

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO RELATIVA DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE NAVEGACIÓN ALTERNO EN PUERTO SAN CARLOS Y SU AFECTACIÓN A LAS BALLENAS GRISES, EN BAJA CALIFORNIA SUR

SENADO DE LA REPÚBLICA LXII LEGISLATURA

La suscrita, Senadora **NINFA SALINAS SADA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en el Senado de la República, de conformidad con lo establecido en los artículos 8 fracción II y 276 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración del Pleno del Senado de la República, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO RELATIVA DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE NAVEGACIÓN ALTERNO EN PUERTO SAN CARLOS Y SU AFECTACIÓN A LAS BALLENAS GRISES, EN BAJA CALIFORNIA SUR**, con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Bahía Magdalena forma parte de los cuatro humedales de la costa occidental de la Península de Baja California, su importancia radica en el número de especies y el tamaño de las poblaciones de aves acuáticas residentes y migratorias. Es un hábitat principal para diversas especies, entre ellas la del ganso de collar (*Branta bernicla*). En el lugar residen especies amenazadas en México y a nivel global, y es un sitio de concentración de aves acuáticas principalmente. Con 20,000 parejas de cormoranes (*Fragata magnificens*) la colonia más grande de México se encuentra en Isla Margarita. (1)

También la a nivel mundial representa un sitio importante, ya que la extensa cobertura de manglar de Bahía Magdalena se ubica a una latitud cercana al límite norte de la distribución de manglar en el mundo, que lo hace un lugar único. Los manglares de Bahía Magdalena – Bahía Almejas, junto con Marismas Nacionales (Nayarit-Sinaloa) y Bahía Santa María – La Reforma (Sinaloa), son los sistemas de mayor extensión en el noroeste de México, y se ubican dentro de los más extensos en el Pacífico americano. (2)

Asimismo, es un refugio al norte para las Fragatas (*Fragata magnificens*), y el sitio más al sur de nidación de la Águila calva (*Haliaeetus leucocephalus*), es uno de los sitios piloto de la Iniciativa de Conservación Marina que abarca desde Baja California hasta el Mar de Bering, es la bahía más grande con manglares en el oeste de la costa de Baja California.

En la zona se pueden encontrar especies como Ballena gris (*Eschrichtius robustus*), Ganso de collar (*Branta bernicla nigricans*), águila calva (*Haliaeetus leucocephalus*), tortuga prieta (*Chelonia agassizii*), tortuga verde (*Chelonia mydas*) tortuga cahuama (*Caretta caretta*), fragata (*Fragata magnificens*), delfín nariz de botella (*Tursiops truncatus*).

¹ Acosta-Velázquez. J y A.D Velázquez-Lule. Caracterización del Sitio de Manglar Bahía Magdalena. En Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO), 2009. Sitios de Manglar con Relevancia Biológica y con Necesidades de Rehabilitación Ecológica. CONABIO, México, D.F

² www. Conabio.gob.mx

Esta bahía permite la alimentación de la ballena gris en su migración, en las áreas productivas del norte, mientras que el nacimiento y crianza de crías, se lleva a cabo en Laguna Ojo de Liebre, Laguna San Ignacio y Bahía Magdalena. (3)

Los primeros en incursionar las migraciones son hembras preñadas, las que paren en tránsito o cuando llegan a sus zonas de invernada protegidas. Llegan a las lagunas costeras de la península de Baja California a finales de enero y residen en estas zonas protegidas de uno a cinco meses (4).

La ruta de migración a lo largo de la costa cerca de la costa de América del Norte trae ballenas grises en estrecha proximidad con la actividad humana. El ecoturismo se ha incrementado dramáticamente a lo largo de toda la ruta de la migración. Se han impuesto ya límites a la observación de ballenas y el tráfico de embarcaciones en las áreas de reproducción, y los esfuerzos actualmente se han encaminado para ofrecer lugares seguros para las ballenas en algunas lagunas de reproducción. En Bahía Magdalena, las dos principales comunidades de la bahía, Puerto Adolfo López Mateos y Puerto San Carlos, (ambos comunidades predominantemente pesqueras) han comenzado a explorar las oportunidades de ecoturismo para diversificar sus economías. Aunque hay algunas restricciones en cuanto a la cantidad de embarcaciones al hacer observación de ballenas, debido a que tienen que cumplir con las observaciones que dicta la norma⁵.

Reconociendo la importancia de las lagunas de reproducción para la recuperación de la ballena gris, el gobierno mexicano estableció Ojo de Liebre como refugio de ballenas en el año 1971 y la Reserva de la Biosfera del Vizcaíno en 1988, por lo que las ballenas grises están ahora bajo protección en las dos lagunas costera (6). Como resultado de estos esfuerzos combinados, el stock del Pacífico oriental se ha recuperado a lo que se cree que es su tamaño original (7), aunque Bahía Magdalena sigue sin protección. Estudios de seguimiento de la abundancia y distribución de las ballenas grises se han realizado a lo largo de su distribución (8).

