiente a las potenciales incidencias directas del proyecto, es decir no solamente el área terrestre del predio portador de la huella del puerto, sino las del entorno estuarino de manglares: áreas marinas de ingreso al estuario, estrechadas por aglomerados y canales con bancos de arenas de la ruta de desplazamiento de los barcos, hasta la dársena portuaria. En adición se suman las zonas continentales aguas arriba del río llamado Nuevo Chiriquí que pasa frente al terreno de la actividad.

Las Actividades dentro del proyecto Barú comprende las siguientes:

- Puerto

El proyecto contará con un frente portuario para carga comercial, con un muelle de 512 metros de largo y 30 metros de ancho. El Canal de acceso de proyecto vía marina cuenta con una longitud total de 30 kilómetros, 17 kilómetros de canal de navegación externo (mar abierto), y 13 kilómetros de canal de navegación interna. El Canal de navegación tiene un ancho de 100 metros, relativo al ancho promedio del río Chiriquí que tiene 500 metros de ancho, representa un 20% de la huella del mismo en el canal de entrada.

Las embarcaciones que se van a recibir en proyecto tendrán unas dimensiones máximas de 200 metros de largo, 30 metros de ancho, y 12 metros de profundidad. Estas embarcaciones se les conocen como Handysize, y son embarcaciones correspondientes a un puerto "feeder" cuya actividad principal es el movimiento de agro-productos.

- Parque Logístico

El proyecto contará con un parque logístico Zona Libre para el establecimiento de comercios en el área. Este parque estará adyacente al área del puerto comercial, y tendrá bodegas standard y accesos y vías internas para el movimiento de los vehículos de carga como lo son camiones.

- Zona Turística y Comercial

El proyecto contará con una zona separada para actividad turística, la cual tendrá facilidades como tiendas, restaurantes, hotelería, y áreas para atención de turistas y agencias, para la programación de tours en la provincia de Chiriquí. Esta área contará con su propio muelle flotante de 100 metros de largo por 10 metros de ancho, para embarcación de botes turísticos como yates y mini-cruceros. Así mismo, esta zona dispondrá de espacios de oficina comerciales de alto nivel para las multinacionales que decidan establecer operaciones en el puerto, y un centro de conferencias para eventos turismo.

- Marina

Marina privada, separada del área portuaria comercial y turística, para embarcaciones de uso privado de hasta 18 metros de largo. Como botes de pesca. Esta zona tendrá tiendas de suministro de pesca, restaurantes, mini super, y galerías para el cuidado y resguardo de las embarcaciones privadas. También tendrá un área para capitanes de barco.

- Zona Ecoturística

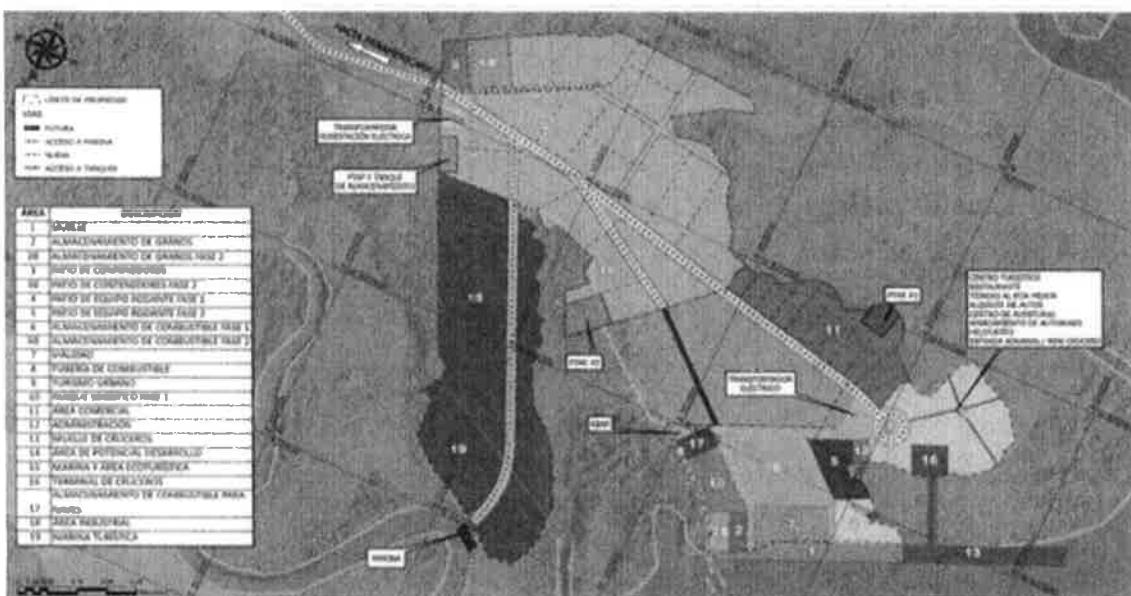
El proyecto tendrá una zona designada como eco-turística aprovechando el área del bosque de galería existente, con intervención mínima, para el aprovechamiento y establecimiento de un parque natural con senderos, miradores, y otras facilidades de conservación como centros de investigación. En esta zona se plantea establecer un

