

20/MAR/2024 11:24 AM  
Sanyas

E.        S.        D.

Ann CE

22 MAR 2024 11:24 AM  
C 11 100

Corregimiento de Bocas De Toro,  
Distrito de Bocas Del Toro, Provincia  
de Bocas Del Toro.  
Consultor: Ing. José Antonio González  
V.  
ARC-009-2022

SEGUNDA INFORMACIÓN  
ACLARATORIA AL ESTUDIO DE  
IMPACTO AMBIENTAL  
CATEGORÍA II.

PROYECTO: "BOCAS CRUISE  
PORT"

PROMOTOR:  
PUERTO DE CRUCEROS DE  
COLON 2000, S.A

### Respuestas Segunda Aclaratoria

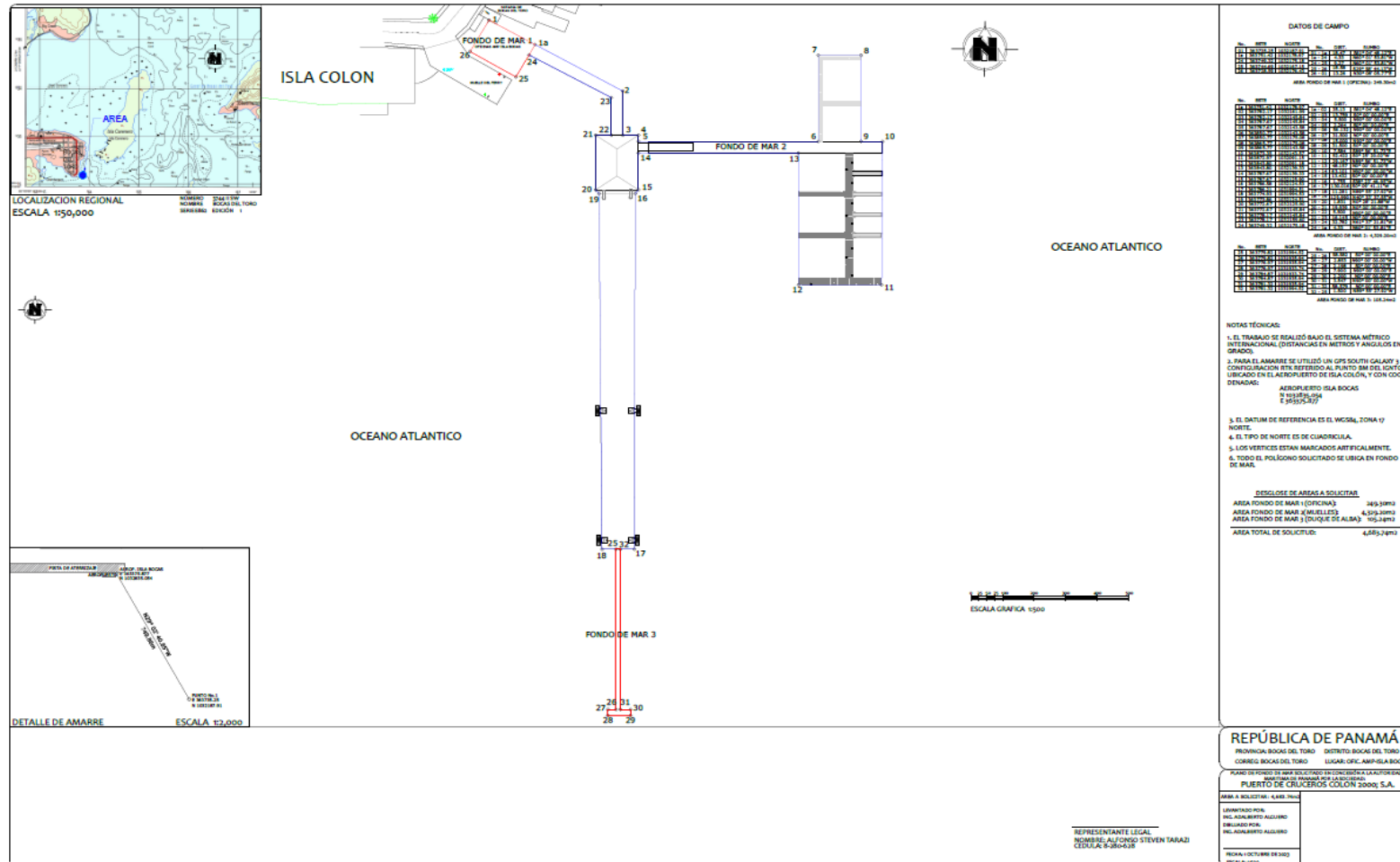
1. En respuesta

- a. El área solicitada en concesión ante la AMP es de 4,578.50 m<sup>2</sup>, tal cual como indica la Nota **DGPIMA-1049-CON-2023**.
- b. El área no va a variar de concesión de uso de fondo de mar, es la misma que se menciona en el punto anterior que se solicita a la AMP.
- c. Adjuntamos el plano "Plano mensura - Puerto Cruceros Isla Colón Rev03" que fue el entregado a la AMP como parte de los requisitos para la solicitud de fondo marino, igualmente mostramos las coordenadas, áreas y demás datos técnicos sobre la concesión solicitada en trámite.

Inicialmente se lo solicitó a la AMP un fondo de mar que incluía: área de oficina de 249.30m<sup>2</sup> y Fondo de Mar (muelles) de 4,329.20m<sup>2</sup>, esto hace un total de: 4,578.50m<sup>2</sup>.

Sin embargo, la AMP solicitó agregar a la solicitud el área que ocupan los duques de alba (áreas de amarre) por lo que la nueva solicitud es por 4,683.74m<sup>2</sup> como se puede ver en las imágenes de la aclaración.

# ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II PROYECTO: "Bocas Cruise Port"



ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: "Bocas Cruise Port"

NOTAS TÉCNICAS:

1. EL TRABAJO SE REALIZÓ BAJO EL SISTEMA MÉTRICO INTERNACIONAL (DISTANCIAS EN METROS Y ANGULOS EN GRADO).
2. PARA EL AMARRE SE UTILIZÓ UN GPS SOUTH GALAXY 3 EN CONFIGURACION RTK REFERIDO AL PUNTO BM DEL IGNTG UBICADO EN EL AEROPUERTO DE ISLA COLÓN, Y CON COORDENADAS:

AEROPUERTO ISLA BOCAS  
N 1032835.054  
E 363375.877

3. EL DATUM DE REFERENCIA ES EL WGS84, ZONA 17 NORTE.
4. EL TIPO DE NORTE ES DE CUADRICULA.
5. LOS VERTICES ESTAN MARCADOS ARTIFICIALMENTE.
6. TODO EL POLÍGONO SOLICITADO SE UBICA EN FONDO DE MAR.

