

## Ampliación y destrucción del Puerto de Veracruz

GREENPEACE MÉXICO

A finales de 1994 la empresa Administración Portuaria Integral de Veracruz (Apiver) comenzó las obras de ampliación de ese puerto, aprobadas un mes antes por el Instituto Nacional de Ecología (INE). Alarmados por la destrucción de la franja de árboles y vegetación que fijaba las dunas de la playa y que constituía una barrera que protegía a la ciudad de las tormentas de arena, los habitantes del puerto iniciaron, a principios de 1995, protestas contra la deforestación llevada a cabo por Apiver. Iniciaron también así una incursión por los burocráticos laberintos de la justicia ambiental mexicana.

El análisis de los documentos oficiales referidos a la autorización y seguimiento de las obras de ampliación del Puerto de Veracruz, al igual que la evidencia física de los impactos ambientales de la obra, revela un amasijo de negligencias, incompetencias, mentiras, contradicciones, ocultamiento de información y contubernio entre las autoridades ambientales veracruzanas y Apiver. Por la magnitud e importancia de esta obra (véase recuadro), la tomaremos como un caso paradigmático que, sin duda, guarda estrechos paralelismos con otros megaproyectos propuestos o que ya están en marcha en el país.

### *Laberintos de la justicia ambiental*

Los habitantes veracruzanos, organizados en la asociación civil Vida Plena y Ecología Controlada, recorrieron a lo largo de 1995 todas las oficinas posibles para exigir la restauración de la llamada pinera, así como información sobre los impactos ambientales de las obras de ampliación del puerto. Por escrito, presentaron su queja al presidente municipal de la ciudad de Veracruz, los responsables de asuntos ecológicos del municipio y del estado, el gobernador, la delegación estatal de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente y la oficina federal de esta dependencia, el INE y la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (Semarnap). Como respuesta sólo obtuvieron el silencio de las autoridades y la negativa de Apiver a entregarles el expediente del proyecto.

Ya en 1996, en el marco de la gira del barco Moby Dick de Greenpeace, efectuada en febrero, activistas de la organización realizaron una espectacular protesta en el edificio de Apiver, que reactivó la oposición de los habitantes del puerto a la realización de la obra. La presión dio resultados: el director de la empresa, Ángel González Rull, entregó a Greenpeace los expedientes del caso. De manera sorpresiva, un mes después, González Rull fue relevado de su cargo.

Greenpeace y Vida Plena se dedicaron a una exhaustiva revisión de los siguientes documentos: el Manifiesto de Impacto Ambiental (MIA) en la Modalidad General del Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz (VII/94); la Resolución 516 del INE (INE/R516), que autoriza el proyecto bajo 15 condicionantes (XI/94); el Acta de Verificación (Profepa/Av/15) del Cumplimiento de las 15 Condicionantes, elaborada por la

Profepa (X/95); y el Programa de Monitoreo de Flora y Fauna Marinas del Puerto de Veracruz (PMFFM), la., 2a. y 3a. campañas (efectuadas entre el 26/VI/95 y el 30/X/95).

Una vez detectadas las irregularidades del proyecto, ambas organizaciones reiniciaron su tránsito por los vericuetos de las ventanillas públicas. En junio de 1996, Vida Plena presentó una denuncia popular ante la Profepa en la ciudad de México y, vista la limitada respuesta de la dependencia, a principios de agosto interpuso una queja ante la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH). A finales de noviembre, casi dos años después de iniciado el problema, la delegación estatal de Profepa accedió a recibir a los representantes de Vida Plena y Greenpeace. La entrevista sólo sirvió para confirmar que el procurador ambiental de Veracruz, Dalos Ulises Rodríguez, no tenía pleno conocimiento de las condicionantes impuestas por el INE ni de lo que sus inspectores habían firmado para autorizar la continuación de las obras. La reunión concluyó con una nueva cita para 15 días después, punto en el que queda la historia al momento de entregar este artículo (principios de diciembre). Mientras todo esto ocurría, Apiver avanzaba en las obras de ampliación del puerto cobrando, como se desprende de los documentos analizados, su primera víctima: el arrecife La Gallega.