eco-hotel para atenciones turísticas, separado en concepto de los hoteles comerciales que se encontrarán en la zona turística regular. El plan del proyecto es desarrollar actividades ecoturísticas que logren potenciar la zona, y darle el valor agregado sin alterar el equilibrio del medio ambiente, que lo rodea, buscando así la preservación y apreciación del entorno natural.

• Tanquería

En el área norte de los terrenos, adyacente a la entrada de proyecto y alejado del frente portuario comercial, el proyecto tendrá tanques de almacenamiento de mercancía líquida para el transporte hacia y desde la región de Chiriquí. Estos tanques almacenarán productos como aceite de palma y otros bio-aceites (palmito), gasolina para vehículos terrestres como Diesel, 91, 95, y agua potable para el suministro del puerto y las embarcaciones que utilicen las instalaciones.

Actividades dentro del Proyecto PUERTO BARU



Fuente: Información de la empresa promotora

Imagen N° 1. Propuesta original del proyecto Puerto Barú.

Una vez se inicien las actividades de construcción, basados en la propuesta de componentes del proyecto Puerto Barú, su desarrollo será por etapas, a razón de bloques de área de 35 hectáreas cada uno hasta completar las 106 hectáreas de desarrollo programados, las mismas tendrán un tiempo aproximado de 30 meses cada una; por lo que el desarrollo total de la obra puede llegar a ser mayor a 7 años.

El 16 de diciembre de 2021 se recibe MEMORANDO DAPPB-M-1912-2021, por medio del cual se solicita revisión y criterio técnico de solicitud de viabilidad para el proyecto "Puerto Barú y Barú Marina".

El 27 de diciembre de 2021 se recibe MEMORANDO DAPB-M-1974-2021 donde se solicita participar en inspección de campo, el 5 de enero de 2022, como parte de la evaluación a la solicitud de viabilidad del proyecto "Puerto Barú y Barú Marina".

El 11 de enero de 2022 mediante nota DICOMAR-014-2022, se informa que durante la inspección de campo el día miércoles, 5 de enero de 2022, el equipo conformado por el promotor y consultores señalaron que se han realizado modificaciones a la propuesta presentada al Ministerio de Ambiente, y que en ese momento no se contaba con los diseños finales de la Marina y el puerto, por lo tanto se requería la información actualizada para emitir observaciones y consideraciones a la solicitud de viabilidad.

El 17 de febrero de 2022, se recibe MEMORANDO DAPB-M-0211-2022, se solicita revisión de documentos de viabilidad del proyecto denominado "Puerto Barú", ampliación febrero 2022.

Metodología

Revisar el informe de Viabilidad Ambiental y realizar inspección en el área para generar criterios puntuales, en base a nuestra competencia.