DESGLOSE DE AREAS A SOLICITAR

AREA FONDO DE MAR 1 (OFICINA):	249.30m <sup>2</sup>
AREA FONDO DE MAR 2(MUELLES):	4,329.20m <sup>2</sup>
AREA FONDO DE MAR 3 (DUQUE DE ALBA):	105.24m <sup>2</sup>
<b>AREA TOTAL DE SOLICITUD:</b>	<b>4,683.74m<sup>2</sup></b>

DATOS DE CAMPO

No.	ESTE	NORTE	No.	DIST.	RUMBO
01	363735.25	1032187.91	01 - 1a	18.47	S61° 04' 48.12"E
1a	363751.42	1032178.97	1a - 24	4.33	N60° 01' 53.81"W
24	363749.32	1032175.18	24 - 25	9.27	N60° 01' 53.81"W
25	363744.69	1032167.15	25 - 26	18.58	S29° 58' 44.13"W
26	363728.59	1032176.43	26 - 01	13.26	N30° 08' 05.77"E

AREA FONDO DE MAR 1 (OFICINA): 249.30m<sup>2</sup>

No.	ESTE	NORTE	No.	DIST.	RUMBO
1a	363751.42	1032178.97	1a - 02	35.13	S61° 04' 48.12"E
02	363782.17	1032161.99	02 - 03	13.759	S0° 00' 00.00"E
03	363782.17	1032145.84	03 - 04	5.500	N90° 00' 00.00"E
04	363787.67	1032145.84	04 - 05	2.264	S0° 00' 00.00"E
05	363787.67	1032143.58	05 - 06	56.132	N90° 00' 00.00"E
06	363850.77	1032143.58	06 - 07	31.500	N0° 00' 00.00"E
07	363850.77	1032175.08	07 - 08	15.000	N90° 00' 00.00"E
08	363865.77	1032175.08	08 - 09	31.500	S0° 00' 00.00"E
09	363865.77	1032143.58	09 - 10	7.584	S89° 56' 51.73"E
10	363873.35	1032143.57	10 - 11	52.422	S0° 25' 20.02"W
11	363872.97	1032091.15	11 - 12	29.167	N89° 56' 51.73"W
12	363843.80	1032091.18	12 - 13	48.157	N0° 00' 00.00"E
13	363843.80	1032139.33	13 - 14	63.101	N90° 00' 00.00"W
14	363787.67	1032139.33	14 - 15	13.432	S0° 00' 00.00"E
15	363787.67	1032125.90	15 - 16	1.755	S38° 23' 46.95"W
16	363786.58	1032124.53	16 - 17	130.016	S0° 09' 41.11"W
17	363786.21	1031994.51	17 - 18	11.281	N89° 55' 27.92"W
18	363774.93	1031994.53	18 - 19	129.990	N40° 33' 37.55"W
19	363773.86	1032124.51	19 - 20	1.831	N0° 28' 21.88"W
20	363772.67	1032125.90	20 - 21	19.939	N0° 00' 00.00"E
21	363772.67	1032145.84	21 - 22	5.500	N90° 00' 00.00"E
22	363778.17	1032145.84	22 - 23	16.145	N0° 00' 00.00"E
23	363778.17	1032159.60	23 - 24	32.782	N61° 37' 21.81"W
24	363749.32	1032175.18	24 - 1a	4.33	N60° 01' 53.81"E

AREA FONDO DE MAR 2: 4,329.20m<sup>2</sup>

No.	ESTE	NORTE	No.	DIST.	RUMBO
25	363779.82	1031994.52	25 - 26	58.582	S0° 00' 00.00"E
26	363779.82	1031935.94	26 - 27	2.853	N90° 00' 00.00"W
27	363776.97	1031935.94	27 - 28	2.198	S0° 00' 00.00"E
28	363776.97	1031933.74	28 - 29	7.900	N90° 00' 00.00"E
29	363784.87	1031933.74	29 - 30	2.200	N0° 00' 00.00"E
30	363784.87	1031935.94	30 - 31	3.547	N90° 00' 00.00"W
31	363781.32	1031935.94	31 - 32	58.579	N0° 00' 00.00"E
32	363781.32	1031994.52	32 - 25	1.500	N89° 55' 27.92"W

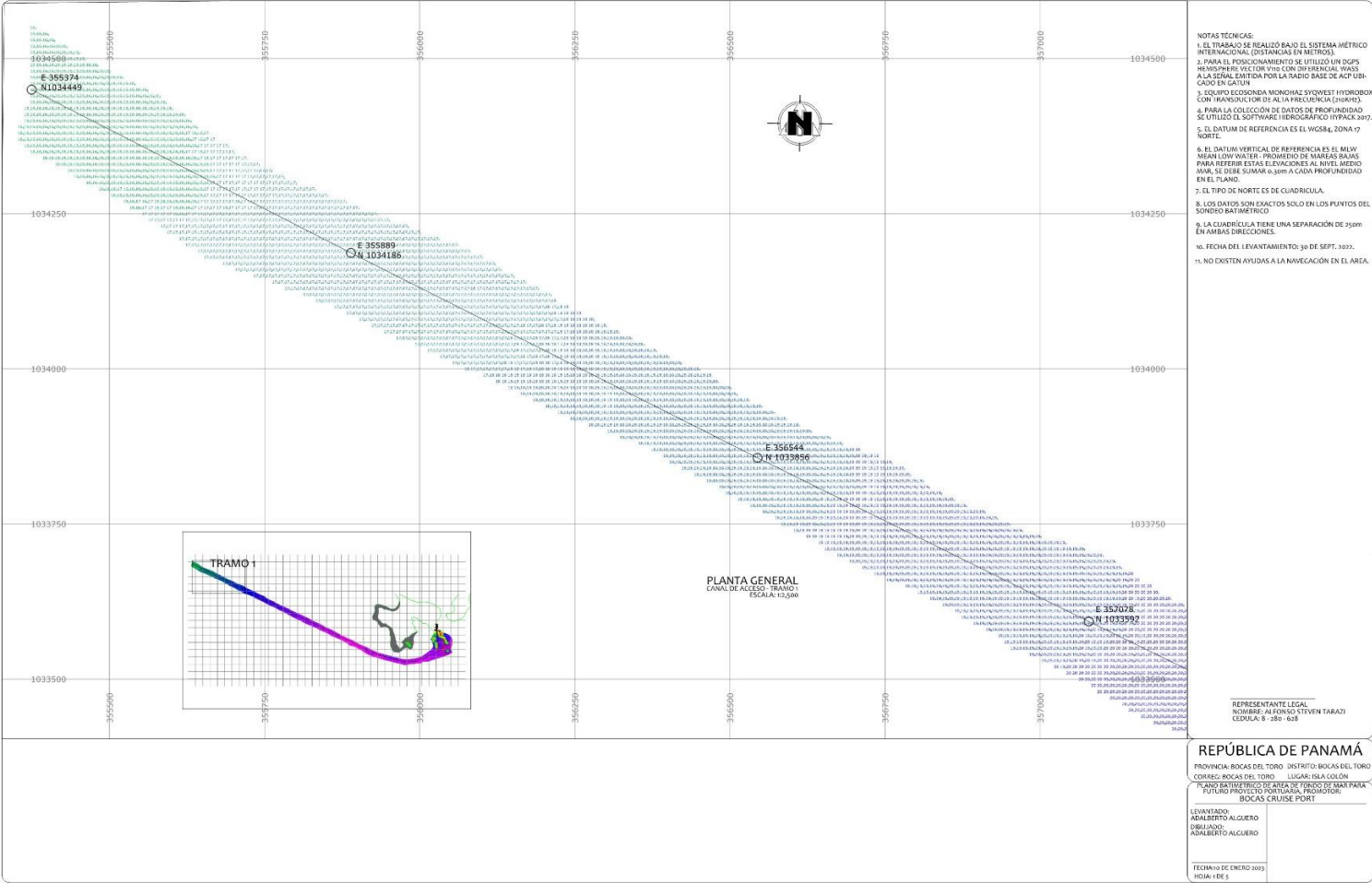
AREA FONDO DE MAR 3: 105.24m<sup>2</sup>

ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: "Bocas Cruise Port"

2. En respuesta
  - a. Adjuntamos la ruta de navegación de los cruceros una vez que ingresen a la Laguna de Chiriquí.

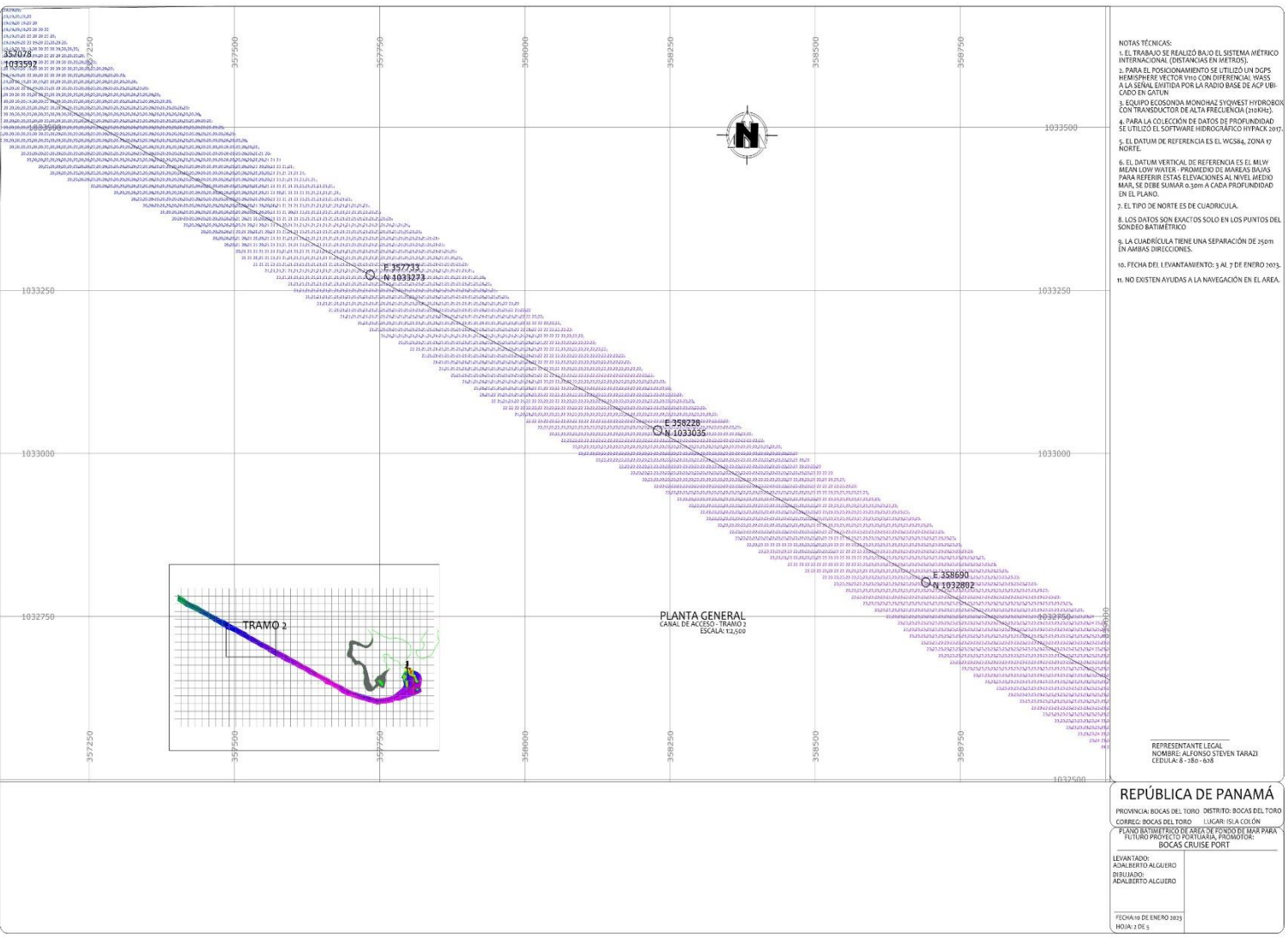


ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: “Bocas Cruise Port”



