

David, 10 de marzo de 2023

EIA CAT. 3 DE PROYECTO PUERTO BARÚ EN DAVID
 &
 SOLICITUD DE NUEVO FORO PÚBLICO

Licenciado
Domiluis Domínguez E.
 Director Nacional
 Dirección Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental
 Ministerio de Ambiente
 República de Panamá
 E. S. D.



cc. Milciades Concepción, Ministro de Ambiente - Panamá

Estimado Señor Domínguez:

El día jueves 9 de marzo de 2023 en el Auditorio de la Facultad de Ciencias Agropecuarias de la Universidad de Panamá, con sede en el Corregimiento de Chiriquí se celebró el foro público del EIA categoría III del proyecto denominado Puerto Barú, propuesto en Puerto El Cabrito, David, Chiriquí. Tengo a bien aclarar y **solicitar explicaciones por escrito** con la profundidad científica que el caso demanda y las referencias académicas o técnicas que lo sustentan.

El foro público sobre el EIA Cat. 3 tuvo irregularidades que no son propios de una sociedad democrática y con estado de derecho y que Ministerio de Ambiente no debe permitir, ni avalar, ni auspiciar. El espacio para el foro fue reducido, más de la mitad de los asistentes se quedaron afuera en pasillos y área verde y se le impidió el acceso a algunos ambientalistas, aún habiendo espacio a personas que quisieron presentar su posición al proyecto. No hubo presentación de impactos ambientales, ni las matrices evaluativas, ni los costos de mitigación y manejo ambiental de un proyecto de tanto impacto. Se notó que las preguntas no las manejó un equipo neutral y simplemente se agruparon las preguntas y no hubo debate o contradebate. El espacio para hablar fue mínimo y no fue más de 30 minutos. En fin, hubo restricciones de acceso para unos y libre acceso para otros que querían acceder al auditorio e ilustrar la sala con su puntos de defensa del ecosistema de manglar y los esteros.

Se hace necesario un foro abierto y libre, con capacidad de preguntar y contraargumentar, sin limitantes de ningún tipo. Con camisas de fuerza se impide el argumento informado y claro.

Interrogantes no resueltas:

1. ¿Por qué este proyecto no se llevó a cabo en Puerto Armuelles u otra área de frente costero con verdadera aptitud portuaria?

En un verdadero modelo de desarrollo sostenible se toman en cuenta todas las alternativas posibles, con tal de minimizar impactos ambientales y potenciar el impacto positivo de los proyectos. Este proyecto está sin lugar a dudas dentro del área protegida Manglares de David (Acuerdo Municipal No. 21 del 6 de junio de 2007 y publicado en la Gaceta Oficial Digital No. 25884, martes 25 de septiembre de 2007

Gaceta Oficial). El distrito de Barú e incluso San Lorenzo, donde no hay manglares tiene varios puntos de buen calado, el área ya está impactada, tiene vocación marítima y es una ruta marítima reconocida. Cabe aclarar que en el foro los consultores dijeron que el proyecto estaba en el área de amortiguamiento del área protegida, lo cual es falso totalmente, casi 20 km del canal de acceso y todo ese sistema de estero que será la salida y acceso marítimo es área protegida sin dudas. Si vemos todo el manglar como una parte de ese todo, el impacto en esa área repercutirá en todo el sistema a mediano y largo plazo. Hay aval ambiental, cómo se explica dicho aval. Quién es responsable legal de ello? Qué medidas compensatorias, ecológicas y financieras existen para el área protegida, con la magnitud del impacto causado? Es increíble que un promotor decida qué y dónde se hace un proyecto y no el Estado y sus regulaciones!

2. ¿Qué pasa si un barco encalla en ese cauce tan largo y con tantas curvas, contra corriente, viento y un canal algo ajustado? ¿El barco en toda esa travesía sería asistido por remolcadores? ¿Cuanto tiempo duraría la asistencia, su costo operativo y de cuánto sería el costo de atraque, con una distancia fuera de ruta de más de 18 kilómetros por tramo? ¿Tienen previstas las medidas de salvamento?

3. En cuanto al dragado, ¿cuál sería la cantidad o volumen del material extraído mensual o anualmente y qué se hará con él? Qué impacto ambiental sinérgico ocasionará este dragado a lo largo de la operación del puerto. Qué pasará en 5, 10, 25 años de dragado? Qué pasará. Sabemos que el dragado implicaría millones de metros cúbicos del substrato del estero y sabemos que ello afecta la base de los manglares, pero el estudio no indica la descripción, ni el manejo del impacto a mediano, corto y largo plazo. El costo de Plan de Manejo Ambiental por año a cuánto asciende? Hay planes de financiamiento, restauración y monitoreo de los cambios físicos, químicos y ecológicos de los esteros afectados?

4. ¿Cómo se recuperará el fondo marino y se protegerán, a lo largo de todo el trayecto de + 17 kilómetros, los manglares y su biodiversidad, en cuanto al tráfico de buques, sobre todo de combustible?

5. ¿Cómo se realizaría la actividad de bunkering si los barcos deben entrar para suplir del combustible en el muelle? ¿o habrá bajas que salgan mar afuera? ¿o harán una tubería de más de 17 kilómetros para suplir con boyas?

6. ¿Por qué en un principio se vendía el proyecto como turístico, mostrando el muelle para minicruceros como principal actividad, y ahora aparece este muelle como un complemento ubicado al final de los 300 metros adicionales a los primeros 500 metros, donde la actividad a realizarse es la de carga y combustible?

7. ¿Por qué se vende la actividad de bunkering como un atractivo para el transportista chiricano, en cuanto que el mismo obtendrá un menor costo de combustible? ¿cuál es su fundamento? ¿y de ser así, de cuánto sería esa rebaja? Consideraciones: para poder ofrecer combustible más barato que las petroleras, deben ser dueños del producto y tener bandera blanca. Por favor si pueden explicar esta operación.