Se parte a las 8:30 a.m. desde la Dirección Regional MiAMBIENTE de la provincia de Chiriquí, ubicada en David para iniciar el traslado vía terrestre hacia los terrenos donde se desarrollará el presente proyecto correspondiente al área protegida de Manglares de David. Una vez ubicados en el área de interés se procedió a realizar la inspección junto con la Dirección de Áreas Protegidas y Biodiversidad, Dirección Regional de MiAMBIENTE de la provincia de Chiriquí y el equipo consultor del proyecto, quienes realizamos las observaciones de las condiciones del ambiente del sitio propuesto dentro del área protegida, buscando determinar la presencia de ecosistemas y recursos costeros y marinos de importancia, así como determinar su estado actual y evaluar posibles daños o afectaciones futuras de los mismos.

Posterior a la inspección terrestre se procedió a realizar recorrido marino, llegando hasta sitio de depósito de material dragado, denominado "fosa".

Durante la inspección el equipo consultor informó que se estaban realizando ajustes al diseño y por lo tanto se iban a realizar modificaciones al mismo, tales como la línea de conducción de combustibles, ubicación de los tanques de almacenamiento de combustible, ubicación del muelle de cruceros, ubicación del puente sobre el manglar, tamaño del muelle de la marina.

Aspectos técnicos y consideraciones

Al indicar el equipo consultor sobre cambios al diseño planteado en la solicitud de viabilidad, se les indicó que no podríamos emitir comentarios hasta tanto presentaran los cambios señalados en la inspección.

En cuanto al recorrido marino, hacia el canal de acceso, se preguntó sobre la presencia de cetáceos en el sitio, a lo que se indicó que se han observado, y que probablemente se colocarían boyas anti colisión, para evitar accidentes con estas especies.

El 25 de enero a solicitud de la empresa promotora se participó en reunión, en donde se indicó que información se requería para emitir nuestras observaciones y comentarios, a lo que se indicó puntualmente los siguientes aspectos:

1. Diseño del proyecto donde se ubique la zona de amortiguamiento hacia el manglar existente, y la nueva ubicación de la línea de conducción de combustible, tanques de combustible, y otras estructuras que podrían representar contaminación al manglar.
2. Dimensiones del puerto de cruceros y nueva ubicación, así como el puente sobre el manglar y como se colocarán los pilotes sin afectar el manglar.
3. Dimensiones de la marina y zona de amortiguamiento respecto al manglar (ambas orillas), rampas de acceso, pasarelas.
4. En cuanto a la presencia de especies marinas en el recorrido de los barcos, qué medidas se tomarían para evitar afectaciones, ya que en el área se han reportado tortugas, tiburones y cetáceos.



Foto 1. La flecha indica el área propuesta para el muelle de carga.

De acuerdo a lo observado durante la inspección, se describe que el borde es irregular y presenta erosión. El cauce será dragado para el calado de los barcos.

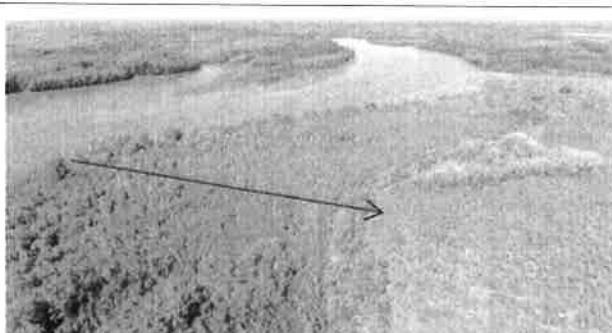


Foto 2. Ubicación inicial del puente sobre el manglar, para llegar a las instalaciones turísticas.

Durante el recorrido se observaron manglares de gran altura a orilla del cauce por lo que se decide ubicar el muelle y el paso elevado en otro sitio, para no afectar el manglar por la altura de los árboles.

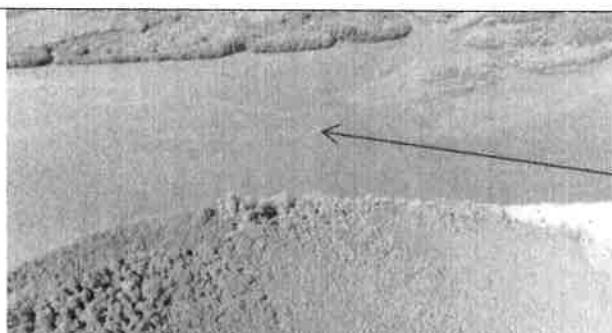


Foto 3. Cauce que hay que dragar para el canal hacia el muelle, se debe mantener una zona de amortiguamiento.

