

Manifestación: Piden académicos y sociedad expulsar cruceros de La Paz

Posted on 30 de abril de 2021 by Alan Flores Ramos



Jesús Echevarría Haro, presidente del CAS, estuvo acompañado de otros integrantes y además, Estrella Navarro, apneísta y bióloga marina; se manifestarán en el malecón este 30 de abril

[Diario Humano | La Paz, Baja California Sur \(BCS\).](#)-

A pesar de las diferentes denuncias hechas ante las autoridades por el [Colectivo de Académicos Sudcalifornianos \(CAS\)](#), no se han retirado los cruceros contaminantes de la bahía de La Paz, Baja California Sur (BCS) por lo que piden, sean expulsados.

En conferencia de prensa en la zona de pescadores del Manglito, señalaron que hay denuncias ante la Secretaría de Marina (Semar) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), las cuales si bien han sido aceptadas, no han tenido respuesta.



Se manifestarán este 30 de abril, en el malecón de La Paz, a las 6 de la tarde, para exigir información sobre los cruceros fondeados en la bahía.

Querer discutir si el combustible que aparece en los videos proviene o no de los cruceros “es un juego perverso”, dijo Jesús Echavarría, ya que de manera clara han sido grabados junto a una capa de hollín con sus megaembarcaciones millonarias.

Esto luego que la Asociación Portuaria Integral (API) emitió un comunicado señalando que los cruceros “no arrojaron aceite” en la bahía de La Paz.

“Este es un refugio para el tiburón ballena. Dudo que estos cruceros, específicamente por los buques, si se atraviesa la pandemia, con el impacto económico puedan cambiar del combustóleo a uno más amigable con el medio ambiente”, expuso.

La Semar “tiene facultades” para solicitar a los capitanes del barco, o a los consignatarios de las embarcaciones, hacer un muestreo de las aguas; “no le pueden decir que no” a pesar de que sea una directriz de marina internacional.

“Señalan que los ambientalistas no queremos a los cruceros, y qué curioso, que no queremos el progreso del puerto. Habría que hacer la pregunta ¿Qué clase de progreso? Con beneficios para unos pocos y pérdidas para muchos”, agregó.

Esto se debe a la ausencia de capacidad de gobernanza, por lo que además no puede el Gobierno de México escudarse en ningún “puente humanitario” por COVID-19 para recibir cruceros, ya que este solo aplica para quienes requieran volver a su país tocando tierra y el flujo de mercancías.

Comunicado íntegro del CAS:

COLECTIVO DE ACADÉMICOS SUDCALIFORNIANOS

BOLETÍN DE PRENSA

29 ABRIL 2021

LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL GESTIONA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA TERMINAL DE CRUCEROS Y UN “ESTACIONAMIENTO TEMPORAL” DE CRUCEROS

En este mes, la sociedad paceña ha venido observando la presencia de megacruceros anclados en la Bahía de La Paz, una situación que ha generado desconcierto e inquietud en diversos sectores de la ciudad. Su presencia ha provocado rechazo debido, entre otras causas, a la alteración del paisaje, la contaminación del aire, las aguas de desecho que puedan arrojar a la bahía, los residuos sólidos que se producen y cuyo destino se desconoce, las afectaciones a la flora y fauna marina, las alteraciones a los ecosistemas, y la alteración del hábitat del tiburón ballena y delfines, entre otras.

Por separado o en conjunto, el tema es que si hay un impacto ambiental negativo.

Las autoridades no han hecho una declaración formal sobre el tema, lo que genera desconfianza y propicia manifestaciones a través de los medios, incluyendo la manifestación pública programada para el viernes 30 de abril, en la que se convoca a la ciudadanía para rechazar la presencia de estos cruceros.

El director de API-BCS, solo ha manifestado que “no representan ningún riesgo ambiental, dado que estas embarcaciones cumplen con altos estándares de normas internacionales que se cumplen a cabalidad”. En términos similares se ha expresado Arturo Mussi Ganem, presidente de la Asociación de Cruceros de México, adicionando que, según las investigaciones hechas por las autoridades competentes, las apreciaciones que hacen los ambientalistas sobre la contaminación, son totalmente falsas. El problema es que la API-BCS no ha mostrado cuales son esos altos estándares, ni puede demostrar tener la capacidad técnica para verificar que se cumplan a cabalidad. Lo mismo en relación a las supuestas investigaciones de las autoridades competentes; No se menciona quienes son, cual es su competencia y cuales son las capacidades técnicas que permitan demostrar, sin lugar a dudas, que las embarcaciones no contaminan.

En sus declaraciones el Sr. Mussi Ganem afirma que, si los cruceros realmente fueran contaminantes “no estarían en Alaska y Europa”. Lo cierto es que basta consultar las notas internacionales para conocer que su presencia ya ha provocado protestas en Italia y en Alemania. Recientemente, investigadores españoles calcularon que toda la flota de cruceros del mundo produce alrededor de 23 Toneladas métricas de CO₂ al año y aproximadamente 34 millones de m³ de aguas de desecho al año.

El sector de los cruceros se promueve a sí mismo como un administrador responsable del medio ambiente oceánico y afirma que sus políticas y prácticas protegen al medio marino. Sin embargo, ya desde 2010, el investigador canadiense Ross Klein, afirmaba que existe una desconexión entre lo que el sector dice que hace y lo que realmente hace en relación con el medio ambiente. El autor muestra que las prácticas ambientales del sector contribuyen al cambio climático directamente a través de los gases de efecto invernadero, e indirectamente a través de la degradación del medio marino.