8. ¿Cuál es, de cuánto es, la capacidad de acopio de combustible, sus diferentes tipos, distancia entre tanques y el área de residentes, distancia entre tanques y el área de Zona Libre, distancia entre tanques y el área protegida, y medidas de seguridad y mitigación en caso de derrame, sea en tierra o en buque? ¿tienen prevista la operación de salvamento y control de derrame?

9. ¿Cuál es el incentivo o beneficio de crear una Zona Franca en un área que no cuenta con conectividad ni población?
10. ¿Estará el puerto equipado con grúas pórtico? ¿cuántas y de qué tipo y alcance? ¿ancho de muelle? ¿ancho de la dársena? De contar con remolcadores, ¿dónde estaría su base? ¿el cauce estaría iluminado en la noche, así como las boyas y material de apoyo marino en todo el cauce? ¿cómo se controla el afluente o vertido de las aguas de cada río o quebrada que desahogan en dicho cauce, en crecidas y época de lluvia?
11. ¿Esa inversión de 200 millones de dólares alcanza para un muelle de 800 metros? ¿más equipo, más patio, más área de Zona Franca, más área residencial, más área de marina? ¿más área de tanques, más infraestructura y calles de acceso, más dragado? ¿etc.?
12. Habrá cuerpo de bomberos para manejar incendios de grandes depósitos de combustibles?
13. Se midió el impacto sinérgico sobre el sistema marino costero, los bosques de islas, los manglares de la revalorización de la tierra, la especulación inmobiliaria y demás? Latinomérica tiene como uno de sus principales problemas de conservación de la naturaleza y la biodiversidad es el uso desordenado de la tierra y el CAMBIO DE USO DE LA TIERRA. Fue evaluado este impacto fuera y dentro de las áreas protegidas afectadas? No habrá nuevos ghettos como en los manglares Bocas del Toro o como los hay en los manglares y humedales de Cancún detrás de los suntuosos complejos hoteleros? También por la lejanía del área muchas áreas o tierras del Estado, como MiAmbiente y la Universidad de Panamá pueden ser codiciadas para urbanismo informal y precarismo. Qué medidas se tienen para evitar estos impactos?
14. Un proyecto de esta magnitud necesita mucha agua para su operación en el tiempo. Cuál es el impacto a mediano y largo plazo de la extracción de agua del subsuelo de la zona? Es esa agua suficiente?
15. Cuál es el impacto de la nueva carretera propuesta de acceso desde la Interamericana. Se ha contemplado el costo de la nueva adecuación de la Interamericana para el acceso y salida en varias rutas desde ese complejo?
16. Se habló de una marina, dónde se localizaría sin afectar más áreas del estero u otra área frágil dentro del área.
17. La fosa marina que pretenden usar como vertedero de dragados, que capacidad tiene, qué biodiversidad contiene y por qué se ha mostrado que no es un impacto. Algunos peces comerciales utilizan aguas profundas como parte de su ciclo de vida. Qué estudios realizaron en esa fosa.
18. El foro se dijo que los canales del estero de acceso tienen 400 metros de ancho. No aclararon que se referían a un espejo de agua, mayormente con aguas someras y peligrosas para una navegación segura. Incluso las aguas marinas en el inicio del trayecto y en la cercanía de las islas adyacentes al canal de navegación también son aguas someras. Incluso el espejo de agua del estero queda despejado en fango y arena en las mareas bajas y agujas. Aseveraron que en efecto necesitan dragar el cauce de navegación, hablaron de millones de métricos cúbicos. Cuál será el ancho final navegable que se requiere. Habrá navegación cruzada, cuál es el ancho mínimo seguro. Dijeron que el dragado inicial y permanente por año no causará ningún movimiento adicional del substrato del estero, como si fuera de concreto y si fuera firme no tendrían que dragar todos los años. Esto evidentemente es una mentira. Por

qué están mintiendo. Ese cauce cambia con las crecidas del río y los desagües de las hidroeléctricas. Las imágenes de satélite que adjunto de Google Earth de varios años desde el 2007 hasta el 2021 muestran la dinámica cambiante del espejo de agua, de la profundidad del estero, de la dirección de las corrientes de agua en el estero, que le da vitalidad biótica a todo el ecosistema. Por qué esto no ha sido evaluado en su justo contexto?

Conclusiones:

Tal cual ha sido presentado el proyecto y algunas falsedades dichas sobre impactos y por la irregularidades del Foro Público final oficial, RECHAZO EL PROYECTO DE PUERTO BARÚ, POR NO EVALUAR ADECUADAMENTE LOS IMPACTOS AMBIENTALES, SU MAGNITUD CORRECTA Y EL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y SU FINANCIAMIENTO.

Agradecido de la atención a esta misiva que solicito respuesta formal por escrito, con los detalles que menciono en el primer párrafo de esta carta, me despido.

Atentamente,



Dr. Ariel Rodríguez-Vargas
Céd. 4-237-244
Residente en David
Chiriquí, Panamá
Tel. 507 6592 7208
Correo: arielrod24@gmail.com