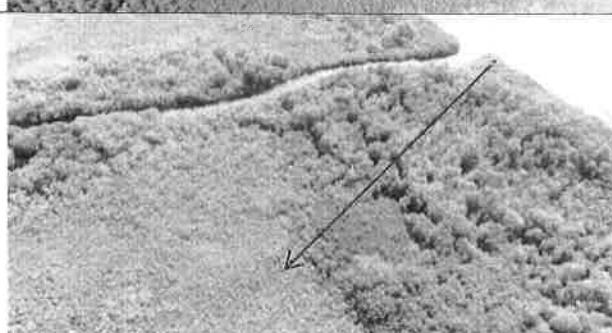


Foto 4. Sitio identificado en el recorrido en lancha para ubicar el muelle de cruceros, el manglar presentaba en el borde menor altura.



Foto 5. Bahía de Muertos, sitio de avistamiento de ballenas.



Imagen 2. Se observan cambios en los muelles de carga y cruceros, segunda información presentada por la empresa promotora. Muelle de carga en color rojo se realineo y el muelle de cruceros se cambió ubicación.

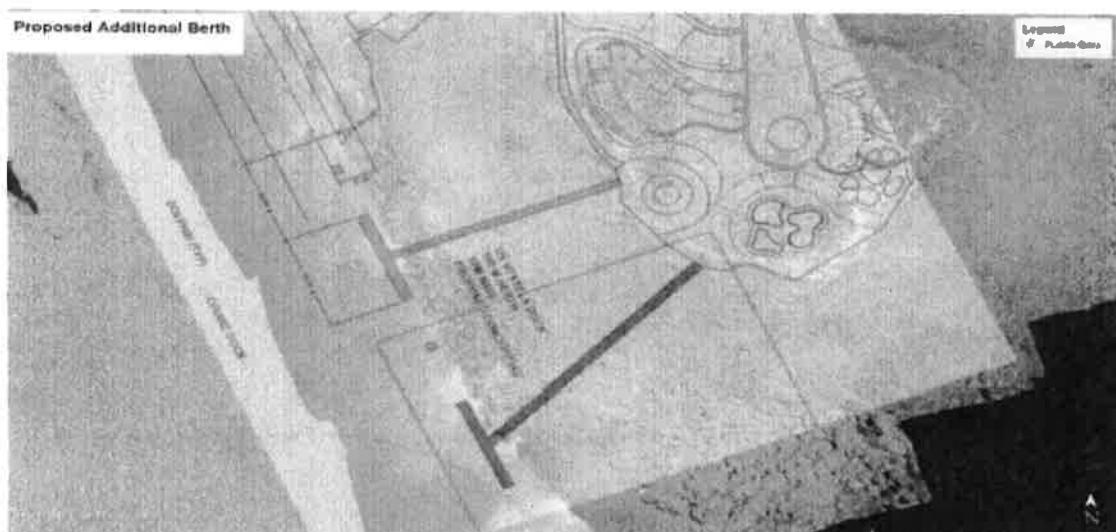


Imagen 3. Dos propuestas para ubicación de muelle de cruceros y puente sobre el manglar, segunda información.

