

Capítulo 6

El polo de desarrollo de Topolobampo como motor de crecimiento económico sostenible en el municipio de Ahome: Análisis de impacto en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sustentable n.º 8 de la Agenda 2030

Topolobampo development hub as a driver of sustainable economic growth in the municipality of Ahome: impact analysis within the framework of Sustainable Development Goal No. 8 of the 2030 Agenda

*José Juan Peña Gil
Ángel Esteban Manzanarez Salazar
Jorge Manuel Arreola Cota*

DOI: <https://doi.org/10.61728/AE26003405>



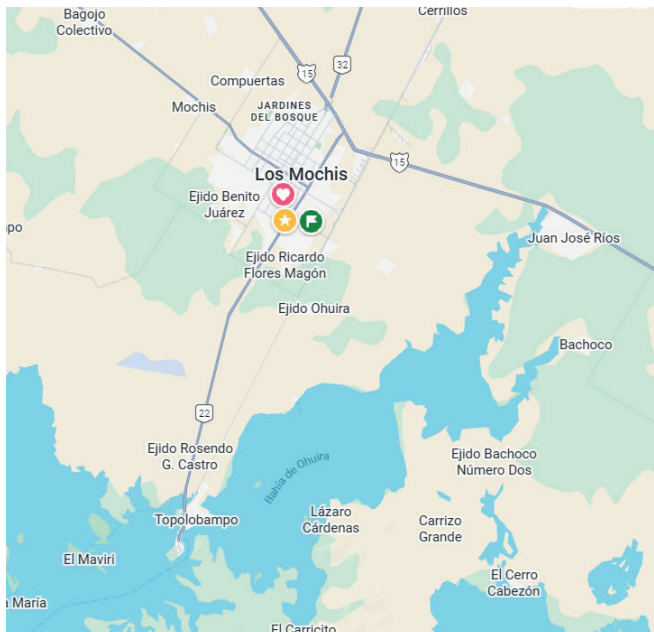
Resumen

Los Polos de Desarrollo Económico para el Bienestar (PODECOBI), refieren a zonas delimitadas en entidades federativas en donde se concentran esfuerzos públicos y privados para impulsar la actividad productiva, generar empleo digno y mejorar la calidad de vida de la población; En estos espacios se busca combinar la inversión, la innovación y la planeación territorial con una visión de justicia social y sustentabilidad, ofreciendo incentivos fiscales y facilidades administrativas para quienes deseen invertir (Secretaría de Economía, 2025).

Topolobampo, es un puerto en desarrollo, que nació casi a la par con la ciudad de Los Mochis, cabecera municipal de Ahome en el norte de Sinaloa, fundado por un visionario empresario estadounidense Albert K. Owen en 1886, se ha convertido en un puerto de gran importancia para Sinaloa.

Figura 1

Ubicación del puerto de Topolobampo en el Norte de Sinaloa.



El Polo de Desarrollo de Topolobampo, en el municipio de Ahome, se ha configurado en la última década como una región estratégica para el desarrollo del Municipio de Ahome, en el Norte de Sinaloa, el cual concentra más de 92 % del PIB de la Región Norte de Sinaloa (que comprende Ahome, El Fuerte y Choix) y alrededor de 18 % del PIB estatal. (Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa [CODESIN], 2021, 2025). Este artículo analiza el impacto del polo en el crecimiento económico, el empleo y la estructura productiva de Ahome entre 2015 y 2025, en el marco del Objetivo de Desarrollo Sostenible 8 (crecimiento económico sostenido, empleo pleno y trabajo decente). Se emplea un diseño descriptivo-analítico, basado en fuentes secundarias oficiales (INEGI, CODESIN, CONEVAL, IMSS) y en anuncios oficiales de inversión por parte de los tres niveles de Gobierno relativos a los proyectos asociados a Topolobampo. (GPO, Pacífico Mexinol, Vista Pacífico LNG).

Finalmente, la actividad portuaria de Topolobampo constituye un indicador clave del dinamismo económico regional. En 2023 los puertos de Sinaloa movilizaron 9,989,702 toneladas de carga, de las cuales Topolobampo concentró 5,542,706 toneladas, equivalente al 55.5 % del total estatal y 1.9 % del movimiento nacional. El puerto se mantiene, así como instalación dominante en el sistema portuario sinaloense.

