

Expansión del mayor puerto mexicano alarma por daño ambiental

Por: Emilio Godoy. 26/01/2025

MÉXICO – La ampliación del [puerto de Manzanillo](#), el más importante de México por el movimiento de carga y situado en la costa central del Pacífico, tiene importantes repercusiones ecológicas, además de presentar riesgos climáticos.

Las obras [comenzaron el 23 de noviembre](#) sin contar aún con el previo y obligado estudio de impacto ambiental, e incluyen la extensión del puerto, la construcción de una terminal de almacenamiento de gasolina y una central eléctrica que funcionará con gas y vapor, en el occidental estado de Colima.

Para [el experto independiente Hugo Smith](#), el impacto es “tremendo”, pues en la zona hay actividades económicas importantes, como agricultura, ganadería, salinas y pesquerías artesanales.

“Hay un daño social importante que nunca se ha resuelto. Por ejemplo, dragaron la laguna, para instalar la planta de gas. Cuando hay dragado, se mueve los sedimentos marinos, se genera más contaminación y al mezclarse se generan nuevos contaminantes. El daño es irremediable”, dijo a IPS desde la ciudad portuaria de Tampico, en el nororiental estado de Tamaulipas.

El especialista subrayó la falta de planificación adecuada, pues “en otros sitios se piden previsiones climáticas, en este caso tiene que haber obras muy bien planeadas, tiene que estar monitoreado. Se habla de la sostenibilidad como proclama política, pero no hay indicadores”.

La ampliación [incluye](#) una instalación de almacenamiento y distribución de la estatal Petróleos Mexicanos (Pemex) con capacidad para 3,7 millones de barriles de combustible, otra terminal marítima con capacidad para trasladar cinco millones de contenedores y vías de comunicación.

“Hay un daño social importante que nunca se ha resuelto. Por ejemplo, dragaron la laguna, para instalar la planta de gas. Cuando hay dragado, se mueve los sedimentos marinos, se genera más contaminación y al

mezclarse se generan nuevos contaminantes. El daño es irremediable”:
Hugo Smith.

El [recinto portuario](#) abarca ctualmente 437 hectáreas, que albergan 19 muelles y almacenes.

Con la obra, que debe culminarse en 2030, se ampliará la superficie portuaria hasta 1800 hectáreas en el vaso 2 de la laguna de Cuyutlán. Son cuatro sus vasos reguladores que captan la lluvia y separan la laguna por caminos y compuertas.

Con una inversión público-privada de unos 3480 millones de dólares, el gobierno mexicano busca convertir al puerto de la ciudad costera de Manzanillo en el más grande de América Latina y en el 15 mundial, al duplicar su capacidad total.

La ampliación forma parte de un esquema de modernización de 10 puertos federales mexicanos.



La zona de Manzanillo, ciudad del occidental estado mexicano de Colima, sufrirá a largo plazo el impacto de la subida del nivel del mar, incluyendo el área portuaria que ahora se ha comenzado a extender y que está en el

lado izquierdo del mapa representado. Imagen: Climate Central

Hábitat importante

La presidenta Claudia Sheinbaum, quien asumió el cargo el 1 de octubre, ha mantenido los planes de su predecesor y mentor político, Andrés Manuel López Obrador (2018-2024), de revivir viejos proyectos. La ampliación de Manzanillo se remonta a la administración de Felipe Calderón (2006-2012) y López Obrador lo retomó formalmente en 2019, pero sin avanzar en su desarrollo.

La ciudad de Manzanillo, de 159 000 habitantes y situada a más de 800 kilómetros al oeste de Ciudad de México, está rodeada de las lagunas del Valle de las Garzas y de Cuyutlán, vitales para el entorno de la zona por las especies animales y vegetales que guarecen.

La gubernamental [Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad](#) (Conabio) [enumera como valores del ecosistema](#) la presencia de cultivo de sal, pesca artesanal, manglares, aves nativas y migratorias, así como cocodrilos y tortugas, en la laguna de Cuyutlán, situada en paralelo a la costa del Pacífico y de 7200 hectáreas de tamaño.

El ecosistema representa 90 % de los humedales del estado de Colima y está registrado por Conabio como una región marina e hidrológica prioritaria.

De hecho, en la década pasada esa dependencia alertó que la expansión portuaria podría “potencializar el incremento de niveles de agua y alterar hábitats importantes para la anidación y alimentación de organismos como las aves”.

Las obras requerirán, dijo entonces, “de la apertura de nuevos canales de comunicación con el mar, al igual que canales de navegación más profundos, pudiendo provocar cambios más severos en los niveles de agua y circulación”

De allí la importancia de la evaluación de impacto ambiental, para conocer las repercusiones y las medidas de mitigación contempladas.

En 2017, el entonces presidente Enrique Peña Nieto (2012-2018) [emitió una convocatoria para la elaboración de la evaluación ambiental](#), pero no se sabe si se realizó y en cualquier caso nunca emprendieron las obras.