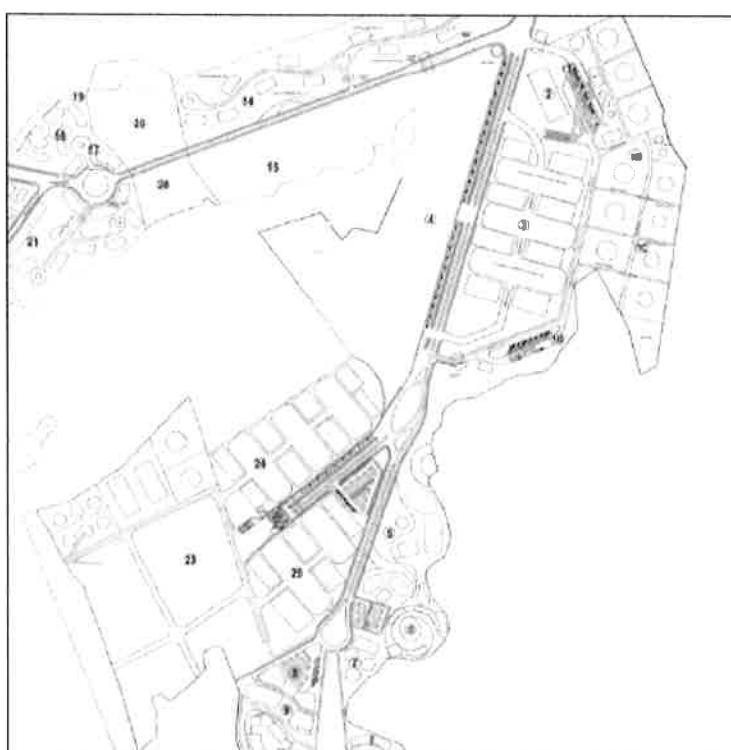


Imagen 4. Se observa línea amarilla del recorrido de la tubería de combustibles, extremos: muelle y tanques de almacenamiento, se observan las áreas 4 y 15 como de Eco-resguardo, hacia el manglar, segunda información.