Se sabe que estos megacruceros utilizan combustóleo, un producto con altas cantidades de azufre, cenizas, metales pesados y otros residuos tóxicos. En su combustión, además de CO₂, emiten elevados niveles de óxidos de azufre (SO_x), óxidos de nitrógeno (NO_x) y material particulado (PM), contaminantes altamente peligrosos para la salud humana y la fauna marina.

Los impactos de los cruceros vía la contaminación del aire, también fueron documentados en un artículo publicado por Carlos Bravo e Isabel Buschell, el 5 de junio de 2019. El artículo señala que:

un reciente informe realizado por Transport&Environment (T&E, organización cuya finalidad es lograr la sostenibilidad en el ámbito del transporte) revela que Carnival Corporation, el mayor operador mundial de cruceros de lujo, emitió en 2017 casi 10 veces más dióxido de azufre (SO_x) alrededor de las costas europeas que el total de 260 millones de coches europeos.

Royal Caribbean Cruises, el segundo grupo de cruceros de lujo más grande del mundo, supera en cuatro veces la contaminación emitida por el conjunto de la flota europea de coches.

... De hecho, según diversos estudios científicos, la Comisión Europea estima que las emisiones de contaminantes atmosféricos de los barcos causan anualmente en la Unión Europea 50.000 muertes prematuras y 60.000 millones de euros en costes sanitarios.

Con relación al manejo de los residuos sólidos y líquidos, existen también una gran diversidad de investigaciones que señalan, en términos generales los impactos siguientes :

- Degradación estética de las superficies acuáticas y áreas costeras.
- Daño ecológico por la acumulación de residuos sólidos. Así, el flujo de corrientes locales o específicas de una zona puede ocasionar el agregado y acumulación de residuos sólidos, tanto flotantes en grandes “balsas”, como sumergidos, que pueden permanecer intactos durante años si se dan las condiciones adecuadas, resultando en: (a) contaminación de hábitats con especies invasoras no autóctonas, con extinción de las especies nativas a miles de millas de su ecosistema original; (b) daño para aves marinas, tortugas y ciertos mamíferos al alimentarse de estos restos, con riesgo de muerte por inanición o por obstrucción intestinal.
- Daño ecológico resultante de la interferencia de plásticos u otras sustancias sintéticas en el intercambio de gases entre aguas superficiales y profundas.
- Daño ecológico a nivel planctónico, cuando pequeñas partículas de plástico son ingeridas por zooplancton tras confundirlas con huevos de pescado u otros nutrientes.
- Atrapamiento de aves marinas, peces, tortugas y cetáceos, lo cual puede resultar en serias lesiones o incluso la muerte por ingestión o asfixia.
- Daño físico para las personas.

En este sentido, es importante señalar que la bahía de La Paz es uno de los sitios privilegiados en el mundo en donde se presenta una agregación temporal bien definida de tiburones ballena, con mayor abundancia de juveniles. La NOM-059-SEMARNAT-2010 incluye al tiburón ballena bajo la categoría de “Amenazada (A)”, misma que se define como “Aquellas especies, o poblaciones de las mismas, que podrían llegar a encontrarse en peligro de desaparecer a corto o mediano plazo, si siguen operando los factores que inciden negativamente en su viabilidad, al ocasionar el deterioro o modificación de su hábitat o disminuir directamente el tamaño de sus poblaciones”. Por lo anterior es necesaria la regulación de actividades en las zonas donde se encuentran identificadas las poblaciones de tiburón ballena (Plan de Manejo, 2020).

El tiburón ballena se alimenta filtrando grandes cantidades de agua mediante movimientos lentos cerca de la superficie del agua. Debido a que su método de filtración es por “succión” y no por filtración “dinámica”, este animal puede jalar el agua hacia su boca a mayor velocidad siendo capaz de atrapar presas más grandes y más activas (Ketchum, 2003). La muestra colectada por la bióloga marina y apneista Estrella Navarro, cuyo video fue ampliamente difundido en redes sociales, muestra grandes gotas de aceite con material negro que no es soluble en solventes orgánicos, lo que sugiere que es hollín. Si se encuentran estos contaminantes en el agua el tiburón

ballena no será capaz de distinguirlos.

Finalmente, investigadores estadounidenses y canadienses observan que, aunque las estimaciones teóricas predicen que el turismo de cruceros producirá ganancias en el empleo, los ingresos y otras medidas relacionadas, en realidad existen pocas evidencias de mejoría en las comunidades donde llegan éstos. De hecho, la capacidad de la población local para satisfacer sus necesidades y obtener alimentos suficientes empeoró, aumentó la corrupción y hubo impactos ambientales negativos sustanciales. Los autores concluyen que, en entornos de baja fiscalización y regulación, con ausencia de iniciativas de participación y desarrollo comunitario, los grandes proyectos de turismo de cruceros fracasan en la expectativa de brindar beneficios a las poblaciones locales.

Estas circunstancias son las que nos motivan a exigir de las autoridades que se esmeren en la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones legales aplicables, incluidas las directrices de organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional y los convenios internacionales suscritos por el gobierno mexicano, como el Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y MARPOL 73/78, entre otros. Consideramos que debido al riesgo que representan, los cruceros deben ser expulsados de nuestra bahía.