### ***Muerte en el arrecife***

Si se parte del hecho de que el Manifiesto de Impacto Ambiental es el documento de partida para evaluar los efectos ecológicos de la ampliación del puerto, es necesario llamar la atención sobre las siguientes consideraciones: la compañía que realizó el manifiesto, J. R. Limón, Planeación e Ingeniería Ambiental, SA de CV, obtuvo su registro federal de causantes en diciembre de 1993; su registro en Sedesol en marzo de 1994; cuatro meses después, en julio, obtuvo el contrato para efectuar el MIA, estudio que entregó concluido dos meses más tarde. Considerando la magnitud del proyecto y la complejidad de evaluar sus impactos ambientales, es imposible realizar el MIA en sólo dos meses, sobre todo si se toma en cuenta que la empresa encargada de hacerlo llevaba solamente 7 meses de constituida.

Las contradicciones e irregularidades de este proyecto son múltiples, pero aquí nos limitaremos a exponer solamente los casos del relleno de la Bahía de Vergara y sus impactos sobre los arrecifes La Gallega y La Galleguilla, así como la destrucción de la zona de reserva forestal y sus dunas en la playa norte.

### ***Arrecife La Gallega y Bahía de Vergara***

#### ***a) Ubicación errónea del Sistema Arrecifal Veracruzano***

MIA: "Se revisaron diversas publicaciones para corroborar la ausencia de parques nacionales y áreas protegidas, encontrándose solamente el denominado Sistema Arrecifal Veracruzano, sin embargo, es importante recalcar que dicho sistema se encuentra ubicado hacia el sureste del proyecto y de ninguna forma lo alterará o modificará (Pág. 93)."

Comentario. Los arrecifes de La Gallega y La Galleguilla se encuentran al norte y noreste del recinto portuario y forman parte de la zona arrecifal que se declaró Parque Marino Nacional (decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, 25/VIII/92).

PMFFM: "La zona norte del puerto se encuentra asentada sobre la plataforma de coral que aflora en los arrecifes La Gallega y La Galleguilla (que abarcan un área de 5.39 km<sup>2</sup> o 53.9 has), localizados entre los 19° 13' 13" y 19° 14' 20" latitud norte, y los 96° 07' 37" y 96° 08' 05" de longitud oeste, correspondiendo a la zona específica de estudio (Primer Informe Monver-1, pág. 4).

Comentario. Las coordenadas indicadas dejan fuera todo el arrecife de La Galleguilla, lo que no deja de llamar la atención, ya que, según el propio informe Monver-1, elaborado por la Facultad de Ingeniería de la Universidad Veracruzana, se instalaron ocho estaciones de estudio en esa zona, cuatro de ellas en el arrecife de La Galleguilla.

### ***b) La muerte de La Gallega***

MIA: "Las corrientes litorales con sentido N-S (norte-sur), tienden a acarrear sedimentos hacia el arrecife La Gallega, el cual se verá afectado pero, dada su condición actual, no son significativos puesto que es un ambiente altamente deteriorado por la dinámica natural del litoral (pág. 70)."

Comentario. Se reconoce, entre el lenguaje ambiguo, que el arrecife La Gallega "se verá afectado", pero se indica que no es importante ya que se trata de un "ambiente altamente deteriorado". Esta idea va totalmente en contra del espíritu del decreto que creó el Sistema Arrecifal Veracruzano, que incluye los arrecifes de La Gallega y La Galleguilla. Se oculta también que la muerte del primero, y posiblemente del segundo, será causada por el cambio de la línea de la costa y los sedimentos provenientes del relleno de la Bahía de Vergara.

INE/R516: Se exige, como condicionante para la realización del proyecto, elaborar estudios de la hidrodinámica costera para detectar "los patrones de erosión y depositación de sedimentos (...) para en su caso aplicar las medidas de mitigación pertinentes y proteger la zona arrecifal cercana al proyecto, como es el caso de La Gallega y La Galleguilla" (condicionante 4). Para evitar el impacto de los sedimentos en el arrecife se ordena "iniciar el relleno una vez terminada la prolongación del rompeolas norte y/o protección marginal" (condicionante 5A, única marcada en negritas en el original). Se ordena también, con el mismo fin, "Instalar malla antidispersante sobre todo el perímetro de rompeolas y/o protección marginal (condicionante 5B)."