Los resultados muestran un crecimiento sostenido, aunque moderado, del PIB regional y una alta densidad empresarial, junto con un fuerte volumen de inversión anunciada entre 11 y 13 mil millones de dólares para los próximos 8 años en proyectos energéticos y petroquímicos, incluyendo a Pacífico Mexinol como una de las plantas de metanol de bajas emisiones más grandes del mundo. (CODESIN, 2025; Gobierno de Sinaloa, 2025; El Economista, 2025). Sin embargo, el dinamismo portuario de Topolobampo muestra estancamiento y caídas recientes en el movimiento de carga, lo que evidencia vulnerabilidad frente a ciclos comerciales y cambios en el mercado de combustibles. (CODESIN, 2024). En materia laboral, se observa un aumento del empleo formal y de los puestos ligados a construcción e industria, pero con salarios promedio entre 1 y 3 salarios mínimos, persistencia de pobreza laboral y brechas de acceso a seguridad social. (CONEVAL & Secretaría de Bienestar, 2022).

El estudio también identifica importantes tensiones socioambienta-

les: la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha ordenado reponer la consulta indígena para la planta de amoníaco de GPO por tratarse de una actividad altamente riesgosa en territorio mayo-yoreme (Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2022) y organizaciones como CEMDA documentan riesgos críticos para la Bahía de Ohuira y los medios de vida pesqueros locales. (Centro Mexicano de Derecho Ambiental [CEMDA], 2025). En conjunto, la evidencia sugiere que el Polo de Desarrollo de Topolobampo sí contribuye al ODS 8 en términos de crecimiento y generación de empleo, pero lo hace de forma desigual, con beneficios concentrados y con riesgos significativos para la sostenibilidad ambiental y la justicia social, lo que exige reorientar la gobernanza del polo hacia una industrialización verdaderamente inclusiva y sostenible.

Introducción

El análisis del crecimiento económico municipal nos dice que Ahome se ha consolidado como uno de los principales motores de la economía sinaloense durante la última década. De acuerdo con estimaciones a partir del PIBE y de los Censos Económicos, la participación de Ahome en el PIB estatal pasó de 17.6 % en 2020 a 18.1 % en 2023, lo que implica un aumento de 0.5 puntos porcentuales (≈ 2.8 % relativo) y un producto del orden de 89,602 millones de pesos a precios constantes de 2018. Paralelamente, el municipio concentra 20,011 unidades económicas —alrededor de 16.3 % del total estatal—, 18 % del valor censal de la producción y 122,245 personas ocupadas con un salario promedio de 12,060 pesos mensuales. Estos datos respaldan la narrativa oficial que presenta a Ahome como el “tercer motor económico” de Sinaloa y evidencian un crecimiento compatible con la meta 8.1 del ODS, en la medida en que se observa una trayectoria ascendente y una elevada densidad empresarial.

En términos de inversión, el Polo de Desarrollo de Topolobampo se asocia a un volumen extraordinario de recursos públicos y privados. Para la región norte —con Ahome y Topolobampo como núcleo— se han anunciado inversiones superiores a 13 mil millones de dólares en proyectos energéticos, petroquímicos y logísticos. Solo dos proyectos

ancla, Pacífico Mexinol y Gas y Petroquímica de Occidente, suman alrededor de 8,900 millones de dólares, mientras que el total proyectado equivale a aproximadamente 221 mil millones de pesos, es decir, cerca del 43 % del PIB estatal de 2023. Desde la lógica del ODS 8, este monto representa una ventana de oportunidad excepcional para impulsar crecimiento, modernización productiva y generación de empleo. Sin embargo, los datos disponibles todavía describen un escenario proyectado y futurista: la mayor parte de estas inversiones se encuentran en fase de construcción o arranque, por lo que es necesario problematizar en qué medida se están transformando en empleo decente para la población local, encadenamientos con PYMEs de Ahome y diversificación productiva sostenible, o si, por el contrario, configuran una estructura económica excesivamente dependiente de pocos megaproyectos y, por tanto, vulnerable a choques exógenos.