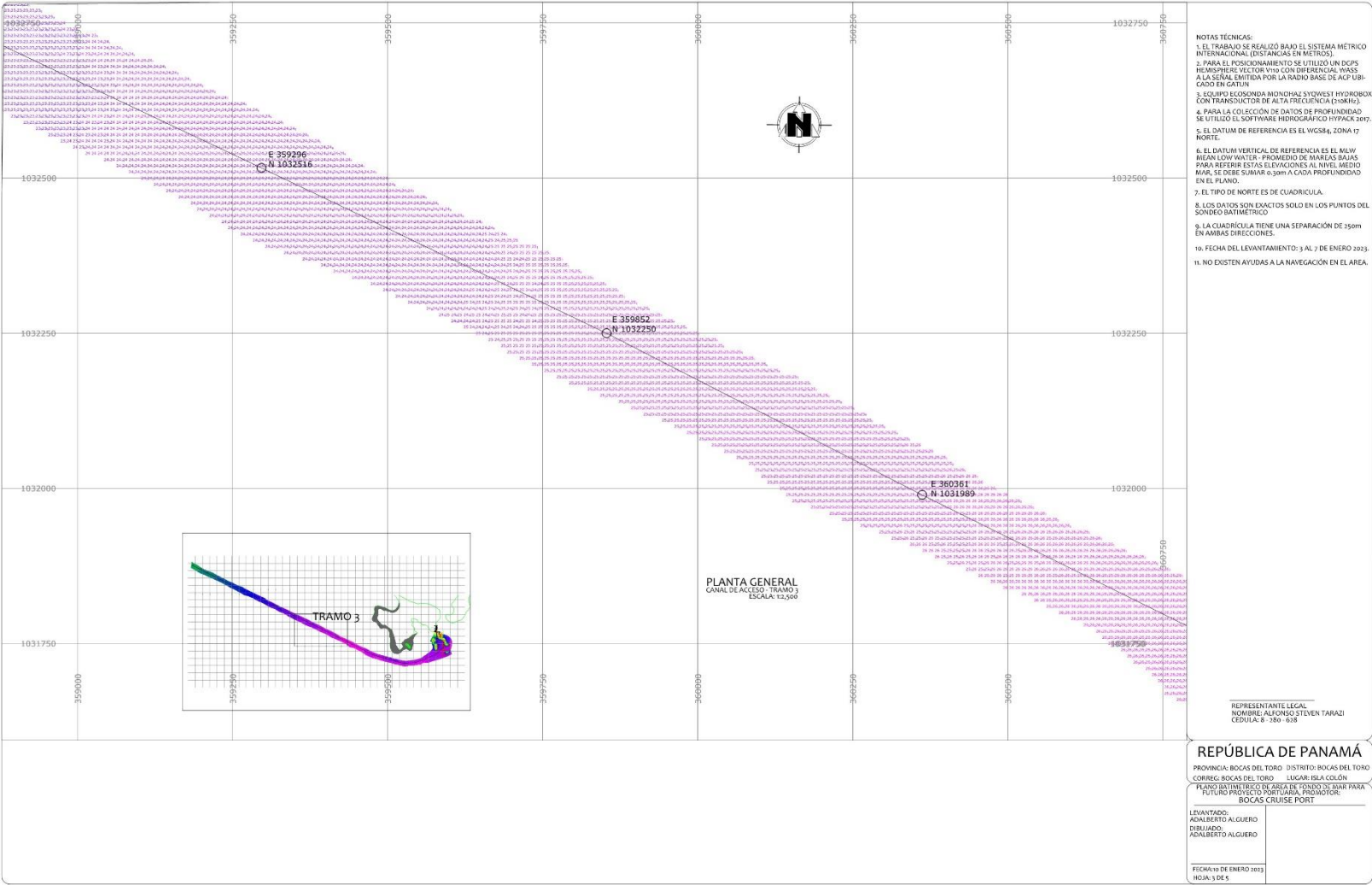


ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: “Bocas Cruise Port”