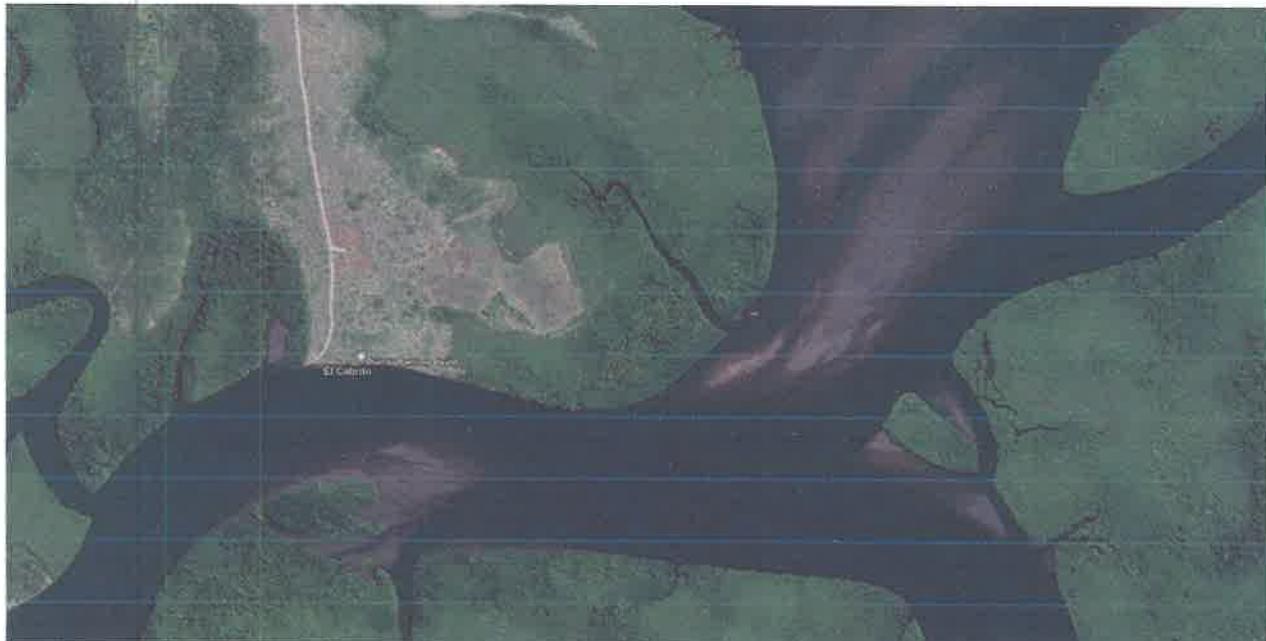
Ver anexos (7 anexos)

ANEXO 1



Estero oriental de los Manglares de David – Enero 2005. Noten los bancos de arena y profundidad del estero.

ANEXO 2



Estero oriental de los Manglares de David – Enero 2014. Noten los bancos de arena, los flujos de agua y la profundidad del estero.

ANEXO 3



Estero oriental de los Manglares de David – Enero 2017. Noten los bancos de arena, los flujos de agua y la profundidad del estero. Es muy dinámico. Si ese substrato se remueve se reconfigura el estero y la base del manglar.

ANEXO 4



Estero oriental de los Manglares de David – Enero 2018. Noten los bancos de arena, los flujos de agua y la profundidad del estero. Es muy dinámico. Si ese substrato se remueve se reconfigura el estero y la base del manglar.

ANEXO 5



Estero oriental de los Manglares de David – Enero 2019. Noten los bancos de arena, los flujos de agua y la profundidad del estero. Es muy dinámico. Si ese substrato se remueve se reconfigura el estero y la base del manglar.

ANEXO 6



Estero oriental de los Manglares de David – Enero 2020. Noten los bancos de arena, los flujos de agua y la profundidad del estero. Es muy dinámico. Si ese substrato se remueve se reconfigura el estero y la base del manglar.

ANEXO 7



Estero oriental de los Manglares de David – Octubre 2022. Noten los bancos de arena, los flujos de agua y la profundidad del estero. Es muy dinámico. Si ese substrato se remueve se reconfigura el estero y la base del manglar. Estación lluviosa.

Panamá, 10 de marzo de 2023.

Ingeniero
Domiluis Domínguez
Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.

REPUBLICA DE PANAMA	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Guillermo</i>
Fecha:	<i>13/03/2023</i>
Hora:	<i>7:30 pm</i>

Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el dia 24 de febrero del año en curso, nuestra Empresa **BUZOS BOCA BRAVA S.A.** , remite los siguientes comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.
5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.
7. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.

8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.
12. El hecho de que quieran depositar todo lo previamente dragado en los esteros y humedales protegidos en la boca de la Isla de Boca Brava, y habiendo ellos mismos mencionado que en su mayoría estos desechos del dragado serían arrastrados por las corrientes del área sin poder establecer una única zona de afectación, causaría una oleada de problemáticas y desastres ambientales en lo que sería el área protegida del GOLFO DE CHIRIQUI establecida como un Parque Nacional Marino, bajo la Resolución JD No. 019-94 de 2 de agosto de 1994, Gaceta Oficial No.22,617 de 7 de Septiembre de 1994.
13. Recalcamos que si hay mejores opciones de territorios como el Distrito de Barú en Puerto Armuelles donde establecer, crear y dejar surgir este proyecto dentro de la provincia de Chiriquí, ya que esta es la zona de interés. Porque no llevarlo a cabo, en esta zona donde el daño sería mínimo y ya que está comprobado que entran buques de gran tamaño, ¿porque no hacerlo? y así reactivar la economía del área de puerto armuelles y por añadidura toda la zona de Chiriquí.

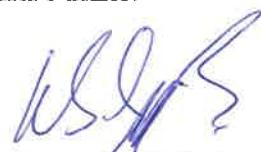
A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”, concluimos solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del EsIA del Proyecto PUERTO BARÚ.**



Maria C. Spragge Campo
Miembro la Junta Directiva
Buzos Boca Brava S.A.



Daira Campo Gomez
Secretaria
Buzos Boca Brava S.A.



Carlos R. Spragge
Representante Legal
Buzos Boca Brava S.A.

Jerry E. Araya G.

AT 354260

Panamá, 10 de marzo de 2023.

Ingeniero
Domiluis Domínguez
Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.