Finalmente, la actividad portuaria de Topolobampo constituye un indicador clave del dinamismo económico regional. En 2023 los puertos de Sinaloa movilizaron 9,989,702 toneladas de carga, de las cuales Topolobampo concentró 5,607,105 toneladas, equivalente al 55.5 % del total estatal y 1.9 % del movimiento nacional, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sector marítimo y portuario y la Secretaría de Marina. El puerto se mantiene, así como instalación dominante en el sistema portuario sinaloense. Esto indica que, aunque Topolobampo es estratégico, el desempeño reciente no refleja un crecimiento sostenido, sino más bien una fase de estancamiento. Desde la perspectiva del ODS 8, este resultado sugiere que la sola expansión de infraestructura y capacidad instalada no garantiza por sí misma un aumento permanente del comercio ni del empleo asociado. Para la discusión del artículo, este eje permite plantear que el reto no es únicamente incrementar el volumen de carga, sino traducir la posición logística del puerto en mayor valor agregado local, diversificación de servicios, mejores condiciones laborales y menor vulnerabilidad frente a ciclos del mercado energético y de materias primas.

Tabla 1

Movimiento Nacional de Carga por Toneladas, elaboración propia con datos de la Secretaría de Marina y la SCT 2015-2023.

MOVIMIENTO NACIONAL DE CARGA POR AÑO 2023																
TIPO DE CARGA-TRAFICO LITORAL-PUERTO	GENERAL SURTEJA		GENERAL CONTENORIZADA		GRANEL AGRICOLA		GRANEL MINERAL		OTROS FLUIDOS		PETROLEO Y DERIVADOS		TOTAL			
	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	SUMA	
Topolobampo	50,572	2,568,144	-	-	99,471	437,700	1,107,269	93,968	-	-	840,271	408,780	2,097,583	3,509,582	5,607,165	
Pacifico	6,110,781	8,315,040	35,326,662	161,222	3,064,698	567,017	24,044,038	20,606,061	1,310,533	149,091	16,739,714	7,379,814	86,596,826	37,178,245	123,775,071	
Total Nacional	17,241,846	13,860,581	53,355,355	161,222	17,967,422	749,646	33,977,665	26,021,698	10,025,285	348,955	106,858,864	14,741,132	239,446,437	55,883,234	295,329,671	
% PACIFICO	0.83%	30.30%	0.00%	0.00%	0.00%	3.25%	77.13%	4.61%	0.46%	0.00%	0.00%	5.02%	5.54%	2.42%	9.44%	4.53%
% NACIONAL	0.29%	18.54%	0.00%	0.00%	0.00%	0.55%	58.39%	3.26%	0.36%	0.00%	0.00%	0.75%	2.77%	0.88%	6.29%	1.90%

MOVIMIENTO NACIONAL DE CARGA POR AÑO 2015															
TIPO DE CARGA-TRAFICO LITORAL-PUERTO	GENERAL SURTEJA		GENERAL CONTENORIZADA		GRANEL AGRICOLA		GRANEL MINERAL		OTROS FLUIDOS		PETROLEO Y DERIVADOS		TOTAL		
	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA	CABOTAJE	SUMA
Topolobampo	234,158	-	-	-	-	-	1,562,670	-	2,044,317	-	2,161,440	-	6,002,585	-	6,002,585
Pacifico	1,630,331	362,696	3,937,644	366,432	14,754,578	11,601	7,379,814	-	86,596,826	-	37,178,245	-	151,477,638	740,719	152,218,357
Total Nacional	2,903,533	454,291	13,656,450	366,432	35,510,796	63,246	24,171,292	-	239,446,437	-	55,883,234	-	371,571,749	883,989	372,455,738
% PACIFICO	14.36%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	21.17%	0.00%	2.36%	0.00%	5.81%	0.00%	3.96%	0.00%	3.94%
% NACIONAL	8.06%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	6.46%	0.00%	0.85%	0.00%	3.87%	0.00%	1.62%	0.00%	1.61%

En México, el movimiento marítimo de mercancías se clasifica oficialmente en cabotaje y altura, categorías establecidas por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y utilizadas por la Secretaría de Marina (SEMAR) y las Administradoras del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA) antes llamadas Administraciones Portuarias Integrales (API) para la elaboración de estadísticas operativas.

Cabotaje se refiere al transporte marítimo entre puertos ubicados en territorio nacional, sin cruzar fronteras internacionales. Constituye una forma de navegación costera interna que permite la distribución interregional de insumos, combustibles, minerales, granos y mercancías diversas a lo largo del litoral del país. Este tipo de tráfico es fundamental para la integración de logística interna, el abasto regional y la reducción de costos frente al transporte terrestre (Secretaría de Marina, 2021).