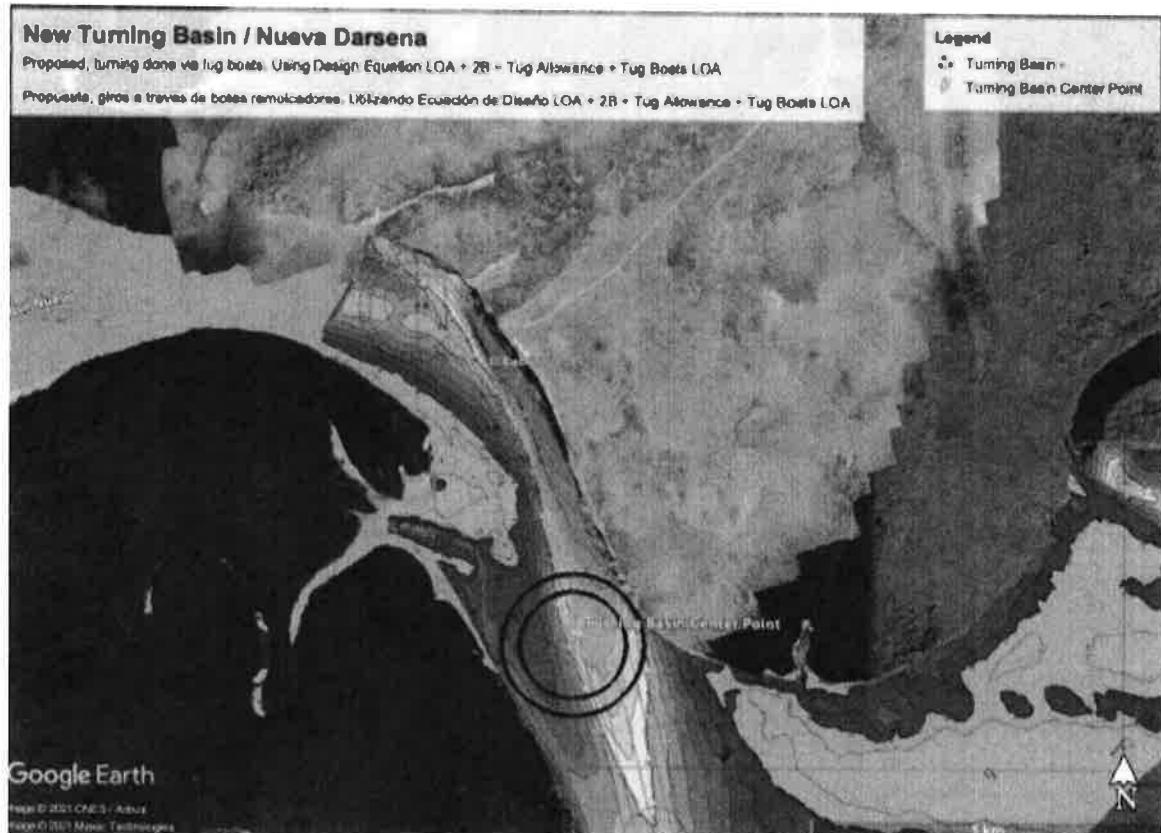


Imagen 5. Dársena de giro.

Resultados

- El desarrollo (operación y mantenimientos) de la obra pone en riesgo a largo plazo los servicios ecosistémicos que brindan los manglares del área protegida, dado que las labores de dragados causaran afectación por erosión a esta zona que representa un hábitat de importancia ecológica para cría de muchas especies marino-costeras que pueden ser impactadas por las embarcaciones de alto calado, eventos de derrames, etc.
- En la segunda información presentada para la solicitud de viabilidad, se realizaron varios cambios:
 1. La nueva ubicación de la tubería de combustible y los tanques de almacenamiento de combustible, alejados del manglar.
 2. La franja de resguardo hacia el manglar existente entre el área de la marina y el puerto, pero no se observa esta franja hacia la periferia del proyecto que colinda con manglar.
 3. En la nueva zonificación tampoco se observa la ubicación de la PTAR, la cual estaba contigua al manglar en la propuesta original.
 4. La ubicación del muelle de cruceros dependerá de la altura del manglar, pero los sitios propuestos están cercanos a la dársena de giro de los barcos.
 5. No se hace referencia a la presencia de ballenas en el área de Bahía de Muertos, ruta de navegación de los barcos, ni las medidas para evitar accidentes con estos.
- La disposición del material de dragado dentro de área Protegida puede causar impacto negativo en las condiciones del hábitat y las funciones ecológicas del ecosistema costero marinos y sus recursos.

Legislación aplicable

- La República de Panamá forma parte del bloque de protección de cetáceos a nivel mundial, constituido por la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestre (CITES), y adoptado por la República de Panamá, mediante Ley 14 del 28 de octubre de 1977, y del

Convenio Internacional para la Regulación de la Caza de Ballenas, de 2 de diciembre de 1948, que regula la explotación de cetáceos, administrado por la Comisión Ballenera Internacional (CBI).

- Constitución de la República de Panamá, Título III, sobre Derechos y Deberes Individuales y Sociales de la Constitución, en su Capítulo 7, del Régimen Ecológico, en los Artículos 118, 119 y 120.
- El artículo 120 de la Constitución Política de la República de Panamá establece que el Estado reglamentará, fiscalizará y aplicará oportunamente las medidas necesarias para garantizar que la utilización y el aprovechamiento de la fauna terrestre, fluvial y marina, así como de los bosques, tierras y aguas, se lleven a cabo razonablemente, de manera que se evite su depredación y se asegure su preservación, renovación y permanencia.
- Decreto Ejecutivo 29 de 1994, por medio del cual se prohíbe la captura y exportación de peces asociados con áreas coralinas.
- Texto único de la Ley 41 de 1998, "General de Ambiente de la República de Panamá".
- Ley 13 de 5 de mayo de 2005, establece el corredor marino de Panamá para la protección y conservación de los mamíferos marinos, el cual comprende todas las aguas marinas, sector marítimo bajo la jurisdicción de la República de Panamá, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, tal y como lo establece la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982; con el fin de promover la investigación, el avistamiento y la investigación de los mamíferos.
- Artículo 32 de la Ley 2 de 2006, Que regula las concesiones para la inversión turística y la enajenación de territorio insular para fines de su aprovechamiento turístico y dicta otras disposiciones.
- Ley 80 de 31 de diciembre de 2009 "Que reconoce derechos posesorios y regula la titulación en las zonas costeras y el territorio insular con el fin de garantizar su aprovechamiento óptimo y dicta otras disposiciones".
- Ley 8 de 25 de marzo de 2015, que crea el Ministerio de Ambiente.
- Resolución 33 de 1993, por medio de la cual se dicta medidas sobre la Fauna Silvestre de Panamá.
- Resolución DM-0657-2016, de viernes 16 de diciembre de 2016, por la cual se establece el proceso para la elaboración y revisión periódica del listado de las especies de fauna y flora amenazadas de panamá, y se dictan otras disposiciones.
- Resolución N° DM-0664-2019 de 26 de diciembre de 2019, por la cual se crea el grupo de trabajo para la gestión y conservación de los arrecifes, comunidades coralinas y pastos marinos en la República de Panamá, y se dictan otras disposiciones.
- Panamá cuenta con el dispositivo de separación del tráfico marítimo (TSS, por sus siglas en inglés, detalla que los buques que transitan en aguas del canal interoceánico entre el 1 de agosto y el 30 de noviembre deberán permanecer dentro de las áreas de navegación designadas, que son conocidas como esquemas de separación de tráfico, y limitar a 10 nudos la velocidad de navegación, ubicados en Cristóbal, en el Mar Caribe y la costa del Océano Pacífico.