Comentario. Es clara la intención e importancia que se da a la conservación y protección de los arrecifes de La Gallega y La Galleguilla. Sin embargo, las condicionantes dirigidas a ese fin no se cumplieron y se comenzó el relleno sin haber terminado la prolongación del rompeolas ni contar con la malla antidispersante. Los sedimentos provenientes del relleno de la Bahía de Vergara, arrastrados por la entrada del huracán Roxane en octubre de 1995, impactaron el arrecife.

Profepa/AV15: En relación con la Condicionante 5A se reporta que "A la fecha no se ha iniciado por programación de obras"; respecto a la condicionante 5B, establece que "No se ha colocado malla porque no se ha iniciado obra de relleno."

Comentario. Los inspectores de la Profepa ocultaron, en un hecho violatorio de la ley, que las obras de relleno ya habían iniciado sin cumplirse las condicionantes. Esta situación puso en peligro los arrecifes, al cambiar la línea de la costa y crear una zona de fuerte emisión de sedimentos sin medidas de mitigación (rompeolas norte/condicionante 5A y malla antidispersante/condicionante 5B). Los daños previstos por las condicionantes ocurrieron efectivamente, días después de que se levantó esta acta de verificación, al impactar el puerto de Veracruz la mar de recalada del Roxane, llevando los sedimentos de relleno hacia la zona de arrecifes.

PMFFM, 3a. Campaña: "Las condiciones generales del arrecife no pueden ser, desde el punto de vista biológico, comparables con las campañas previas, puesto que el paso del huracán Roxane modificó las condiciones físicas de la zona. De manera definitiva, los cambios y deterioro de los núcleos arrecifales son debidos al fenómeno meteorológico, y puede rechazarse por completo la participación de obras portuarias en esta transformación, al menos hasta este momento."

Comentario. El mar de recalada producido por Roxane es un evento natural en la zona arrecifal del Puerto de Veracruz desde que existen los ciclones, con la diferencia de que ahora la configuración costera cambió por las obras realizadas por Apiver. De esta manera, los sedimentos provenientes del relleno de Bahía de Vergara impactaron sobre el arrecife, como las condicionantes del INE querían evitar. Llama la atención que ante el grave deterioro de los núcleos arrecifales, el PMFFM reporte que "puede rechazarse por completo la participación de obras portuarias en esta transformación", cuando nadie había culpado a las obras por la destrucción de los arrecifes, ya que se desconocía, hasta este momento, el estado de los mismos.

### *Área de reserva forestal y dunas*

El 20 de diciembre de 1938 el presidente Lázaro Cárdenas declaró Zona Protegida Forestal del Puerto y ciudad de Veracruz. Gracias a un proyecto iniciado 30 años antes por Miguel Angel de Quevedo, se había logrado evitar el movimiento de arenas sobre la ciudad mediante la siembra de casuarinas y la creación de una cubierta vegetal. Con el decreto de Lázaro Cárdenas se reconocía la modificación de una de las causas que habían provocado que la ciudad de Veracruz "estuviera registrada como la más insalubre y mortífera del continente". La causa de la insalubridad estaba en "el arrastre de arenas desde la playa norte hacia la ciudad". La plantación de árboles tuvo como beneficio adicional un mejoramiento muy importante del clima, ya que la barrera forestal y la vegetación contribuían a moderar la temperatura que "en varias ocasiones, es extrema en la ciudad de Veracruz". El decreto señalaba que quedaba estrictamente prohibido "el derribo y maltrato de árboles y arbustos".

Las obras de ampliación del puerto iniciaron, justamente, con la destrucción de parte de esta zona arbolada. Ante las protestas ciudadanas, Apiver "comprobó" que el decreto de Lázaro Cárdenas legalmente ya no era vigente. Los daños ambientales se justificaban por un razonamiento jurídico que permitía la destrucción de uno de los pocos proyectos ambientales exitosos en México, que había contribuido a mejorar la calidad de vida de los habitantes de una ciudad. En los documentos se lee:

MIA: Al referirse a las casuarinas (pinera) y a las especies que sujetan las dunas, indica que "todas proporcionan una barrera de gran importancia contra la fuerza de los vientos sobre el continente y particularmente sobre la zona urbana". En el mismo párrafo, más adelante, se indica que estos manchones de bosques "en zonas que climáticamente corresponden a bosques tropicales, como es esta parte de la vertiente del Golfo de México, datan de épocas en que el clima era más frío que el actual" (pág. 44).