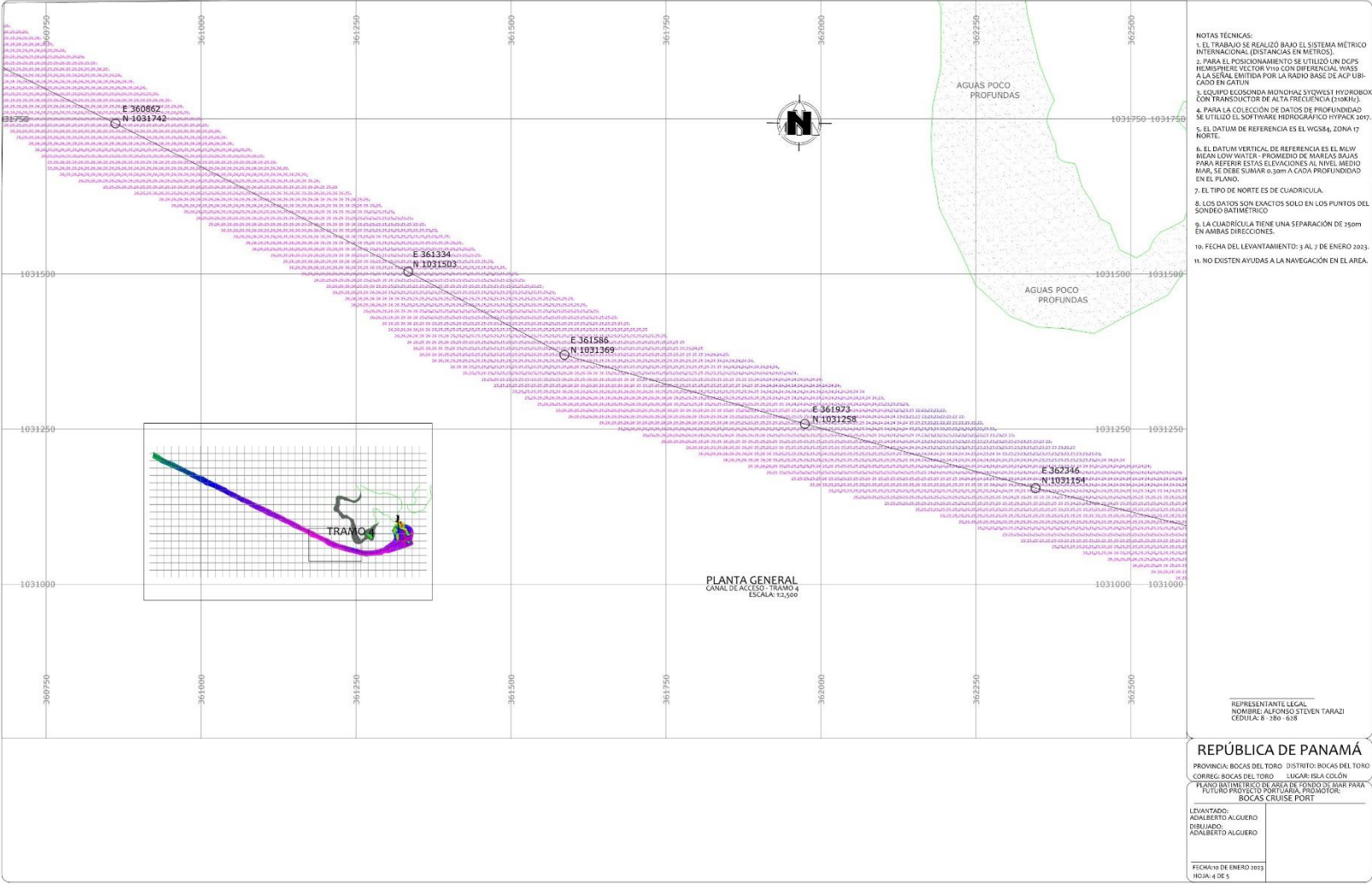




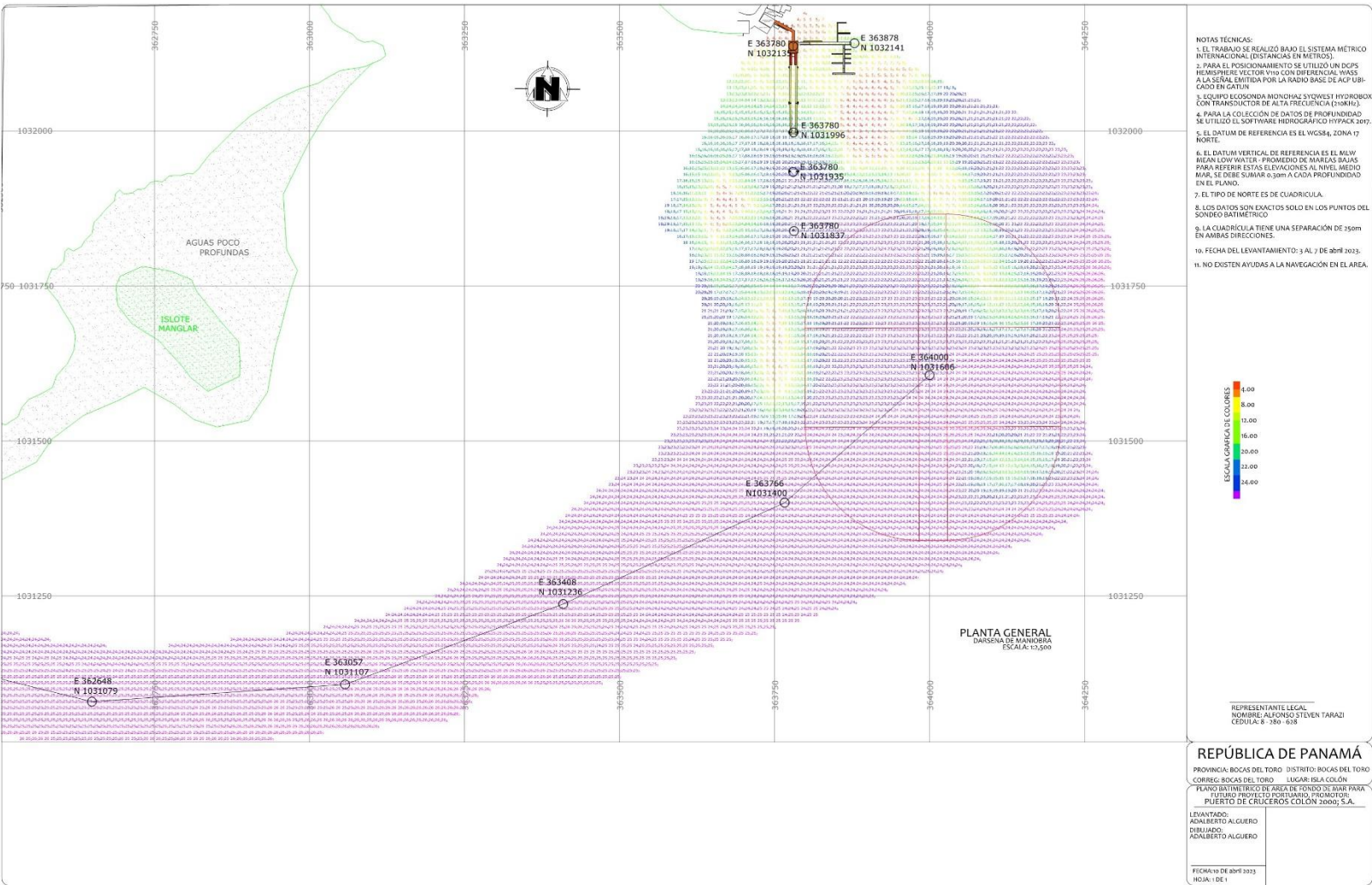
ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: “Bocas Cruise Port”



ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: “Bocas Cruise Port”



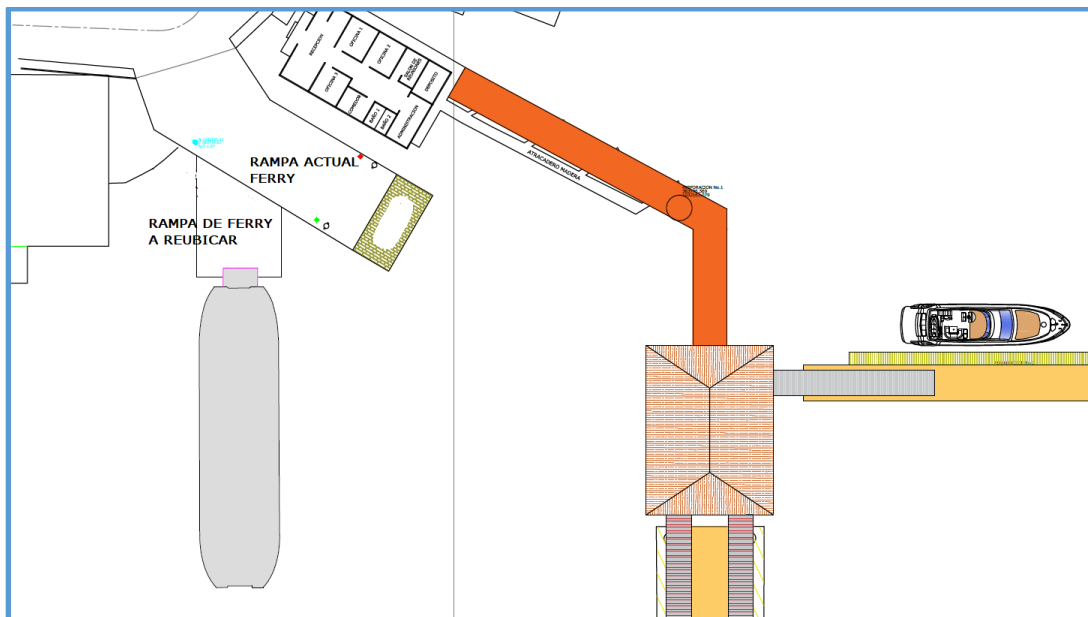
ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: “Bocas Cruise Port”



- b. Para los desechos generados por las embarcaciones que atracan en el muelle o marina, se contratará una empresa que cumpla con la licencia de operación **MARPOL anexo V**, que habla sobre las reglas para prevenir la contaminación ocasionadas por los desechos producidos por los buques

Respuestas respecto al acápite (e)

- a. **No se brindará** el servicio de suministro de combustible en este proyecto, estaba contemplado en el futuro, por esta razón se tomo en cuenta su diseño en los planos originales, pero **no se brindará el servicio**.
- b. No se ha solicitado autorizaciones ya que **no se tiene contemplado brindar servicio de suministro de combustible** en este proyecto.
- c. La rampa actual donde atraca el Ferry será reubicada sólo en orientación, para que el atraque que actualmente es diagonal NorOeste – SurEste, tenga nuevo rumbo Norte – Sur; fácilmente podemos identificar este cambio en la imagen del anteproyecto. Cabe mencionar que los ejercicios de atraque del ferry en la nueva posición. Se realizaron como parte de los estudios de maniobrabilidad calculados al momento de la confección del diseño del nuevo atraque.



3. En respuesta

Fase	Equipo	Tipo de combustible
Fase de construcción	Maquinaria de perforación	Diesel
	Equipo de hincado	Diesel
	Grúas ligeras	Diesel
	Pala	Diesel
	Maquinaria de elevación (grúas flotantes)	Diesel
	Maquinaria para trabajos en seco	Diesel
	Maquinaria flotante	
	Remolcadores	Diesel
	Planta generadora	Gasolina
Fase de operación	Montacarga	Tanque de gas licuado

4. En respuesta

- Las aguas residuales provenientes de las áreas de oficinas seguirán descargando al sistema de alcantarillado existente en el lugar como lo ha hecho regularmente. Para el restaurante hacemos la aclaración de que estaba contemplado para una futura segunda fase del proyecto por eso está contemplado en los planos originales, pero **NO SE BRINDARA EL SERVICIO DE RESTAURANTES** en este proyecto.
- No se solicitará un sistema nuevo ya que utilizaremos el existente en el lugar. Recordamos que ya existe una oficina que solamente se va a reestructurar y ya tiene una conexión al sistema, la oficina solamente tiene una (1) cocineta y dos (2) baños, este modelo seguirá sin modificaciones no se le agregará ninguna otra construcción que tenga que ver con la descarga de aguas residuales.