REPUBLICA DE PANAMÁ	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Spuyeris</i>
Fecha:	<i>13/03/2023</i>
Hora:	<i>3:30</i>

Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “PUERTO BARÚ” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, Wetlands International remite sus observaciones y consultas:

1. Señalar en el EsIA el nombre de la entidad que financiara el proyecto de construcción del Puerto, con el objetivo de identificar las salvaguardas sociales y ambientales de la entidad financiera como medidas de protección al ambiente, las comunidades locales y los recursos culturales.
2. ¿De dónde se obtendrá el agua dulce que utilizará el proyecto en su etapa de construcción y operaciones? En vista de que existen diferentes cursos de agua dulce en el área y lo que menciona el EsIA es que se pretende extraer el agua de un acuífero a más de 200 metros de profundidad (página 37). En el EsIA no se incluyen los análisis del acuífero ni su capacidad de recarga, esto debido a que la actividad portuaria requerirá de grandes volúmenes de agua. Es importante destacar que las comunidades en las cercanías del área del proyecto son abastecidas de agua por acueductos rurales.
3. El manejo de las aguas servidas no está bien definido en el EsIA, cómo serán manejadas, cuáles serán los parámetros de salidas. Tampoco se da una descripción detallada del manejo de los desechos sólidos.
4. En relación con los dragados que representan un total de 9.621.113,74 m³ de material durante la fase de construcción y luego en la fase de operaciones con un promedio máximo de 795.968,64 m³ en total por cada 2 años aproximadamente (página 991) que serán depositados en una fosa submarina con una capacidad de 25.091.977,66 m³ a partir de este dato, el proyecto tendrá una vida útil referente al dragado de 40 años. Requerimos que se aclare dónde se pretenderá colocar todo lo que se drague, posterior a este tiempo, considerando que el dragado será permanente durante toda la vida útil del proyecto.
5. No se presenta información clara de la dispersión de la pluma de sedimentos, que se generará a partir de los dragados o su lanzamiento dentro de la Bahía de Muertos. Solicitamos ampliar la información simulando el comportamiento de la pluma de

sedimentación en relación con las corrientes presentes dentro y fuera de la Bahía de Muertos. Con esto buscamos que se identifique si habrá afectaciones a los corales y otros ecosistemas de PN Marino Golfo de Chiriquí.

6. **El Estudio de Impacto Ambiental Categoría III** no presenta un análisis de alternativas para el desarrollo de la actividad portuaria, considerando que en la provincia de Chiriquí se tiene destinada la región del distrito de Barú en Puerto Armuelles para el desarrollo de actividades portuarias, justamente aprovechando el gran calado y la baja incidencia de oleajes. Además, el gobierno nacional ha invertido ampliando la vía de acceso a cuatro carriles y creado la zona Franca de Barú con dicha finalidad (Ley Nº19 del 2001, 04/05/2001).
7. Los temas de derrames por hidrocarburos no presentan un análisis adecuado de los impactos. Se requiere un análisis del comportamiento de la pluma de dispersión del derrame en marea baja y alta (simular los escenarios).
8. La comunidad del área circundante depende de los recursos marino-costeros para su seguridad alimentaria e ingresos (actividades pesqueras y turísticas), cómo atenderá el proyecto esta problemática, dado que se generarán daños irreversibles a la flora y fauna del sitio afectando los medios de vida de las poblaciones locales.
9. El proyecto no garantiza que haya una navegación segura dentro de una canal donde transitarán los barcos de tamaño HANDY (150 a 200 metros de eslora) junto a las pequeñas embarcaciones de pesca artesanal de 15 pies de eslora. Incluir en el EsIA las medidas necesarias para el transito seguro y sin restricciones de paso para las embarcaciones pequeñas. La limitación de tránsito afecta la vida y economía de estos pobladores.
10. La valoración de los impactos al ecosistema de manglar es muy baja considerando todos los acuerdos y metas ambientales que pretende el gobierno nacional cumplir, además la obra atenta contra el Área Protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020, a su vez el proyecto solo se enfoca en los beneficios económicos.

En consideración a lo antes expuesto consideramos que el EsIA no cumple con la información necesaria para ser ingresado al proceso de evaluación, por tanto, solicitamos su rechazo.

Atentamente,



Andrés Fraíz
Oficial Técnico
Wetlands International

Panamá, 9 de marzo de 2023.

Ingeniero
Domiluis Domínguez
Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.

 REPÚBLICA DE PANAMÁ GOBIERNO NACIONAL	MINISTERIO DE AMBIENTE
DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Saúl</i>
Fecha:	<i>13/03/2023</i>
Hora:	<i>2:30 pm</i>

Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, nuestra organización **CODETIAGUAS – COORDINADORA PARA LA DEFENSA DE TIERRAS Y AGUAS** remite sus comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.
5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.

7. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.
8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluimos solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL del Proyecto PUERTO BARÚ.**

ORGANIZACIÓN: CODETIAGUAS – COORDINADORA PARA LA DEFENSA DE TIERRAS Y AGUAS

Representante:

Carmen C. Tedman MacIntyre 4-185-376
Carmen Cecilia Tedman MacIntyre
Cédula: 4-185-376

Panamá, 9 de marzo de 2023.

Ingeniero
Domiluis Domínguez
Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.

REPUBLICA DE PANAMA GOBIERNO	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCION DE EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>S. Ayeris</i>
Fecha:	<i>13/03/2023</i>
Hora:	<i>2:30pm</i>

Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, nuestra organización **CENTINELAS DEL BARÚ** remite sus comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.
5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.
7. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.

8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluimos solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL del Proyecto PUERTO BARÚ.**

ORGANIZACIÓN: CENTINELAS DEL BARÚ

Representante:

Xochilt Samudio

Cédula: 4-757-1277

Panamá, 9 de marzo de 2023.

Ingeniero

Domiluis Domínguez

Director de Evaluación de Impacto Ambiental

Ministerio de Ambiente

E.S.D.