Por su parte, la altura comprende el movimiento de carga realizado entre un puerto en México y un puerto en el extranjero. Este tráfico incluye operaciones de importación, exportación y transbordo internacional, y representa el componente central del comercio exterior mexicano. La navegación de altura moviliza la mayor parte de los volúmenes de carga del sistema portuario nacional, particularmente en puertos estratégicos del Pacífico —como Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Topolobampo— debido a su conectividad con Asia, Sudamérica y la costa oeste de Norteamérica (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 2020).

Se hace la distinción particularmente en estudios sobre desarrollo regional y políticas portuarias, pues ayuda a identificar el tipo de activi-

dades que predominan en cada puerto y su impacto económico directo e indirecto. Por ejemplo, puertos con alta proporción de tráfico de altura tienden a estar más vinculados al comercio global y a sectores exportadores, mientras que aquellos con predominio de cabotaje se relacionan con cadenas productivas nacionales, suministro energético y movilización interna de granos o minerales (UNCTAD, 2021).

Desde la perspectiva del ODS 8, ambos tipos de tráfico portuario permiten medir no solo el volumen de actividad económica, sino también su calidad, en términos de:

- Estabilidad y formalidad laboral generada en el sector portuario y logístico
- Capacidad del sistema portuario para atraer inversión productiva
- Generación de encadenamientos locales con PYMES
- Incremento de la productividad y competitividad regional
- Inclusión de territorios periféricos mediante redes logísticas sostenibles

Finalmente, el análisis del movimiento de carga por tipo de tráfico ofrece evidencia empírica sobre la contribución del puerto de Topolobampo al crecimiento económico sostenible, de la región norte en el Estado de Sinaloa, permitiendo identificar si su actividad favorece un modelo de desarrollo territorial consistente con los principios del ODS 8: empleo decente, crecimiento inclusivo y fortalecimiento de capacidades productivas.

En materia de empleo formal y dentro de la cadena de valor en habitantes, perfil profesional, sociedad, los datos indican una expansión significativa de la base de trabajadores asegurados en el municipio de Ahome durante la última década, con un punto de inflexión asociado al impulso del polo industrial-portuario. En 2025 se registran alrededor de 99,373 trabajadores afiliados al IMSS y más de 2,000 nuevos empleos formales sólo en el primer semestre, con un peso importante de la construcción y la industria de la transformación. En el ámbito específico de Topolobampo, la población trabajadora adscrita a la unidad médica correspondiente pasó de aproximadamente 4,700 a 5,900 asegurados entre 2015 y 2022, lo que supone un aumento cercano al 25%. A ello se suman los empleos reportados por megaproyectos individuales: gasoductos,

terminales de combustibles y la construcción de la planta de metanol de Mexinol, que por sí sola prevé hasta 6,000 empleos directos en fase de obra. En conjunto, estos datos muestran un cumplimiento parcial de la meta 8.5 del ODS, en tanto se amplía el volumen de empleo formal y se generan nuevas oportunidades vinculadas a la inversión industrial.

Sin embargo, el análisis del empleo indirecto sugiere que los efectos multiplicadores, aunque relevantes, aún no han sido plenamente caracterizados. Se estima que la terminal de combustibles de IEnova generara más de 300 empleos indirectos permanentes en transporte, servicios logísticos y proveeduría, mientras que Mexinol contempla alrededor de 450 puestos en operación entre personal propio y empresas de servicios asociadas. Para el complejo petroquímico de GPO se han manejado cifras superiores a 15 mil empleos entre directos e indirectos a lo largo de las distintas fases de construcción, lo cual implica una importante derrama en comercio, hotelería y restauración. No obstante, se trata de estimaciones agregadas sin desagregación por formalidad, nivel salarial o estabilidad contractual. Desde la perspectiva del trabajo decente, esto introduce una zona gris: es posible que una parte sustantiva del empleo indirecto se ubique en ocupaciones de baja remuneración, alta rotación o informalidad, por lo que su contribución real al Objetivo de Desarrollo Sustentable 8, aún a la fecha es incuantificable.

