



Estudio de Prefactibilidad Ambiental para un Segundo Cruce en el Sector Atlántico

Autoridad del Canal de Panamá

Junio del 2003

Resumen Ejecutivo

Estudio de Prefactibilidad Ambiental para un Segundo Cruce en el Sector Atlántico

Junio 2003

I. RESUMEN EJECUTIVO

La zona propuesta para un segundo cruce vehicular en el Sector Atlántico, se encuentra localizada en el Corregimiento de Cristóbal, Distrito y Provincia de Colón. Comprende un área de influencia de más de 300 hectáreas, que incluye parte de las antiguas bases militares norteamericanas de Sherman y Davis, las cuales revirtieron a Panamá en 1,999. Este polígono colinda al norte con la Bahía de Limón y la Isla Telfers, al oeste limita con el área Protegida San Lorenzo, al sur colinda con áreas operativas de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y al este colinda con Espinar y Mindi, tierras administradas por la Autoridad de la Región Interoceánica- (ARI)

El estudio de prefactibilidad ambiental de un Segundo Cruce vehicular sobre el Canal de Panamá en el Sector Atlántico, consiste en evaluar tres alternativas de cruce y determinar cuál de éstas resulta menos dañina al ambiente.

Las alternativas propuestas son:

1- Un Túnel de Este a Oeste, pasando por debajo del cauce del Canal que tendría un largo aproximado de 2,585 m. También tendría dos vías de acceso y puentes de conexión sobre la vía Bolívar y Gatún.

2- Un Puente soportado por cables que va de Este a Oeste con un largo de 950 metros, dos proyecciones o segmentos de concreto soportados por columnas, vías de acceso y puentes de conexión sobre la vía Bolívar y Gatún.

3- Un Transbordador que operaría desde el muelle existente de Mindi, en el lado Este del Canal hasta una infraestructura que se construiría a manera de muelle, el lado Oeste. Esto requeriría trabajos de dragado y la construcción de una vía de acceso en el lado Oeste, ya que en el lado Este se utilizaría la vía de acceso existente.

Las áreas del Canal de Panamá en el sector Atlántico y las antiguas bases militares de Fuerte Sherman y Davis han sido objeto de diversas investigaciones biológicas para determinar la biodiversidad, riqueza, importancia ecológica, usos tradicionales y usos potenciales de las especies vegetales y animales, ANCON/UNIPAN 1994; ANCON/TNC 1995 y 1996; STRI/ANAM 1999; GEA/Berger 1999; CEPSA 2000 y CEPSA 2002.

Se elaboraron matrices utilizando información existente y corroborada con giras de campo para identificar, valorizar y jerarquizar los impactos más significativos de la construcción y operación de cada alternativa. Se determinó que la flora, la fauna y el área protegida sería los factores ambientales más afectados por la actividad de desmonte y limpieza de la servidumbre de la vía

Las medidas de mitigación recomendadas para los impactos biológicos son:

- Reforestar con especies nativas las áreas donde será removida la cubierta vegetal. Se deben utilizar aquellas especies con índices de valor de importancia (I.V.I) altos, ya que son las especies mejor adaptadas a las condiciones ambientales y suelo del área. Es importante que estas especies sean las recomendadas para los planes de arborización del Plan de Manejo Ambiental (PAMA).
- Elaborar programas de rescate y reubicación de especies en peligro de extinción durante la etapa de construcción.
- Establecer una zona de amortiguamiento entre el área de impacto directo y el área protegida Fuerte San Lorenzo.