REPUBLICA DE PANAMÁ	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Salvano</i>
Fecha:	<i>13/03/2023</i>
Hora:	<i>2:30 pm</i>

Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, yo Maria Esther De Leon Camacho, con cédula PE-14-2149, quiero remitirle comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.

5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.
7. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.
8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluyo solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del EIA del Proyecto PUERTO BARÚ.**

Maria Esther De León Camacho
Publicista y especialista en marketing
Persona Natural
Ced.: PE-14-2149

Panamá, 9 de marzo de 2023.

Ingeniero

Domiluis Domínguez

Director de Evaluación de Impacto Ambiental

Ministerio de Ambiente

E.S.D.

REPÚBLICA DE PANAMÁ — GOBIERNO 2019-2024	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Saureus</i>
Fecha:	<i>13/03/2023</i>
Hora:	<i>2:30 pm</i>

Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, yo Alvaro Luis Samudio Mackay, con cédula 4-786-1592, quiero remitirle comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.

5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.
7. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.
8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluyo solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del EsIA del Proyecto PUERTO BARÚ.**



Alvaro Luis Samudio Mackay

Estudiante de ingeniería en sistemas de información UTP Centro regional Chiriquí

Persona Natural

Ced.: 4-786-1592

Panamá, 9 de marzo de 2023.

Ingeniero

Domiluis Domínguez

Director de Evaluación de Impacto Ambiental

Ministerio de Ambiente

E.S.D.



Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, yo Angie Michelle Bonilla Valverde, con cédula 4-782-1414, quiero remitirle comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.

5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.
7. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.
8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluyo solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del EIA del Proyecto PUERTO BARÚ.**



Angie Michell Bonilla Valverde

Estudiante de ingeniería electromecánica UTP Centro regional Chiriquí

Persona Natural

Ced.: 4-782-1414

FUNDACIÓN PARA EL DESARROLLO INTEGRAL COMUNITARIO Y
CONSERVACIÓN DE LOS ECOSISTEMAS EN PANAMÁ
(FUNDICCEP)

Cerro Punta, Chiriquí, República de Panamá * Teléfono – Fax (507) 771-2171
Email: amisconde@fundiccep.org / amisconde@cwpanama.net

Panamá, 9 de marzo de 2023.

Ingeniero

Domiluis Domínguez

Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.

REPUBLICA DE PANAMA	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Domiluis</i>
Fecha:	<i>13/03/2023</i>
Hora:	<i>2:30 pm</i>

Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, nuestra organización FUNDICCEP remite sus comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman este ecosistema altamente sensible.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.
5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Sobre el movimiento de sedimentos para aumentar la capacidad de calado de las naves, no se aclara que estos mantienen dentro de su composición la acumulación de carbono gases metano y otros compuestos que, por su servicio ambiental, el ecosistema de manglar fija y evita su liberación a la atmósfera.
7. No se aclara que mientras el proceso de degradación natural de estos compuestos se alcanza los procesos fisicoquímicos que forman parte de este, pueden generar compuestos altamente contaminantes, que al ser removidos como propone el proyecto

FUNDACIÓN PARA EL DESARROLLO INTEGRAL COMUNITARIO Y
CONSERVACIÓN DE LOS ECOSISTEMAS EN PANAMÁ
(FUNDICCEP)

Cerro Punta, Chiriquí, República de Panamá * Teléfono – Fax (507) 771-2171
Email: amisconde@fundiccep.org / amisconde@cwpanama.net

en ese volumen descomunal toda el área del complejo del manglar y más haya se vería afectado.

8. Panamá ha estado presentando este ecosistema de manglares en el golfo de Chiriquí como uno de los pocos reductos de estos ecosistemas en el territorio y que de esto depende no solo la pesca en sus canales y esteros, sino que se constituyen en semillero de la abundante pesca en un territorio que compromete mares de cuatro países (Panamá, Costa Rica, Colombia, Ecuador) esto por las corrientes marinas que nos unen.
9. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.
10. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.
11. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona. Las necesidades y volúmenes de agua para que este proyecto alcance su pleno desarrollo no quedaron claros y se requiere mayor información al respecto para conocer si no habrá efectos sobre la cantidad de agua disponible para las comunidades y la población de la ciudad de David
12. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
13. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
14. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.
15. No se evalúan los riesgos de contaminación por hidrocarburos u otros que se podrían generar en las diferentes operaciones del complejo.
16. De verificarse derrame por hidrocarburos dentro de este ecosistema sería incalculable los efectos, por la experiencia del derrame en la bahía de Chiriquí Grande, aún hoy después de años se pueden verificar la presencia y eso que aquella se dio dentro de una laguna, no será lo mismo en un complejo ecosistema de canales y drenajes en los manglares de David y más allá.
17. No se evalúa el riesgo de enfermar el ecosistema al permitir el ingreso de naves que vendrían de diferentes latitudes y con especies de organismos que podrían venir adheridas a los cascos.

FUNDACIÓN PARA EL DESARROLLO INTEGRAL COMUNITARIO Y
CONSERVACIÓN DE LOS ECOSISTEMAS EN PANAMÁ
(FUNDICCEP)

Cerro Punta, Chiriquí, República de Panamá * Teléfono – Fax (507) 771-2171
Email: amisconde@fundiccep.org / amisconde@cwpanama.net

18. No se evalúa el riesgo de vertido de lastre por accidente o intencional, con todas las consecuencias permanente en el ecosistema.
19. No se evalúan los impactos de ubicar el proyecto al final de las planicies de inundación de la cuenca 108 del Río Chiriquí.
20. No se presentaron en el EsIA el impacto que la intervención a zona de manglares tendrá en los fenómenos naturales, inundaciones y otros que se incrementan por el cambio climático y consecuencias o efectos sobre las poblaciones circundantes. No se mencionó si cuentan con un plan de mitigación de riesgos ambientales relacionados al cambio climático.
21. No se evalúan los riesgos sísmicos o de vulnerabilidad a este tema, al ser esta una zona potencialmente amenazada, por la existencia de tres fallas geológicamente activas (falla geológica las paridas, falla geológica boca chica, falla geológica David), una de estas fallas se ubica precisamente la entrada de Bahía los muertos, adjunto imagen (<https://www.revistas.up.ac.pa/index.php/tecnociencia/article/download/2269/2109#:~:text=CONTEXTO%20SISMOTECT%C3%93NICO%20DE%20CHIRIQU%C3%8D,y%20la%20microplaca%20de%20Panam%C3%A1.>)

