

"Megapuerto arrasará con 153 hectáreas de manglares", *EcoPortal*, Buenos Aires, Argentina, 11 de febrero de 2014.

Consultado en:

[http://www.ecoportal.net/Eco-Noticias/Megapuerto arrasara con 153 hectareas de manglares](http://www.ecoportal.net/Eco-Noticias/Megapuerto%20arrasara%20con%20153%20hectareas%20de%20manglares)

Fecha de consulta: 28/04/2014.



La construcción de un megapuerto en la isla Largo Ramo, corregimiento de Cristóbal, provincia de Colón, tiene a los ambientalistas inquietos por el impacto negativo que podría generar.

Se trata del proyecto denominado Puerto Verde Panamá Atlántico, cuyo desarrollo se hará por un monto de \$7,972 millones. El promotor es Linden Partners, una empresa de capital español.

Los detalles de la obra están plasmados en un estudio de impacto ambiental (EIA) categoría III presentado a finales de 2013 a la Autoridad Nacional del Ambiente (Anam), con el fin de determinar la viabilidad de la estructura en Colón.

El documento menciona que la terminal marina tendría como objetivo principal atender la demanda futura de servicios marítimos y suministro de combustible para los barcos postpanamax que pasarán por el Canal, una vez ampliado, además de servir como puerto complementario para el atraque de los barcos de mayor dimensión que no pasarán por la vía acuática. Es decir los llamados súper postpanamax.

También buscaría convertirse en una plataforma logística de clase mundial que permitiría el acopio y distribución de la carga internacional, incluyendo la movilización de pasajeros y carga a todo el continente americano. Así como facilitar astilleros y promover el comercio, tanto nacional como internacional.

## LA OBRA Y SU COSTO

La zona escogida para el proyecto se ubica en el área atlántica del país, específicamente en isla Largo Remo. El EIA menciona que se escogió el sitio por su estratégica posición geográfica para la oferta y demanda de servicios marítimos vinculados con la expansión del Canal.

La construcción de toda la obra está programada para ejecutarse en siete años. Mientras que la fase correspondiente al análisis del EIA tiene duración de dos años.

El costo global estimado es de aproximadamente \$7,972 millones, incluyendo los costos directos e indirectos, administración, construcción, pruebas, mitigación ambiental y puesta en ejecución de los trabajos durante los siete años.

“Es importante señalar que este costo incluye contingencias suficientes para cubrir riesgos e imprevistos que pudiesen ser causados por eventos fortuitos, cambios en el diseño, alzas de precios, y posibles demoras, entre otros. El nivel de contingencias es adecuado y suficiente para este tipo de proyecto y el avance que tiene el diseño en su etapa conceptual. Finalmente, el costo estimado de la obra también incluye el efecto de la posible inflación durante el período de construcción”, menciona el informe ambiental en lo referente al aspecto financiero de este puerto en el Atlántico.

## ÁREA DE EDIFICACIÓN

El área de influencia del proyecto es el tema que más inquieta a organizaciones como la Asociación Nacional para la Conservación de la Naturaleza (Ancon), Centro de Incidencia Ambiental (Ciam), Sociedad Audubon de Panamá y Fundación MarViva.

De hecho, señala el EIA que el área de influencia directa está representada por un polígono que consta de una superficie de 657 hectáreas. Esa zona está formada por isla Largo Remo, Samba Bonita y el área de fondo de mar usado para la obra.

De ese total se estima que 153 hectáreas comprenden manglares en Largo Remo. Para este proyecto el promotor solicitó a la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP) y a la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) una concesión de terrenos y fondo de mar para la ejecución de las actividades de construcción.

Sin embargo, hasta la fecha tanto la ARAP como la AMP no han otorgado dicha aprobación, ya que primero se requiere de la aprobación del EIA que aún está en evaluación en la Anam.