5. Adjuntamos análisis de calidad de agua de mar

6. En respuesta

En cuanto a la Construcción se utilizarán los siguientes equipos:

- Remolcadores: son maquinas auxiliares que mueven, tirando o empujando, los equipos no autopropulsados, como los módulos de flotación sin propulsión autónoma o para el remolque y el posicionamiento de pontones flotantes.
- Maquinaria de elevación: Las grúas empleadas para el pilotaje desde el mar van montadas sobre pontones flotantes. Las utilizadas en pilotajes en medios terrestres pueden desplazarse sobre neumáticos u orugas.
- Maquinaria de perforación: Empleándose barras o brocas de acero de sección circular que se acoplan a martillos o sistemas de giro. Estos sistemas pueden ser tipo barrena (proceso continuo).
- Equipos de hincado: Empleados para clavar pilotes prefabricados o camisas. La hinca puede realizarse con maza, martillo o mediante vibración.
- Grúas ligeras: con capacidad de carga limitada (máximo de unas 50 toneladas) que pueden ser mecánicas o hidráulicas.
- Maquinaria flotante: embarcaciones de apoyo a gánguiles, pontonas y dragas, y equipos específicos para trabajos de buzos.
- Maquinaria para trabajos en seco: maquinaria de movimiento de tierras (retroexcavadoras, grúas, entre otras) y maquinaria para la fabricación y puesta en obra del hormigón (plantas de fabricación de hormigón en obra, hormigoneras para transporte de hormigón y bombas de hormigón).

Las plataformas también pueden ser usadas para atracar embarcaciones porque funcionan como muelles puente flotante en donde se resguardan de forma segura, por el tiempo que sea necesario y fuera del agua. Son la alternativa perfecta, porque el material con el que están hechas permite absorber de la mejor manera el movimiento del agua para que su embarcación no corra ningún tipo de riesgo.

a. Proceso Constructivo Del Muelle

Primeramente, debe tenerse en cuenta que la estructura de los muelles es flotante, esto quiere decir que sólo los soportes estructurales serán los que estén anclados al fondo marino, este anclaje será a través de pilotes de aproximadamente 60cm de diámetro (la dimensión final de los pilotes será calculada por el ingeniero estructural)



*Grúa pluma en pontona instalando camisas metálicas*

Esta bacha de trabajo contará con todos los equipos pesados, herramientas y maquinarias necesarias para el izado e hincado de los tubos metálicos que servirán de camisa para luego ser vaciado con concreto en su interior.

### **HINCADO DE PILOTES**

El proceso constructivo para poder disponer de pilotes de hormigón armado debajo del agua consiste en la hinca de camisas metálicas hasta llegar a la cota de apoyo al sustrato resistente.

Posteriormente, se coloca la armadura de refuerzo de metal que ya viene armada de taller, y las grúas solo tienen que izarla y colocarla dentro de la camisa con la ayuda de la grúa.

Se procede con el vertido del hormigón. Este proceso se realiza desde arriba, de este modo el hormigón empuja hacia abajo a través de la camisa. Hay que seguir vertiendo hormigón hasta que el hormigón rellene el pilote metálico.

Una vez están todos los pilotes formados, se deben realizar los capiteles de cada pilote, los cuales servirán de apoyo a las vigas, losas o tableros

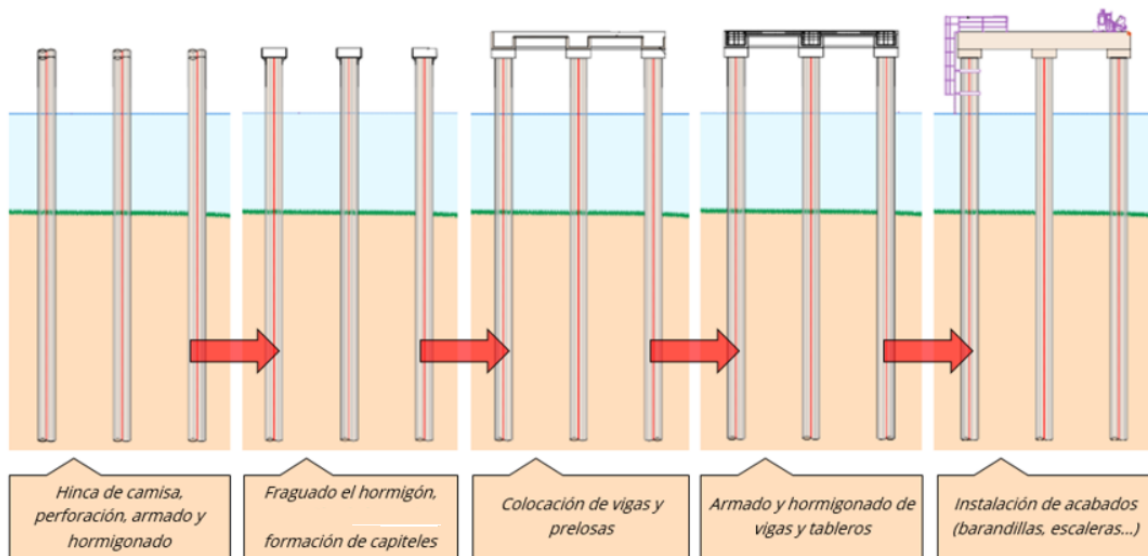
El hormigón que debe estar en contacto con el agua está formado por aditivos que lo hacen impermeable y que no reaccionan a los elementos del agua ni a la sal. De esta manera, se obtiene un hormigón estable frente al contacto con el agua de mar.





*Hormigonado de pilotes acuáticos desde pontonas*

Una vez están todos los pilotes formados, se deben realizar los capiteles de cada pilote, los cuales servirán de apoyo a las vigas, losas o tableros.



Todos estos elementos serán prefabricados o realizados in situ en obra. Cabe mencionar que todos estos trabajos, al no estar el muelle en tierra firme, se ha tenido que contemplar dicha ejecución mediante las bachas de trabajo (barcazas de carga que permiten el emplazamiento de maquinaria de grandes dimensiones).

Estas bachas se deben anclar a diferentes puntos estables mediante cabos con contrapesos para garantizar su estabilidad y que no se desplazaran a consecuencia de las corrientes u olas o ir dotadas de spuds que apoyan en terreno estable.

## COLOCACION DE CONTRAPESOS SE ANCLAJES

Las Estructuras de Gravedad (contrapesos) son estructuras de soporte que se mantienen fijas en su lugar de colocación gracias a su propio peso. Para este proyecto serán de concreto prefabricado de aproximadamente 5 toneladas, construidas de hormigón reforzado con acero que contiene una serie de células o espacios libres internos que permiten controlar la flotación hasta su lugar de colocación.