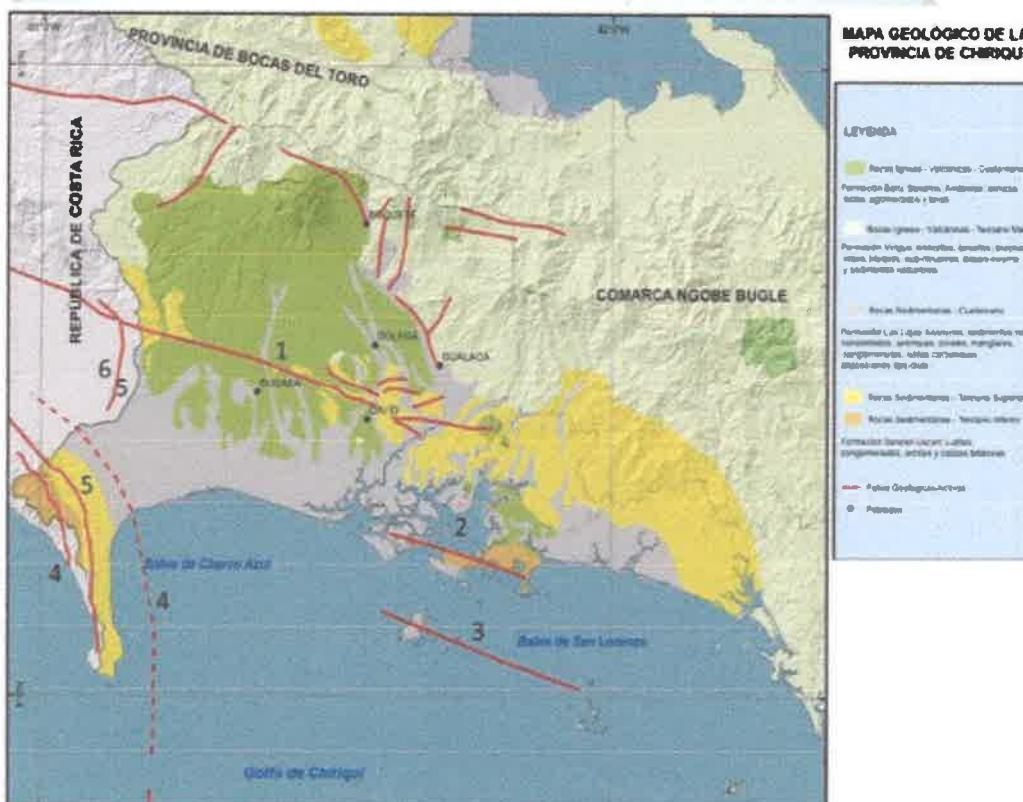


Fig.1. Principales fallas activas de Chiriquí. Suroeste de Panamá (adaptado de Cowan et al., 1998) en donde se muestran la Zona de Falla Longitudinal (1), Zona de Falla Boca Chica (2), Zona de Falla de las Paridas (3), Zona de Fractura de Panamá (4), Falla Media (5), Falla Canoas (6). (IGC, 2016).



Tecnociencia, Vol. 23, Nº2: 72- 92

Julio-Diciembre 2021

**SISMOTECTÓNICA DEL OCCIDENTE DE LA PROVINCIA DE
CHIRIQUÍ A PARTIR DE DATOS DE UNA RED
SISMOLOGICA LOCAL**

**Franklyn Vasquez Guardia¹, Eduardo Camacho Astigarrabia² y
Angel Rodriguez³**

¹Departamento de Física, Universidad Nacional Autónoma de Chiriquí,
David, Chiriquí. ²Departamento de Física, Universidad de Panamá,
Panamá, Panamá; ³Red Sismológica del Barú, Volcán, Chiriquí, Panamá

Franklin Vasquez Guardia¹ franklinsimon29@outlook.com, 

Eduardo Camacho Astigarrabia² eduardo.camachoa@up.ac.pa, 

Angel Rodriguez³ angel@volcanbaru.com, 

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluimos solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO** del EsIA del Proyecto PUERTO BARÚ.


Ángel Aguirre Sánchez
Presidente

FUNDICCEP (Fundación para el Desarrollo Integral y Conservación de los ecosistemas en Panamá)

c.c. Ing. Krisly Quintero. Directora Regional del Ministerio de Ambiente, Chiriquí.

Panamá, 9 de marzo de 2023.

Ingeniero
Domiluis Domínguez
Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.



Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, nuestra organización Colibrí, Asociación Ecologista de Panamá remite sus comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles los Manglares y Áreas Protegidas de Panamá los cuales han demostrado su contribución que hacen los ecosistemas de manglar a la gestión del riesgo y de cambio climático tanto desde la perspectiva de adaptación de mitigación y a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.
5. Afectación a la vida económica y social de los pescadores que allí ejercen la pesca como actividad de subsistencia y que podría ser rechazada o interrumpida por el proyecto.
6. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
7. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de

- sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.
8. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.
 9. No se presenta un estudio de carga y daños que pudiera ocasionar esos lodos o vertimiento de lodos y sedimentos en el área destinada para tal fin y sus alrededores.
 10. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de abastecimiento de agua para los residentes de la zona por la deficiencia en estructuras y distribución del vital líquido por parte de la institución rectora, el IDAAN.
 11. No existe un estudio actualizado de la carga hídrica para concesión de agua para el proyecto.
 12. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo adecuado y disposición final de residuos sólidos. El vertedero de David está saturado y a punto de colapsar.
 13. El EsIA habla de llevar los residuos sólidos al vertedero de David, el cual está al borde del colapso. El manejo y disposición adecuada de los residuos sólidos desde la fuente.
 14. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
 15. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y/o fugas al suelo y las aguas cercanas.
 16. No se considera el impacto acumulativo del proyecto.
 17. No se menciona la afectación por los impactos a los corales.
 18. Las encuestas realizadas a una comunidad desinformada y engañada.