En cuanto a la participación de mano de obra local, la evidencia disponible señala una cierta prioridad hacia trabajadores de la región en los puestos operativos. En la construcción del gasoducto El Encino–Topolobampo se proyectó que la mayoría de los mil trabajadores serían de origen sinaloense, apoyados con procesos de capacitación a través del ICATSIN. De manera similar, para el proyecto GPO se reporta que cerca del 70% de las solicitudes de empleo provienen de residentes de Los Mochis, Topolobampo y comunidades aledañas, frente a un 30 % de otras entidades. Estas cifras sugieren un esfuerzo por integrar a la población local en la nueva dinámica industrial. Sin embargo, actores comunitarios y organizaciones locales advierten que los puestos mejor remunerados —mandos medios, supervisión y perfiles altamente especializados— tienden a ser cubiertos por personal foráneo, lo que limita el efecto redistributivo del polo sobre las desigualdades territoriales y reproduce jerarquías laborales que favorecen a trabajadores externos.

Eje 3: Dimensión: Inclusión Laboral (ODS 8.5 y 8.6)

Tabla comparativa de inclusión laboral (mujeres, jóvenes, pueblos originarios):

Año	Datos de análisis	Fuente
2024	En este año un total de 622,624 mujeres se encuentran en estatus económicamente activas, un total de 608,797 se encuentran ocupadas, de ese monto el 80.8 % dentro del rubro de comercio/servicios y generando un ingreso promedio de 10,495 MXN, obteniendo ingresos de un monto de 2,724 menos que los hombres.	CODESIN con datos ENOE 2024
2025	La participación de las mujeres en programas locales de inclusión y cursos productivos en Centro de Desarrollo Comunitario de Ahome es mayor a la de los hombres y la mayoría de ellas se encuentran en situación vulnerable.	Ayuntamiento de Ahome, ICAT-SIN Los Mochis.
2021	La Encuesta Nacional de ocupación y Empleo menciona que la población de jóvenes entre edades 15-19, equivalente a un total aproximado de 349,114 personas se encuentra como no económicamente activa.	Programa Institucional ISJU 2022-2027, ENOW
2025	En el Estado de Sinaloa hay una población joven de 731,553 habitantes que se encuentran dentro del rubro de jóvenes en un rango de edad de 15-29 años, en términos porcentuales un 23.2 % de la población de este porcentaje el 61.7 % pertenece al grupo de activos, y de ese porcentaje el 52.1 % tiene estudios de media superior o superior.	ENOE

Año	Datos de análisis	Fuente
2018	La población indígena del Municipio de Ahome presenta percepción de exclusión, entrevistas y reportajes basados en su opinión sobre los megaproyectos presentan exclusión y a pesar de que se promete empleo, no esperan recibir una oportunidad laboral, a la par de que los megaproyectos presentan daños a los ecosistemas de algunos lugares donde algunos indígenas residen como la bahía de Ohuira.	Revista Espejo

Tomando de referencia el periodo 2021-2025 se percatan patrones diferenciados de inclusión laboral dentro del municipio de Ahome, y en el rubro industrial vinculado con el desarrollo del polo de Topolobampo. también podemos percibir que, en el caso de las mujeres, la información que arroja la ENOE y CODESIN (2025) muestran una estructura laboral que se centra en sectores comunes y con menos productividad. En el año 2024 se presentaron 622,624 habitantes de genero femenino que se encuentran con estatus activas en Sinaloa, de las cuales 608,797 se encuentran empleadas, y el 80.8 participa en actividades vinculadas al comercio y a los servicios, esto refleja que esos empleos están por debajo de la estabilidad y tiene acceso limitados a posiciones donde se presenta la toma de decisiones. Aun cuanto su participación es amplia, contamos con brechas salariales significativas, el ingreso de la fuerza de trabajo femenino fue de 10,495 MXN, lo cual representa 2724 MXN menos que los hombres, este orden nos lleva a concluir que el crecimiento de la industria en el puerto de Topolobampo aun no genera un efecto a favor de las mujeres en las ocupaciones de la industria, limitando el cumplimiento del objetivo 8 del desarrollo sostenible en material de igualdad de oportunidades.