La Bahía Magdalena es de aproximadamente de 50 km de largo a lo largo de la costa occidental del estado mexicano de Baja California Sur, y la bahía incluye el puerto pesquero de San Carlos, así como el puerto de López Mateos, lugar que resultará afectado de ser posible la obra solicitada. Por lo que exponemos los siguientes hechos que se han venido generando, a partir de la posible realización de la obra. (Ver mapa)

³ JONES, M. L. 1990. The reproductive cycle in gray whales based on photographic resightings of females on the breeding grounds from 1977-82. Pages 177-182 in P. S. Hammond, S. A. Mizroch and G. P. Donovan, eds. Individual recognition of cetaceans: Use of photo-identification and other techniques to estimate population parameters. Report of the International Whaling Commission (Special Issue 12): 177-182.

⁴ SWARTZ, S. L., M. L. JONES, J. GOODYEAR, D. E. WITHROW AND R. V. MILLER. 1987. Radio-telemetric studies of gray whale migration along the California coast: A preliminary comparison of day and night migration rates. Report of the International Whaling Commission 37:295-299.

⁵ NORMA Oficial Mexicana NOM-131-SEMARNAT-2010, Que establece lineamientos y especificaciones para el desarrollo de actividades de observación de ballenas, relativas a su protección y la conservación de su hábitat

⁶ DEDINA, S. 1996. The production of gray whales conservation in Baja California Sur, Mexico. Ph.D. thesis, University of Texas at Austin. 183 pp.

⁷ BUCKLAND, S. T., J. M. BREIWICK, K. L. CATTANACH AND J. L. LAAKE. 1993. Estimated population size of the California gray whale. Marine Mammal Science 9:235-249.

⁸ PEREZ-CORTEZ, H., S. GARDNER, S. CHAVEZ-ROSALES AND P. LORETO. 1998. La ballena gris, *Eschrichtius robustus*, en Bahía Magdalena. Invierno 1998. Instituto Nacional de la Pesca, Centro Regional de Investigación Pesquera de La Paz. Internal Report No. mamif-98-65. 35 pp. Available from Centro Regional de Investigaciones Pesqueras, Carretera a Pichilingue, km 35, La Paz, B.C.S. CP 23000, México



A pesar de toda esta problemática y los estatus de protección que se han decretado, el 10 de julio del presente año, la “Administración Portuaria Integral de Baja California Sur, S.A. de C.V.”. sometió ante la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales la Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad particular con la clave 03BS2012HD048.

El proyecto pertenece al Sector Vías Generales de Comunicación y al subsector Infraestructura Portuaria, y dentro de éste, corresponde a obras de dragado de un canal de navegación al puerto. En este sentido, **el proyecto se refiere al dragado de un canal de 3,550 metros de longitud con el fin de dar la profundidad necesaria para el paso de buques de gran calado que puedan atracar en el Puerto San Carlos, en el Municipio de Comondú, B.C.S.**

El mismo promovente hace establece que *“La intención del proyecto es permitir la navegación de embarcaciones del tipo de mega cruceros turísticos de las líneas navieras que actualmente navegan por el pacífico, tales como Holland América Line y Carnival Cruise Line con embarcaciones con esloras de hasta 300 m., manga de 35 m. y calados de hasta -8.80 m. referidos al NBMI.”* (Página 9 de la MIA).

De acuerdo a diversos estudios científicos y organizaciones internacionales, muchas especies de ballenas y delfines pueden ser vulnerables a colisiones con embarcaciones. Muchos reportes de colisiones involucran ballenas grandes, pero también ocurren colisiones con las especies más pequeñas⁹. Especialmente con las embarcaciones más grandes, las colisiones no se notan o no se reportan, sobre todo con las especies más pequeñas. No sólo los animales pueden resultar heridos o morir; en algunos incidentes también han ocurrido daños serios a la embarcación y heridas o hasta muerte de pasajeros en trasbordadores y álabes, barcos de observación de ballenas y embarcaciones recreativas.

Para algunas poblaciones, como la ballena franca del Atlántico Norte, cuyo principal hábitat son las transitadas aguas frente a la costa de Estados Unidos y Canadá, la tasa de mortalidad es

⁹ Van Waerebeek, K., Baker, A.N., Félix, F., Gedamke, J., Iñiguez, M., Sanino, G.P., Secchi, E., Sutaria, D., van Helden, A. and Wang, Y. 2007. Vessel collisions with small cetaceans worldwide and with large whales in the Southern Hemisphere, an initial assessment. *Latin American Journal of Aquatic Mammals* 6(1): 43-69

particularmente alta. Se cree que la mortalidad causada por colisiones podría representar la diferencia entre la extinción y la supervivencia de esta especie. También existe preocupación por las altas tasas de colisión para la población de ballenas de aleta en el Mediterráneo. Los números reportados nunca ofrecerán estimaciones precisas de la cantidad de ballenas involucradas, por lo que existe la necesidad de estimaciones basadas en entender el riesgo y relacionarlo con la densidad de barcos y de ballenas.