SOLICITAMOS

1. Buscar otra alternativa para la ubicación del Proyecto Puerto Barú.
2. Preservar los manglares para asegurar su contribución que hacen esos ecosistemas de manglar a la gestión del riesgo y de cambio climático.
3. Explicar más a fondo los impactos acumulativos del proyecto.
4. Cumplimiento del artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
5. Concretar el plan de clasificación y manejo adecuado de los residuos sólidos desde la fuente, tal como lo indica La ley 276 de 30 de dic de 2021. Y divulgarlo toda vez que no fue presentado durante la exposición y sustentación el día 9 del corriente.
6. Presentar un documento certificación que asegure, de por vida, la calidad de trato y acceso de los pescadores que hoy utilizan el área como medio de subsistencia local, en tal caso que se diera el proyecto por avales de poder.

7. Mostrar un estudio de carga y daños que pudiera ocasionar esos lodos o vertimiento de lodos y sedimentos en el área destinada para tal fin y sus alrededores.
8. Presentar un estudio actualizado de la carga hídrica para concesión de agua para el proyecto.
9. Explicar de la afectación a los corales.
10. Reclamar la participación ciudadana debida y oportunamente informada.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluimos solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del EsIA del Proyecto PUERTO BARÚ**.


Raquel Coba
Colibrí, Asociación Ecologista de Panamá

Panamá, 9 de marzo de 2023.

Ingeniero
Domiluis Domínguez
Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.



Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del “**PUERTO BARÚ**” del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, nuestra organización **ALIANZA PRO DEFENSA DE LAS CUENCAS HIDROGRÁFICAS** remite sus comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.
5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.

7. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.
8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluimos solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL del Proyecto PUERTO BARÚ.**

ORGANIZACIÓN: ALIANZA PRO DEFENSA DE LAS CUENCAS HIDROGRÁFICAS

Representante:



Carlos Enrique Tedman MacIntyre

Cédula: 4-120-788

Panamá, 10 de marzo de 2023.

Ingeniero
Domiluis Domínguez
Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.

REPÚBLICA DE PANAMA GOBIERNO	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>S. M. D.</i>
Fecha:	<i>13/03/2023</i>
Hora:	<i>2:30 pm</i>

Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio del Impacto Ambiental del "PUERTO BARÚ" del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp.** se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, nuestra organización **PRO-HIDROAMBIENTE**, es una organización sin fines de lucro y que mediante resuelto N°342-PJ-342, Panamá 7 de noviembre del 2019, el Ministerio de Gobierno nos reconoce como Personería Jurídica remite sus comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo 74 del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022 establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.
5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto), enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría),

movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos), corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.

7. No se evalúan con rigor científico los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado y el efecto en la calidad del agua de la zona así como el alcance en las especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas protegidas.
8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas, alcantarillado, y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El Estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad del aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados: humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y/o fugas al suelo y las aguas cercanas.
12. El área propuesta donde pretende edificar el muelle de carga de contenedores y otras actividades, en el proyecto carece de frente de mar abierto con lecho profundo, lo cual dificulta la libre maniobrabilidad de las embarcaciones, por su condición propia de estero e islas cercanas y de frente el fondo marino
13. La consulta ciudadana no se dividió en grupos a los asistentes impidiendo su libre participación.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluimos solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del EsIA del Proyecto PUERTO BARÚ.**



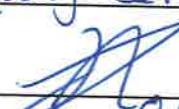
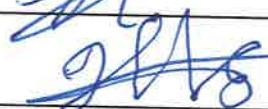
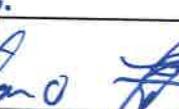
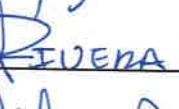
Licdo. José Luis Santamaría S.
Presidente
67128508
4-235-636



Arq. Víctor V. Villarreal
Asesor Técnico
68339161
4-206-585

Firmas de Miembros de la Comunidad de Chiriquí, Pedregal, Puerto Armuelles, más miembros de Agrupaciones Ecologistas de Apoyo, en **OPOSIÓN** a la aprobación de Asignación de Uso de Suelo Industrial y Estudio de Impacto Ambiental Categoría III, para que **NO** se permita la Construcción del **Proyecto PUERTO BARÚ** bajo la promoción de **Ocean Pacific Financial Services Corp.**, así como ninguna otra empresa que intensione instalar a futuro un Puerto en este sitio con las mismas ó similares características, en afectación a la zona de desove y reproducción de las especies marinas, flora, fauna que existen en el área.

Estas firmas se adjuntarán al documento de **OPOSIÓN** al Proyecto en mención, dentro de los términos que nos permita la Ley.