Complementariamente, se presentan programas municipales en los Centros de Desarrollo Comunitario (CDC) de Ahome reflejando una amplia participación femenina en actividades formativas y productivas. Según el Ayuntamiento de Ahome e ICATSIN Los Mochis

(2025), el 95 % de las personas inscritas en cursos productivos son mujeres, muchas de ellas en situación de vulnerabilidad. Este dato indica que existen esfuerzos institucionales para fortalecer capacidades y promover su autonomía económica; sin embargo, estos programas continúan orientándose a actividades tradicionales (cocina, belleza, manualidades), lo que limita su integración en cadenas de valor emergentes del polo industrial. Aunque estos esfuerzos fortalecen habilidades y autoempleo, no necesariamente garantizan acceso a empleos formales, estables y mejor remunerados, lo cual es clave para avanzar en la meta 8.5 del ODS.

En cuanto a la población joven, los datos muestran dinámicas mixtas. Por un lado, la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) registró que para 2021 349,114 jóvenes de 15 a 29 años en Sinaloa no eran económicamente activos (ISJU, 2022). Este grupo representa un desafío importante, pues señala limitantes de acceso al mercado laboral, desmotivación o falta de oportunidades. Por otro lado, datos más recientes del primer trimestre de 2025 indican una mejora parcial: en Sinaloa se contabilizaron 731,553 jóvenes entre 15 y 29 años, que representan el 23.2 % de la población total; de ellos, 51.7 % participa activamente en el mercado laboral, y 52.1 % cuenta con estudios de media superior o superior (Radio UPES, 2025). Este incremento educativo y de participación laboral es relevante, ya que la industria logística y petroquímica vinculada al puerto demanda perfiles cada vez más calificados. No obstante, la información disponible no permite confirmar cuántos de estos jóvenes están siendo efectivamente integrados en empleos formales ofrecidos por los megaproyectos, lo cual constituye una brecha crítica para el análisis de inclusión juvenil.

La inclusión de pueblos originarios, especialmente del pueblo Mayo-Yoreme, continúa siendo uno de los rezagos más relevantes en el contexto de Topolobampo. Diversos reportajes periodísticos documentan que las comunidades indígenas mantienen una percepción persistente de exclusión laboral y socioeconómica frente a los megaproyectos. En una pieza de Revista Espejo, representantes de estas comunidades señalan que, aunque se promete empleo, no esperan ser contratados, al mismo tiempo que enfrentan afectaciones ambientales en territorios como la

bahía de Ohuira, espacio fundamental para su subsistencia y actividades tradicionales (Hernández, 2025). Esta combinación de exclusión laboral y riesgo ambiental evidencia un incumplimiento severo de los principios del ODS 8.6 y del trabajo decente para grupos vulnerables.

Conclusiones

Ahome se consolida como tercer motor económico de Sinaloa y principal aportante al PIB de la Región Norte, pero el crecimiento es más cuantitativo que cualitativo: se incrementa el volumen de actividad sin evidencia suficiente de mejoras proporcionales en ingresos reales ni en productividad laboral para la mayoría de la población. (CODESIN, 2021, 2025).

Los proyectos de inversión en Topolobampo han impulsado la creación de empleos formales, especialmente en construcción e industria, y anuncian miles de puestos directos e indirectos. (Gobierno de Sinaloa, 2025; El Economista, 2025). No obstante, la evidencia disponible indica predominio de salarios medios-bajos, alta temporalidad en la fase de construcción y persistencia de pobreza laboral y carencias de seguridad social, por lo que el ODS 8.5 solo se cumple parcialmente. (CONEVAL & Secretaría de Bienestar, 2022; CONEVAL, 2020).

Aunque existen programas municipales de capacitación e inclusión laboral —especialmente dirigidos a mujeres y jóvenes—, la información sobre su vinculación efectiva con los empleos creados por el polo es limitada. Las comunidades mayo-yoreme, en particular, reportan exclusión de los puestos mejor remunerados y temores fundados de pérdida de sus medios de vida tradicionales. (SCJN, 2022; CEMDA, 2025). Esto revela brechas importantes respecto a las metas 8.5 y 8.6 sobre empleo pleno e inclusión juvenil e indígena.