Conclusiones

Consideramos que para poder realizar los comentarios y observaciones para la solicitud de viabilidad de este proyecto, se requiere de mayor información:

- Especificaciones de mini cruceros, calado, eslora.
- Material del puente sobre el manglar, procedimiento de instalación,
- Para tránsito de embarcaciones con interacción con cetáceos. Se debe tomar en consideración que la zona de entrada a los límites de manglares de David, representa una zona de importancia biológica para reproducción y cría de cetáceos y tiburones,

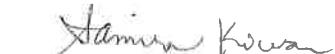
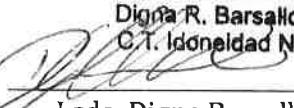
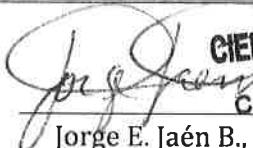
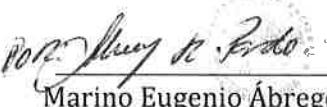
MINISTERIO DE AMBIENTE

- El documento carece de una caracterización de fauna acuática presente en el sitio o que tienen interacción con el sitio.
- Donde será el área de espera de los barcos antes de entrar al muelle.
- No se definen como realizarán las maniobras de salida y entrada de las embarcaciones mientras se realizan las descargas.

Recomendación

Reiteramos que se debe solicitar al promotor del proyecto, presente el documento final con los cambios e información de cómo se desarrollará el proyecto y diseños para poder continuar con la evaluación de la solicitud de viabilidad en esta Área marina protegida.

Cuadro de firmas

Elaborado por	CIENCIAS BIOLÓGICAS	Dra. Lissette T. Trejos L.
 Licda. Samira Kiwan, Bióloga CTCB N°924-2018 Departamento de Ordenamiento de Espacios de Costas y Mares	CIENCIAS BIOLÓGICAS  Licda. Digna Barsallo Bióloga CTCB N°1185-2019 Departamento de Manejo de Recursos Costeros y Marinos	 Dra. Lissette T. Trejos Médico Veterinario Reg. 801
Revisado por		
 CIENCIAS BIOLÓGICAS Jorge E. Jaén B. C.T. Idoneidad N° 269 Jorge E. Jaén B., M. Sc. CTCB N° 269-2014 Jefe de Departamento Ordenamiento de Espacios de Costas y Mares	 Marino Eugenio Ábreo, M. Sc. (c) CTCB N° 197-2013 Jefe de Departamento de Manejo de Recursos Marino y Costeros	CONSEJO TÉCNICO NACIONAL DE AGRICULTURA JOHNY RODOLFO PARGO ESPINOS MGTER EN C. AMBIENTALES CENEF. M. NEL. NAI MATER. ID. 10-085-MOB
Aprobado por	 José Julio Casas M., M. Sc. Director de Costas y Mares	