

Tribunal concede suspensión contra decreto de puerto de altura en ANP Loreto, Baja California Sur

Posted on 19 de mayo de 2026 by Daniela Reyes



Aunque API-BCS asegura que no habrá ampliaciones portuarias, habitantes y especialistas alertan sobre contaminación, ruido submarino y afectaciones a mamíferos marinos.

Por Daniela Reyes / Causa Natura Media

Diario Humano | Ciudad de México . - “El lujo es la naturaleza”, es el slogan que utilizan los prestadores de servicios turísticos que trabajan en el Parque Nacional Bahía de Loreto, al norte de Baja California Sur, uno de los sitios más importantes para la alimentación, reproducción y crianza de la ballena azul, y refugio para otros



mamíferos marinos como ballenas jorobadas, delfines, orcas y lobos marinos.

Ahora, ese sitio único, del que depende el 80% de la comunidad que se beneficia del ecoturismo, se encuentra en riesgo ante un [decreto federal](#) que lo convierte formalmente en un puerto de altura y cabotaje.

Entre las varias estrategias que se han emprendido, un juzgado acaba de dejar sin efectos el decreto, mientras las autoridades gubernamentales insisten en que se trata de un trámite administrativo que no implica cambios en el puerto.

El amparo que deja sin efecto el decreto

La organización México Unido por sus Playas promovió un amparo contra el decreto en el que el Juez Segundo de Distrito dentro del expediente incidental 692/2026 le concedió la suspensión provisional.

“El amparo como acción constitucional se promueve contra el decreto que se emitió sin tomar en consideración los posibles impactos negativos al medio ambiente y no tener la mejor evidencia científica sobre de ello pues no se puede concebir el desarrollo portuario de manera aislada de acuerdo a tratados internacionales que existen en materia ambiental”, señaló Rafael Vázquez, representante legal de México Unido por sus Playas.

La suspensión tiene como consecuencia suspender las consecuencias jurídicas del decreto, como la imposibilidad de otorgar permisos o concesiones de ninguna índole para prestar servicios portuarios a la Secretaría de Marina y a la Dirección General de Puertos.

“El resultado final [de este amparo] sería que se declare la ilegalidad del decreto por haberse emitido lesionando derechos fundamentales de la sociedad vinculados al medio ambiente, como el derecho humano a vivir en un medio ambiente sano y adecuado, y el derecho a la participación pública en las decisiones que afecten ecosistemas de importancia ambiental”, explicó Vázquez.

¿Turismo de naturaleza o turismo masivo?



Parque Nacional Bahía de Loreto. Fuente: Noé Gaona.

En 2003 empezaron a arribar en el puerto de Loreto cruceros de hasta 400 personas cuyo número y tamaño fueron aumentando.

“Esta actividad era irregular porque dentro de la normativa del parque marino no está permitido el arribo de cruceros”, denunció Noé Gaona, presidente de la Unión de Cooperativas Grupo Ballena Azul Loreto (GBAL).

En su momento, el Consejo Asesor del parque marino, integrado por representantes de diversos sectores cuya función es emitir opiniones y recomendaciones sobre asuntos que afectan la ANP, solicitó que no se permitiera el arribo de cruceros en temporada de ballenas, según Gaona, y aunque este acuerdo se respetó algunos años, desde 2025 empezaron a arribar de nuevo los cruceros durante la temporada de ballenas.

“En los últimos tres o cuatro años los cruceros comenzaron a concentrarse durante la temporada de ballenas y aumentaron de forma drástica”, señaló Fernando Velazco, integrante del proyecto SoundLab que documenta el sonido submarino de la bahía. “Ya se veía un impulso decidido hacia el aumento de este tipo de tráfico marítimo”.

La Administración Portuaria Integral de Baja California Sur (API-BCS), empresa estatal encargada de administrar y operar la infraestructura portuaria, señaló que la temporada de 2026 contempla el arribo de 17 cruceros a Loreto provenientes de California, Estados Unidos.

“En promedio descienden 2 mil 200 cruceristas, siendo el mayor de 3 mil 035 pasajeros el Emerald Princess. No todos los cruceros arriban a su máxima capacidad y de ellos el desembarco de cruceristas aproximado es superior al 80%. De los 8 cruceros que han arribado en la temporada 2026 (enero a marzo) han desembarcado alrededor de 17 mil 608 cruceristas”, respondió el área de comunicación social de API-BCS a Causa Natura Media.

Las tensiones respecto a la presencia de cruceros en el parque marino aumentaron cuando el 10 de abril se publicó el decreto que formaliza el puerto de Loreto en puerto de altura y cabotaje.

Las loretanos y loretanos están inconformes con este decreto, ya que señalan que la decisión no tomó en cuenta a la comunidad que, la mayoría, vive del turismo de naturaleza y de la pesca. No hubo consultas con cooperativas, prestadores turísticos ni representantes.