Se ubicarán en el fondo marino evitando ubicarlas sobre fauna o flora marina, una de las ventajas de estos sistemas es que no requiere ubicarse en posición predeterminada, por lo que se reubica en caso de encontrar obstrucciones o fauna o flora marina.

Su colocación será por medio de la grúa que se encuentra sobre la barcha de trabajo. Ver imagen de referencia.



Luego de la instalación de todos los contrapesos, se anclarán a los elementos flotantes de la marina y del muelle por medio de cadenas o cables flexibles (seaflex).

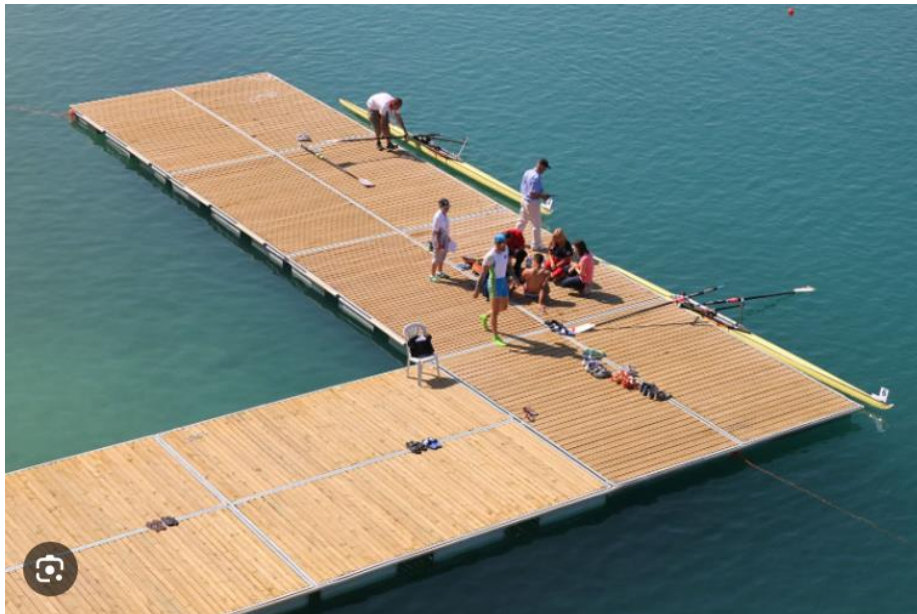
El sistema de amarre con cadenas y/o cabos es el sistema más común para el amarre de pantalanés flotantes.



La principal ventaja del sistema de amarre elástico es un mantenimiento reducido: al no contactar con el fondo marino no provoca desgaste en la línea de amarre y a su vez minimiza los daños en el ecosistema marino.

Luego de la instalación de todos los contrapesos y los sistemas de amarres, se procederá con la instalación de los sistemas flotantes y los anclajes a los pilotes guías previamente hincados.

A continuación, una imagen de referencia que muestra cómo quedarán instalado los muelles flotantes de la marina y del muelle principal.



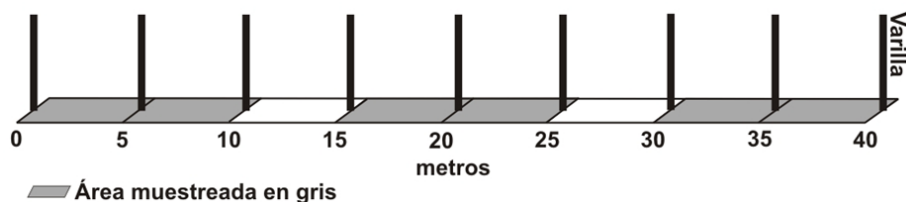
Las cantidades de pilotes, contrapesos y otros elementos, además de sus dimensiones serán calculadas una vez se realicen los cálculos estructurales tomando en cuenta: alturas de olas

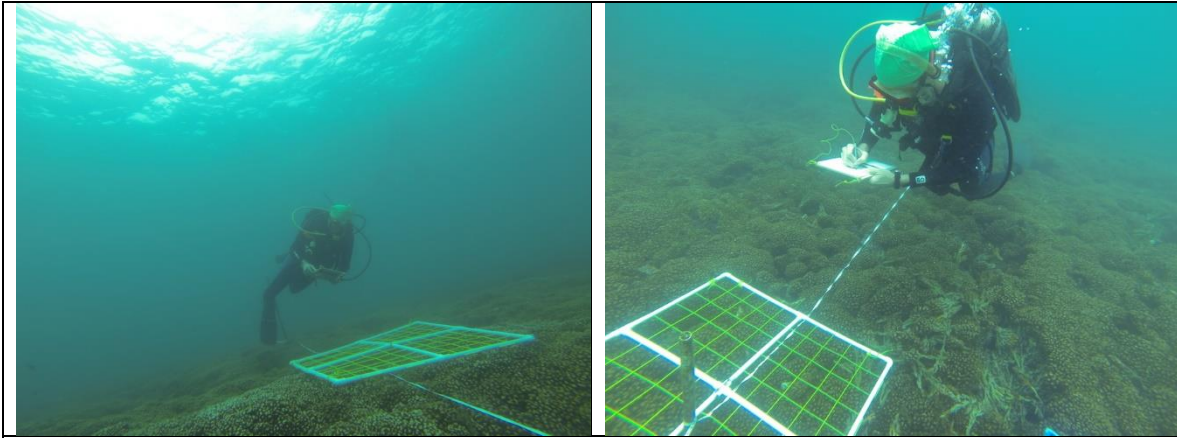
significativas, elevación de la marea (cambio climático), dirección y fuerza de las olas de mar de fondo y las producidas por los vientos.

- Análisis DICOMAR 9 a
  - **NO SE UTILIZARÁN PILOTES PREFABRICADOS** de concreto, los que propone el diseño son tubos de acero reforzado y rellenos de concreto.
  - Primero que todo, se evitará la colocación de contrapesos y el hincado de pilotes en áreas donde se encuentre fauna marina evitando así la afectación negativa al momento de la fase constructiva. El proceso de hincado ya mostrado anteriormente evita la dispersión de partículas ya que todo el equipo, herramientas y maquinarias se encuentran en la barcaza de trabajo y ninguno de los mencionados tienen contacto con el agua, tener en cuenta que todo se trabajará desde la barcaza.
  - **NO SE BRINDARÁ EL SERVICIO DE RESTAURANTES** en este proyecto
  - **NO SE BRINDARÁ EL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE** en este proyecto
- b. Tomando en consideración que dentro del área del proyecto de los 4,578.50m<sup>2</sup> de concesión No se reportan arrecifes de corales, formaciones coralinas o colonias de corales en crecimiento, ni mucho menos pastos marinos, se muestreo un área de 40m lineales en un punto adyacente conocido como Punta manglar que se encuentra al Oeste del área de concesión.

Aquí se describe brevemente la metodología utilizada para muestrear corales y Pastos marinos.