Vista panorámica de parte de la Laguna de Cuyutlán, que posee cuatro vasos y en el segundo inició la expansión del puerto de Manzanillo, con serios impactos ambientales. Los vasos III y IV son considerados humedales de importancia internacional por su diversidad natural. Imagen: Conabio / Semar

Dos lagunas en peligro

La laguna [consta de cuatro vasos](#), de ellos los dos últimos vecinos al área de la ampliación.

Se trata de sitios de importancia internacional desde 2011 bajo la [Convención de Humedales](#), por sustentar especies vulnerables en peligro y comunidades ecológicas amenazadas; poblaciones de especies vegetales y animales importantes para mantener la diversidad biológica de la región.

Además, hospeda a unas 20 000 aves acuáticas y migratorias, así como provee de alimentación a peces y es zona de desove de tortugas.

Al norte del puerto se sitúa [la laguna del Valle de las Garzas](#), de 268 hectáreas y que sufre de [altos niveles de sedimento por pérdida de suelo de la cuenca y actividades urbanas](#) y presenta niveles altos de nutrientes debido a descargas de plantas de tratamiento cercanas y de las actividades humanas. Por ello tiene peor estado que la laguna de Cuyutlán.

A pesar de su estado, las autoridades ambientales locales aún no la declaran área protegida. Mientras, el vaso IV de la laguna de Cuyutlán [estaría por recibir esa catalogación](#), aunque no parece que esa protección impida el ya iniciado proyecto de ampliación del puerto.

La zona también enfrenta amenazas climáticas. Entre 2030 y 2050 las zonas costeras alrededor de Manzanillo e interna de la laguna de Cuyutlán quedarían inundadas por el aumento del nivel del mar, [según previsiones de la plataforma científica internacional Climate Central](#).

Además, la zona portuaria está expuesta a crecientes inundaciones por lluvias, [proyectan estudios climáticos](#) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).



Manglares ya muertos en la orilla de la laguna de Cuyutlán, el humedal más importante del Pacífico occidental de México. Imagen: Conabio / Semar

Incongruencia

Desde 2023, la Secretaría (ministerio) de Marina, que gestiona los puertos federales, aplica la Estrategia de Descarbonización de Puertos que busca la disminución de emisiones en las operaciones.

En la que es la segunda economía de América Latina, se movilizaron entre enero y octubre último, 227,75 millones de toneladas en los 103 puertos que integran el Sistema Portuario Nacional (SPN). Una cifra inferior en 7,5 % a la del mismo periodo de 2023.

Manzanillo [movilizó 30,77 millones de toneladas](#) –casi 1 % menos que en el mismo lapso de 2023– hasta noviembre último.

En 2022, los 36 puertos de las 18 administraciones del SPN emitieron 1,33 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO2) equivalente, prácticamente el doble del nivel de 2021, según la estrategia nacional. El carbono equivalente mide la contaminación en referencia al CO2. Manzanillo lanzó a la atmósfera emanaciones 30% mayores que en 2022.

Las mediciones involucran la actividad de buques de carga, embarcaciones estacionadas en el puerto, equipos de manejo de carga, locomotoras y camiones de carga, así como el funcionamiento de terminales, operadores, prestadores de servicios, líneas navieras, agentes navieros, aduanales y empresas de transporte terrestre y ferrocarril.

La Estrategia de Descarbonización estipula la reducción de emisiones de 25 % para 2030 y de 45 % para 2050, pero solo plantea medidas generales, como planificar la infraestructura resiliente, armonizar instrumentos de gestión y planeación, como títulos de concesión, programas maestros de desarrollo y reglas de operación.

También establece como identificar, describir y programar la aplicación de políticas de energías de bajas emisiones.

La sostenibilidad portuaria pasa por la consideración de aspectos ambientales, económicos y sociales, como la contaminación, el dragado de zonas próximas, el retorno de la inversión y la generación de empleo.

Pero la instalación de más terminales para hidrocarburos, almacenes de combustibles y una planta eléctrica de gas contradicen los objetivos de la estrategia. La publicidad oficial lo presenta como sostenible por el consumo de gas, a pesar de ser un combustible fósil altamente contaminante.

Es más, el [programa maestro de desarrollo portuario 2021-2026](#) no atiende consideraciones ambientales.

Igual que sucede en el resto de América Latina, ningún puerto mexicano aparece en el mapa de proyectos del [Programa de Sostenibilidad de Puertos Mundiales](#), una asociación que reúne a las mayores instalaciones del planeta que son amigables

ambientalmente.

El experto Smith apuntó a concentrarse más en la operación de los barcos para mejorar la sostenibilidad portuaria.

“Los buques tienen cada vez más restricciones ambientales. Los puertos no proveen de energía renovable. La descarbonización debe centrarse en los barcos y los que más contaminan son los portacontenedores”, sostuvo.

ED: EG

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: Ipsnoticias

Fecha de creación

2025/01/26