Precisamente, esta terminal portuaria busca la certificación internacional de Puerto Verde (Green Port) y uno de los principales requisitos para la certificación es que el mismo se desarrolle cumpliendo con las mejores normas y prácticas internacionales totalmente compatibles con el ambiente.

Sobre las medidas de mitigación, el documento subraya que la vegetación talada será mitigada mediante la restauración o reforestación de 2 mil 500 hectáreas de manglar en zonas aledañas al proyecto o en otros sitios. Para este fin se implementará un plan de manejo en conjunto con la ARAP, las autoridades locales y las comunidades aledañas.

Esto tomando en cuenta que las 153 hectáreas de manglares que serán afectadas por la obra representan el 2.6% del total de manglares del Caribe panameño y el 9.9% de los manglares de la provincia de Colón.

## COMPONENTES

El plan maestro para la estructura marítima contempla un puerto multimodal con zona de puerto industrial, pesquero, cruceros (turístico), terminales para carga a granel y líquida, así como para combustible, zona de actividades logísticas, edificio singular (cinco torres), zona

turística y comercial, planta de energía, eco-parque, acometidas e infraestructuras en 432 hectáreas aproximadamente de área marina y 225 hectáreas de área terrestre.

Para el EIA de la obra se hizo una consulta pública a varias autoridades de la provincia de Colón y se encuestó a 155 familias cercanas al área. Allí se identificó que el 68% (106) de los entrevistados desconocía el proyecto, siendo la visita del encuestador y el desarrollo de la encuesta su primer contacto con información sobre este.

Por otro lado, el 32% (49) manifestó haber recibido previamente información, pero la información no era completa.

Pese a que la mayoría dijo desconocer el puerto, en la encuesta el 78% (116) de las personas entrevistadas consideró que el proyecto es beneficioso para las comunidades adyacentes, en comparación con un 22% (32) que dijo que este sería perjudicial y afectaría a las comunidades.

En 116 viviendas donde sus ocupantes identificaron la obra como beneficiosa, salieron un total de 122 expectativas de beneficios esperados. Las expectativas de beneficios manifestados por la población encuestada se enfocan en tres necesidades, siendo la generación de empleos la de mayor ponderación con 94% (115), luego le sigue el aumento de la seguridad en un 4% (5) y en tercer lugar la estabilización del agua en un 1% (1). Y una persona que no respondió.

## RECHAZO

Stanley Heckadon, investigador del Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales (STRI) y director del Laboratorio Marino de Punta Galeta en Colón, señaló que este megapuerto atenta directamente contra los últimos manglares de esa provincia en el Atlántico.

Explicó que 10 expertos del Laboratorio Marino participaron de una consulta pública para este muelle, pero esta presentó “anomalías” pues solo puso las bondades de dicha

estructura. “Estamos en contra de esta construcción”, acotó el investigador del STRI.

Por su parte, Antonio Chang, del Ciam, manifestó que Puerto Verde Panamá Atlántico requiere una mayor consulta con las autoridades y organizaciones de la sociedad civil que pueden hacer aportes. “Esta obra supera el costo de la ampliación del Canal de Panamá y hay que estar pendiente de su impacto para el ambiente”, añadió.

Harley Mitchell, exdirector de Legal de Anam, considera que las autoridades deben tomarse todo el tiempo que se requiera para evaluar el EIA porque se trata de un gran área natural que será impactado y deforestado para dar paso a un megapuerto y la entrada de barcos y cruceros.

La exdirectora de Ancon Alida Spadafora aseguró que la principal inquietud, teniendo en cuenta la magnitud del proyecto, es que podría significar la destrucción de más de 200 hectáreas de manglares y otros efectos negativos en el fondo marino por la sedimentación, además de la posibilidad de daños a los corales, a la pesquería y al turismo.

Pese a que se envió cuestionario en dos ocasiones, Sergi Sugranyes, representante en Panamá de Linden Partners, se limitó a decir que el proyecto está en etapa de reevaluación.