Para ello, los transeptos lineales fijos, paralelos a la costa, se ampliaron a dos, de 40 m cada uno, el primero sobre la costa (T1), según fuera el caso y el segundo en la base de alguna formación o pasto marino (T2), donde aplicaba, puntos como estos en Punta Manglar los parches son tan pequeños que no cuentan con zonificación definida, por lo que nos limitamos a un transecto semicircular sobre el parche, según la recomendación del Dr. Guzmán. En cada transecto se hizo un muestreo total de 30 m<sup>2</sup> evaluando cobertura del fondo y especies, en tres tramos de 10 m lineales y dejando 5 m lineales entre cada tramo; o sea, iniciando desde el punto cero hasta los 10 m; el segundo se ejecutó desde los 15 m a los 25 m; y el tercero desde los 30 m a los 40 m (siguiente Figura). Se enterraron varillas cada 5 m que se dejaron para futuros monitoreos.





Realizando transectos en Punta Manglar

Las coordenadas de los transectos muestreados son:

T1: 363487E; 1031730N

T2: 362815E; 1031671N

- c. Tomando en cuenta que los puntos referenciados como B1, B2, B3. Son punto de fauna acuática o Bentos marino, se encuentran en los siguientes puntos y coordenadas.

- B1 inicio del proyecto o pilotaje con coordenadas como: **363780E; 1032135N**
- B2 final del proyecto o pilotaje cuyas coordenadas son: **363780E; 1031996N**
- B3 que es el punto de la dársena de giro cuya coordenada es **364000E; 1031606N**

Como el canal de acceso es un canal de navegación ya existente y de uso cotidiano no hay dragado no se tomó muestras de fauna acuática. Tampoco se reporta en el canal de navegación ningún tipo de avistamiento de mamíferos marinos o tortugas.

- d. Al momento del hincado de cada pilote se colocará (evitando ubicarse donde se encuentre fauna marina) un pilote "guía – protector" de un diámetro superior en el fondo marino, para luego colocar e hincar el pilote que será el elemento estructural del proyecto; este pilote "guía – protector" tendrá como función el de minimizar la propagación de partículas durante el hincado, tener en cuenta que este elemento adicional es temporal y al finalizar el hincado se extraerá para ser utilizado en el siguiente pilote. Cabe mencionar que el método constructivo de los muelles es sumamente amigable con el ambiente, ya que son elementos prefabricados que requieren solo de ensamblaje en un gran porcentaje.



## INFORME DE CALIDAD DE AGUA DE MAR



Laboratorio Ambiental y de Higiene  
Ocupacional  
Urbanización Chanis, Local 145, Edificio J3  
Teléfono: 323-7520/ 221-2253  
administracion@envirolabonline.com  
www.envirolabonline.com



## REPORTE DE ANÁLISIS DE AGUA DE MAR

### BOCAS CRUISE PORT

### ISLA COLON BOCAS DEL TORO

FECHA: 23 de marzo de 2023  
FECHA DE ANÁLISIS: Del 23 al 31 de marzo de 2023  
NÚMERO DE INFORME: 2023-CH-017-111-001  
NÚMERO DE PROPUESTA: 2023-CH-017 v.1  
REDACTADO POR: Ing. Yoeli Romero  
REVISADO POR: Licdo. Alexander Polo

  
Lidia Martínez Y. Blake A.  
Bióloga con Orientación en  
Microbiología y Parasitología  
Registro de Idoneidad N° 813

  
Químico  
Alexander Polo Apancio  
Químico  
Ced 8-459-582 Idoneidad No. 0266

ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: “Bocas Cruise Port”

---



Contenido	Página
Sección 1: Datos generales de la empresa	3
Sección 2: Método de medición	3
Sección 3: Resultado de Análisis de la Muestra	4
Sección 4: Conclusiones	5
Sección 5: Equipo técnico	5
ANEXO 1: Cadena de Custodia del Muestreo	6



ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: "Bocas Cruise Port"



Sección 1: Datos generales de la empresa	
<b>Empresa</b>	José Antonio González
<b>Proyecto</b>	Análisis de agua de mar
<b>Dirección</b>	República de Panamá
<b>Contacto</b>	José Antonio González
<b>Fecha de Recepción de la Muestra</b>	23 de marzo de 2023

Sección 2: Método de medición	
<b>Norma aplicable</b>	Anteproyecto de aguas marinas y costeras.
<b>Método</b>	Ver sección 3 de resultados en la columna referente a los métodos utilizados.
<b>Procedimiento técnico</b>	No disponible.
<b>Condiciones Ambientales durante el muestreo</b>	Ver Anexo 2 (Observaciones)

ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: "Bocas Cruise Port"



Sección 3: Resultado de Análisis de la Muestra	
Identificación de la Muestra	2479-23
Nombre de la Muestra	Isla Colón
Coordenadas	363772.67E; 1032125.90N    363772.67E; 1032145.84N

PARÁMETRO	SÍMBOLO	UNIDAD	MÉTODO	RESULTADO	INCERTIDUMBRE	L.M.C.	LÍMITE MÁXIMO
Coliformes Fecales	C.F.	UFC / 100 mL	SM 9222 D	<10,0	(*)	10,0	<50,0
Conductividad Eléctrica	C.E.	μS/cm	SM 2510 B	52 940,00	±0,06	0,9	N.A.
Demanda Bioquímica de Oxígeno	DBO <sub>5</sub>	mg/L	SM 5210 B	<1,00	(*)	1,0	<2,00
Sólidos Totales	S.T.	mg/L	SM 2540 B	33 140,00	±0,05	9,0	<36000,0
Turbiedad	UNT	UNT	SM 2130 B	0,86	±0,03	0,07	<25,0

**Notas:**

- Los parámetros que están dentro del alcance de la acreditación para los análisis los puede ubicar en nuestra resolución de aprobación por parte del Consejo Nacional de Acreditación, en la siguiente dirección: <https://envirolabonline.com/nuestra-empresa/>
- La incertidumbre reportada corresponde a un nivel de confianza del 95% (K=2).
- L.M.C.: Límite mínimo de cuantificación.
- N.A.: No Aplica.
- (\*) Incertidumbre no calculada
- \*\* Parámetros que no están dentro del alcance de acreditación
- La(s) muestra(s) se mantendrá(n) en custodia por diez (10) días calendario luego de la recepción de este reporte por parte del cliente, concluido este periodo se desechará(n). Se considera dentro de los diez días calendario, los tiempos de preservación de cada parámetro (de acuerdo al método de análisis aplicado).
- Los resultados presentados en este documento solo corresponden a la(s) muestra(s) analizada(s).
- Este informe no podrá ser reproducido parcialmente sin autorización escrita de ENVIROLAB, S.A.

ACLARACION DE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEORÍA II  
PROYECTO: "Bocas Cruise Port"



Sección 4: Conclusiones		
1. Se realizaron los muestreos y análisis de una (1) muestra de agua de mar.		
2. Para la muestra (#2479-23) todos los parámetros están dentro del límite permitido en el Anteproyecto de aguas marinas y costeras		
Sección 5: Equipo técnico		
Nombre	Cargo	Identificación
No disponible (El cliente trajo la muestra).		