Es necesario que se tomen medidas de prevención de este tipo de accidentes fatales. La manera más efectiva de reducir el riesgo de colisión es mantener las ballenas y las embarcaciones separadas. En particular, depende de buena información y patrones predecibles de distribución de ballenas (y barcos), así como una ruta alternativa práctica para las operaciones marítimas

En otras áreas, no existe una ruta alternativa factible para la navegación y se deben considerar otras soluciones. Hay buena evidencia de que los barcos que viajan a velocidades más bajas representan menos riesgo de colisión¹⁰. En áreas donde existe particular preocupación, se ha solicitado a los buques que disminuyan la velocidad.

Lo anterior contradice lo mencionado en la MIA ya que se establece que las poblaciones de peces y mamíferos marinos, no se espera que se vean afectados debido a su movilidad, lo cual ocasiona que se desplacen hacia otras zonas durante el tiempo que duren los trabajos.

Otro aspecto importante es el ruido que producen las embarcaciones u que impactan de forma importante a las ballenas

Al respecto, la MIA solo hace referencia este fenómeno en la página 23, en donde menciona que el proyecto dará cabal cumplimiento a la NOM SEMARNAT 080 Norma Oficial Mexicana NOM-080-SEMARNAT-1994, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido proveniente del escape de los vehículos automotores, motocicletas y triciclos motorizados en circulación y su método de medición. Sin embargo dicha Norma únicamente hace referencia a vehículos automotores en vías de comunicación terrestre. Después en la página 53 se contradice ya que dicha Norma No aplica al proyecto ya que no se trabajará en áreas urbanas.

El dragado marino se realiza comúnmente en aguas costeras con la finalidad de profundizar canales y puertos, recuperar tierras, minas y recursos de los fondos marinos. Se han reportado niveles provenientes de la operación del dragado en una gama 160 a 180 dB re 1 μ Pa a 1 m de un tercio de octava bandas con mayor intensidad entre 50 y 500 Hz¹¹.

De acuerdo a los antecedentes, existe evidencia que en Guerrero Negro, laguna costera de Baja California, el transporte marítimo y el dragado asociado con la salinera pudo haber inducido a las ballenas grises a abandonar la zona principalmente en la década de 1960. Después que estas actividades se detuvieron, la laguna fue ocupada de nuevo, en primer lugar por las ballenas solitarias y más tarde por parejas madre-cría.

Por lo anterior, es necesario hacer estudios integrales de todos los efectos que puede producir un dragado, en un área que es tan importante para la navegación, reproducción y crianza de ballenatos de esta especie, que ha llegado a ser un ícono de la conservación de ballenas en México. Por lo anterior, es indispensable que las autoridades ambientales revisen a profundidad lo manifestado por el

¹⁰ Vanderlaan, A. S. M. and C. T. Taggart. 2007. Vessel collisions with whales: the probability of lethal injury based on vessel speed. *Marine Mammal Science* 23:144-156

¹¹ Hildebrand, J. Impacts of anthropogenic sound. In *Marine mammal research: conservation beyond crisis*. Ed. by J.E. Reynolds III, W.F. Perrin, R.R. Reeves, S. Montgomery and T.J. Ragen. 2005. Johns Hopkins University Press. pp. 101-124.

promoviente, así como realizar una consulta pública, como se establece en la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.

Los lugares mencionado en este Punto de Acuerdo representan un hábitat crítico para ballena gris, y deben realizarse los estudios correspondientes para la declaratoria en términos de lo dispuesto por la Ley General de Vida Silvestre en el Capítulo de Especies en Riesgo.

En atención a lo anteriormente expuesto, pongo a consideración del Pleno del Senado de la República, el presente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para que realice un estudio a profundidad sobre el impacto que puede provocar el dragado previsto en la manifestación de impacto ambiental para crear y mantener el canal de navegación alterno en Puerto San Carlos con clave 03BS2012HD048 dado al posible daño que puede ocasionar para las ballenas grises, en sus áreas de migración, crianza y reproducción.

SEGUNDO. Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y en términos de lo dispuesto en la Ley General de Vida Silvestre. Recursos Naturales, para que realice una reunión y consulta pública de información respecto a la manifestación e impacto ambiental sobre el dragado de mantenimiento del canal de navegación alterno en Puerto San Carlos con clave 03BS2012HD048 dado al posible daño que puede ocasionar para las ballenas grises.

TERCERO. Se exhorta respetuosamente a Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales para que realice los estudios necesarios para declarar a Bahía Magdalena en Baja California Sur como Hábitat Crítico,

Dado en el recinto del Senado de la República, a los 9 días del mes de octubre del año 2012.

SEN. NINFA SALINAS SADA