La configuración del polo como plataforma para la “nueva industria verde” ofrece oportunidades para elevar el contenido tecnológico y la diversificación económica regional, sobre todo con proyectos como Pacífico Mexinol. (Gobierno de Sinaloa, 2025; Pacífico Mexinol, s. f.). Sin embargo, aún no hay indicadores robustos sobre cuántas PYMEs locales se integran como proveedoras ni sobre el grado de transferencia

tecnológica, lo que limita el cumplimiento de la meta 8.2 en términos de mejora de la productividad mediante innovación y valor agregado local.

Las resoluciones de la SCJN y los pronunciamientos de expertos de la ONU y organizaciones ambientales muestran que la Bahía de Ohuira enfrenta riesgos críticos por emisiones, residuos peligrosos y potencial destrucción de pesquerías, lo que puede transformar la región en una “zona de sacrificio”. (SCJN, 2022; CEMDA, 2025; Revista Espejo, 2025). Estos riesgos afectan directamente el ODS 8.8, al no garantizar condiciones seguras para pescadores, trabajadores del mar y comunidades ribereñas.

El Polo de Desarrollo de Topolobampo contribuye al ODS 8 en su dimensión de crecimiento económico y generación de empleo, pero presenta rezagos significativos en trabajo decente, inclusión de grupos vulnerables y respeto de derechos laborales y comunitarios en un entorno seguro. El artículo concluye que el polo solo puede considerarse un verdadero motor de crecimiento económico sostenible si se acompaña de:

- Políticas estrictas de trabajo decente (salarios dignos, seguridad social y estabilidad),
- Esquemas de encadenamiento productivo con PYMEs locales,
- Mecanismos de consulta y participación efectiva de comunidades indígenas y pesqueras, y
- Estándares ambientales robustos que eviten trasladar los costos del desarrollo a los territorios y a las generaciones futuras.

Así mismo, el análisis comparativo evidencia que, aunque existen avances en capacitación femenina y una ligera mejora en los indicadores generales de actividad económica juvenil, la inclusión laboral real dentro del sector industrial y logístico del polo de Topolobampo sigue siendo limitada. Las brechas salariales de género persisten, el autoempleo continúa siendo la vía predominante para mujeres en situación vulnerable, un segmento considerable de jóvenes permanece fuera del mercado laboral, y las comunidades indígenas no han sido integradas de manera efectiva en los beneficios económicos del desarrollo regional. Estos resultados sugieren que el crecimiento económico asociado al

desarrollo portuario y a los megaproyectos no se ha traducido —hasta el momento— en inclusión laboral plena, lo que limita el avance hacia el cumplimiento del ODS 8 en Ahome.

Referencias

- Centro Mexicano de Derecho Ambiental. (2025, 24 de noviembre). Construcción de planta de amoníaco provoca riesgo crítico en la Bahía de Ohuira en Topolobampo, Sinaloa.
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (2020). Informe de pobreza y evaluación 2020: Sinaloa. CONEVAL.
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social & Secretaría de Bienestar / Gobierno del Estado de Sinaloa. (2022). Sinaloa. Ahome. Medición de la pobreza 2020. CONEVAL.
- Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa. (2021). Panorama económico-social: Región Norte de Sinaloa (Ahome, El Fuerte, Choix). CODESIN.
- Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa. (2024). Reporte 29 del 2024: Movimiento de carga 2023 en los puertos de Sinaloa (Documento técnico). CODESIN.
- Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa. (2025). Reporte 9 del 2025: PIB de Sinaloa por municipio 2023 (Documento técnico). CODESIN.
- El Economista. (2025, 11 de noviembre). Mexinol representa un paso decisivo en la transformación económica de Sinaloa: Rocha.
- Gobierno del Estado de Sinaloa. (2025). Sinaloa está listo para convertirse en un actor relevante en la nueva industria verde global: gobernador Rocha Moya [Boletín de prensa].
- Pacífico Mexinol. (s. f.). Líder en producción de metanol y energía verde [Sitio web corporativo]. Recuperado en 2025.
- Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2022, 7 de abril). Comunicado 118/2022. Primera Sala ordena nueva consulta indígena sobre proyecto de planta de amoníaco en Topolobampo, Sinaloa. SCJN.
- UNCTAD. (2021). Review of Maritime Transport 2021. United Nations Conference on Trade and Development.

- Secretaría de Marina. (2021). Estadística operativa del sistema portuario nacional. Gobierno de México.
- CEPAL. (2019). Infraestructura y desarrollo sostenible en América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2020). Anuario estadístico del sector portuario mexicano. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