“Este decreto viene a ser la confirmación no solo de esta tendencia a aumentar la presencia de cruceros, sino del tráfico marítimo en general. Loreto pasa a formar parte de este plan de industrialización del Golfo de California, que incluye el aumento de tráfico marítimo, aunque no existe un protocolo de mitigación de ruido submarino ni en el Golfo, ni en el Pacífico, ni en el país”, señaló Velazco.

También señalan que el decreto de puerto de altura y cabotaje se contrapone al [decreto de 1996 que declara la Bahía de Loreto como Área Natural Protegida](#) con el carácter de Parque Marino Nacional, ya que el tránsito marítimo tiene sus consecuencias como la contaminación del aire y del agua; ruido que interfiere en la comunicación y alimentación de las especies marinas; aumenta el riesgo de colisiones con ballenas –siendo ésta su máxima causa de muerte no natural–; y altera su único sitio de reproducción conocido en la zona.

Incluso el [Programa de Manejo de la ANP](#) señalaba desde 2021 que los cruceros, megacruceros, yates y otros tipos de embarcaciones son una amenaza para el desarrollo adecuado de los procesos biológicos de las ballenas durante los meses invernales, especialmente por la presencia de crías.

“El ruido provocado por el tránsito de las embarcaciones mayores a 12 metros de eslora cercanas a los sitios de agregación, alimentación, reproducción y cría de mamíferos marinos, como la ballena azul, conlleva que cambien su comportamiento, alejándose de estos sitios vitales para su desarrollo, hacia donde no necesariamente se cumple con las necesidades alimenticias de la especie, lo que deriva en una disminución del contenido energético necesario para realizar las migraciones y el mantenimiento de energía para amamantar y reproducirse”, señala el documento.

Velazco explicó que existe además un instrumento federal específico para la protección de la especie. “El [Programa de Acción para la Conservación de la Especie](#), publicado en 2019, establece específicamente que se recomienda evitar cruceros en Loreto durante la temporada de ballenas. Esa es una directriz que el propio gobierno mexicano ha establecido para cuidar la especie”.

“El principal factor de muerte antropogénica de ballena azul son las colisiones con grandes embarcaciones”, advirtió Velazco. “Las ballenas azules y las ballenas de aleta son particularmente susceptibles al ruido de grandes embarcaciones”.

Además, Gaona señala que ha existido desplazamiento de la comunidad local cuando arriban los cruceros, debido a que estos hacen uso casi exclusivo del puerto, y el resto de usuarios son reubicados en un muelle secundario.

También temen que los servicios públicos como el agua potable, el drenaje y la recolección y disposición de residuos, se saturen con el arribo masivo de pasajeros, además de posibles remodelaciones o ampliaciones al puerto.

Sin embargo, API-BCS aclaró que el decreto es un acto administrativo y operativo que permite a embarcaciones con navegación internacional realizar trámites de arribo y despacho en Loreto, sin depender de otro puerto habilitado.

“Es necesario precisar que la determinación de un puerto de altura no implica, por sí misma, la construcción de infraestructura industrial, terminales de carga o ampliaciones portuarias. Se trata principalmente de una habilitación administrativa para operaciones marítimas internacionales. Por tanto, se debe diferenciar el término Puerto de Altura de las dimensiones físicas como megapuestos y otras denominaciones operativas como puerto de carga, comercial, etc”, aclaró API-BCS.

Añadió que no se tiene considerado ampliar la infraestructura portuaria del puerto de Loreto.

Exigencia de la abrogación



Ante el decreto, organizaciones como la que representa Gaona, emprendieron reuniones públicas, manifestaciones, y la recaudación de firmas en físico para exigir la abrogación del decreto.

“En general la población de Loreto está muy unida en el sentido de que no quieren el decreto. Lo que queremos es su abrogación. Queremos que haya consulta real a la comunidad cuando se planteen este tipo de proyectos. No queremos decisiones impuestas. Nosotros no estamos en contra del progreso, pero queremos que haya transparencia en las decisiones que se toman”, señaló Gaona.

El 7 de mayo, en reunión extraordinaria, el Consejo Asesor del parque marino rechazó por unanimidad el decreto. A la reunión no acudieron las principales autoridades como la Secretaría de Marina ni el Gobierno del estado de Baja California Sur.

“Loreto es único en su belleza y riqueza natural. Ha cambiado mucho, pero se ha dado cuenta la gente de que sus playas, su parque marino es lo que hace que los visitantes regresen. Si queremos desarrollo, pero que sea equilibrado con la protección ambiental”, concluyó Gaona.

**Este artículo se publicó originalmente en [Causa Natura Media](#).*