<u>Nombre</u>	<u>Firma</u>	<u>Cédula</u>
1. <u>Andrés Fraiz</u>		<u>8-727-346</u>
2. <u>Maribelle D. La Torre</u>		<u>4-81-724</u>
3. <u>Fatima Delcid</u>	<u>Fatima Delcid</u>	<u>4-762-279</u>
4. <u>Rodrigo Delcid</u>	<u>Rodrigo Delcid</u>	<u>4-805-1187</u>
5. <u>José Rodriguez</u>		<u>4-129-1801</u>
6. <u>Hilomón Acosta E.</u>		<u>4-151-914</u>
7. <u>Maria del C. Saldarri</u>	<u>Mari del C. Saldarri</u>	<u>4-729-10</u>
8. <u>Bradyan Acosta</u>	<u>Bradyan Acosta</u>	<u>4-787-199</u>
9. <u>Angie Yanguez</u>	<u>Angie Yanguez</u>	<u>4-829-860</u>
10. <u>Eliaser Lépez E.</u>	<u>Eliaser Lépez E.</u>	<u>4-123-2373</u>
11. <u>Osvaldo Lopez E.</u>		<u>4-275-339</u>
12. <u>Ernesto Acosta</u>		<u>4-100-285</u>
13. <u>Pagoberto A. Acosta</u>		<u>4-149-220</u>
14. <u>Karlos Fraiz</u>		<u>4-731-2252</u>
15. <u>Margelis P. Delcid</u>	<u>Margelis P. Delcid</u>	<u>4-745-1193</u>
16. <u>Maribel Rivera E.</u>		<u>4-261-149</u>
17. <u>Victor Sanchez</u>	<u>Victor Sanchez</u>	<u>4-734-1586</u>
18. <u>Yair Sycano</u>		<u>4-736-1155</u>
19. <u>Carmen Mato</u>		<u>4-134-412</u>
20. <u>Victor Sanchez</u>	<u>Victor Sanchez</u>	<u>4-103-1991</u>

Con una accesibilidad compleja y una difícil maniobrabilidad por su propia característica geográfica de esteros y manglares pone en serio riesgo toda la biodiversidad del área.



Panamá, 10 de Marzo de 2023.

Ingeniero
DOMILUIS DOMINGUEZ
Director de Evaluación de Impacto Ambiental
Ministerio de Ambiente
E.S.D.



Respetado Ingeniero Domínguez:

Considerando que el Estudio de Impacto Ambiental del **“PUERTO BARÚ”** del promotor **Ocean Pacific Financial Services, Corp**, se encuentra en consulta pública a partir de la última publicación del Aviso correspondiente, realizado en Mi Diario el día 24 de febrero del año en curso, nuestra organización Coordinadora Bugabeña, remite sus comentarios y observaciones:

1. El proyecto es contrario al objetivo de creación del área protegida Manglares de David, creada mediante el Acuerdo Municipal 021 de 6 de junio de 2007, cuya afectación es contraria al principio de No Regresión establecido en la Ley 125 de 4 de febrero de 2020. Tampoco se cumple el artículo 7.17 del Acuerdo de Escazú, aprobado por la Ley 125, el cual requiere de información sobre los lugares alternativos para el desarrollo del proyecto. Y en efecto, existen otros sitios alternativos donde no se impactarían ecosistemas con alto valor ecológico, como por ejemplo Puerto Armuelles.)
2. La construcción y operación del puerto puede generar daños severos e irreversibles a la biodiversidad acuática y terrestre en los bosques de manglar y ciénagas que forman la región.
3. El proyecto incumple el artículo del Texto Único de la Ley General de Ambiente que exige priorizar la conservación de los estuarios y humedales ; y los artículos 1 y 12 de la Ley 304 de 31 de mayo de 2022, establece su conservación como un tema de interés público y prohíbe toda construcción que pueda causar daños irreversibles a su salud ecosistémica.
4. El proyecto afectaría a delfines, ballenas y otras especies que han sido documentadas a través de investigación científica; y tendría un efecto adverso en la pesca y otras actividades económicas de las comunidades.
5. El EIA tiene información desactualizada e incompleta, no evalúa todos los impactos (en especial los asociados al dragado requerido para mantener la operación del puerto) enfocándose solo en las ventajas económicas del proyecto.
6. Los estudios en relación con la generación y movimiento de sedimentos y su colocación final por los dragados (batimetría), movimiento de las corrientes en la zona (pluma de sedimentos). Corriente generada por las naves y su movimiento (corrientes y oleajes) no se analizan en el estudio.
7. No se evalúan con rigor los impactos de la descarga o vertimiento de material dragado en la calidad del agua de la zona, especies acuáticas (flora y fauna) y en las especies acuáticas

protegidas.

8. El proyecto no tiene una propuesta clara para el abastecimiento de agua potable, especialmente en la etapa de operación. Esto es grave si consideramos el problema de agua para los residentes de la zona.
9. El estudio no tiene información completa sobre el manejo de aguas servidas , alcantarillado y manejo y disposición final de residuos sólidos.
10. El estudio tampoco tiene un análisis adecuado de los efectos del proyecto en la calidad de aire por la falta de datos sobre las fuentes de emisiones, gases generados, humo, partículas, polvos y vibraciones, a lo largo del tiempo.
11. El almacenamiento de hidrocarburos de diferentes tipos en esta zona, además sin que se presenten medidas de contingencia y medidas adecuadas, supone un grave riesgo por fallos y /o fugas al suelo y las aguas cercanas.

A la luz de estas consideraciones, que no garantizan que el diseño y ejecución del proyecto cumpla con los estándares establecidos en la legislación vigente y recordando que el numeral 7 del artículo 7 del]Acuerdo de Escazú exige que las autoridades responsables de las decisiones ambientales tomen “debidamente en cuenta el resultado del proceso de participación”; concluimos solicitando al Ministerio de Ambiente el **RECHAZO del EsIA DEL Proyecto PUERTO BARÚ.**

La moderación del foro público por parte del Monasterio de Ambiente fue ambiguo , no garantizó la participación abierta de todos los presentes ; tampoco se aseguró de que le promotor respondiera concretamente a las preguntas sobre los impactos negativos, dejando que el promotor indicara que estos eran aspectos para otro foro.

Por la Coordinadora Bugabeña.

Alcibiades De La torre

Cédula 4-81-774

Alcibiades De La Torre

4-81-774