Comentario. Aunque reconoce la función protectora de las casuarinas y la vegetación rastrera que fija las dunas, al afirmar que esta vegetación data de épocas en que el clima era más frío que el actual, el MIA muestra un total desconocimiento del proyecto iniciado a principios de siglo por Miguel Ángel de Quevedo y su total ignorancia sobre la procedencia de las casuarinas.

INE/R516: "La Administración Portuaria Integral, SA de cv, deberá vigilar el desplazamiento de las dunas de arena, principalmente en aquellas áreas que confluyan en las zonas urbanas, vías de comunicación y planta de tratamiento de agua, para que en caso de ser necesario se instalen protecciones que eviten su avance" (Condicionante 11).

Comentario: La resolución no fue cumplida, como se fundamenta en el comentario siguiente.

Profepa/AV15: En relación con la Condicionante 11, reporta que "No se ha detectado movimiento de las dunas" (6/XII/95).

Comentario. El impacto del movimiento de las dunas debido a la destrucción de su capa vegetal por las obras de Apiver se produjo antes de la realización del acta de verificación. En la minuta de la reunión entre los habitantes del puerto y representantes de la Semarnap y Profepa se estableció "el paro de obras que impliquen destrucción de la cubierta vegetal". Esta reunión se llevó a cabo tres meses antes (8/VII/95) de que se levantara el acta de verificación que indica que el fenómeno no había ocurrido.

### ***Conclusiones***

Basados en el análisis de la información contenida en los documentos anteriores, podemos concluir que:

A. El INE debería de haber rechazado el MIA de las obras de ampliación del Puerto de Veracruz, si se toma en cuenta que afirma que el proyecto daría muerte al arrecife La Gallega, afectaría al arrecife La Galleguilla, destruiría las dunas costeras, arrasaría con la reserva forestal y no presentaba medidas de mitigación efectivas. De hecho, el MIA concluye: "En síntesis, el precio ecológico es justificado por el beneficio social y económico

en gran medida, por lo que las actividades portuarias en el Puerto de Veracruz pueden contemplarse como obras prioritarias para realizarse en los menores tiempos posibles". Es muy cuestionable que una autoridad ambiental pueda, en principio, aprobar un MIA con semejante conclusión. El INE tenía la opción de demandar la entrega de un MIA de modalidad específica que se requiere en los casos de megaproyectos como el estudiado, sin embargo, inexplicablemente nunca lo hizo.

B. El INE, a través de la Dirección General de Normatividad Ambiental, emitió la resolución 516 que autoriza a la Apiver realizar el proyecto, a condición de que se cumplan 15 recomendaciones. Tanto el MIA, como la resolución del INE, no consideraron el impacto de la isla de calor que generaría sobre la ciudad la construcción de una plancha de concreto. Sorprende que en 1938, en el decreto de conservación de la pinera, se reconociera cómo esta mancha vegetal había contribuido al "mejor clima" del puerto y que, casi 60 años después, no se evalúe el cambio de clima que supondrá la sustitución de una mancha vegetal por una plancha de concreto, cuya extensión es de alrededor de 100 hectáreas.

C. En la inspección técnica ordenada por la Profepa para verificar el cumplimiento de las 15 condicionantes del INE, los inspectores Manuel Aguilar Silva y José Domínguez Castro afirman que las condicionantes se han cumplido. Con base en el Acta de Verificación, el delegado estatal de la Profepa, Dalos Ulises Rodríguez, manifestó que "no existen elementos que pudieran constituir infracción a las disposiciones contenidas en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y sus reglamentos". No obstante, las violaciones a las condicionantes están ampliamente documentadas y la población de la ciudad de Veracruz es testigo de estos hechos. Las denuncias han sido presentadas en todas las instancias, sin obtenerse respuesta alguna.

La presentación de la queja sobre este caso ante la CNDH obedece precisamente al desinterés que han mostrado las autoridades y esta práctica se está convirtiendo en una indeseable costumbre ante la falta de respuesta a las demandas ciudadanas en materia ambiental. Mientras tanto, el tiempo pasa y las obras, que debieron ser canceladas desde hace más de un año, continúan avanzando. ¿Cuál es, entonces, la salida que dejan las autoridades a los ciudadanos?.

*Para mayor información sobre el tema, comunicarse a Greenpeace México: Av. Cuauhtémoc 946, Col. Narvarte, CP 03020. Tels.: 5364167/-5369055/5232314.*