

CIUDAD Y PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS: DESARROLLOS DIVERGENTES Y DESARTICULACIÓN

*Lilia Susana Padilla y Sotelo*¹

*Alejandro Ángeles Dorantes*²

RESUMEN

Lázaro Cárdenas ubicado en el estado de Michoacán, México, es uno de sus cinco principales puertos con alto potencial en comercio a escala internacional e inmerso en el capitalismo global. Su localización hacia la Cuenca del Pacífico le confiere carácter geoestratégico al tener acceso a las naciones de esta zona comercial y participar en las cadenas de transporte marítimo más importantes. Sus características geográficas, una hidrografía privilegiada en la que destaca el Río Balsas y un territorio con mínimas elevaciones, propiciaron la instalación de un recinto portuario extenso, en la actualidad con infraestructura de clase mundial, en donde se han instalado grandes empresas transnacionales vinculadas a mercados extralocales. Constituye un puerto marítimo joven y dinámico, data de 1970, inicialmente surgió como industrial junto con la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas, posteriormente se convirtió también en comercial. Amplían su conectividad corredores intermodales como el transoceánico que enlaza Asia-Lázaro Cárdenas-Altamira-Europa, o el que lo une con Estados Unidos- Lázaro Cárdenas-Nuevo Laredo-Kansas City que se extiende hasta Canadá, por lo que se le considera un puerto logístico clave para abastecer o traer productos de estos mercados. En contraste, la ciudad de Lázaro Cárdenas considerada a finales del siglo pasado “paradigma de la modernidad” no tiene desarrollo acorde al éxito del puerto, no se registra suficiente apoyo a la localidad en donde se sitúa, la cual presenta deficiencias económicas y sociales e infraestructura y servicios insuficientes, asentamientos irregulares, las empresas existentes son pequeñas o microempresas dispersas, solo para servicios de trabajadores portuarios y consumo de la población local, todo ello reflejo de una inadecuada política pública. De manera que ambos, ciudad y puerto no se han desarrollado a la par, no obstante que comparten un mismo contexto espacial, histórico y cultural han seguido direcciones diferentes, aunque interactuantes. El estudio tiene como objetivo principal exponer las divergencias en el desarrollo del puerto y la ciudad. Como objetivos particulares mostrar la desarticulación en el desarrollo de ambos recintos, el portuario y el urbano; enfatizar el papel protagónico del puerto en el Sistema Portuario Nacional y revelar la existencia de dos Lázaro Cárdenas. Inicia con una introducción que muestra la problemática que tiene como consecuencia la gran divergencia y desarticulación en su desarrollo; continua con la perspectiva de análisis, después con la contextualización geográfica e histórica del área de estudio, ulteriormente se presenta el desarrollo de ambos, la ciudad y el puerto y finaliza con las conclusiones acerca de lo expuesto. Los resultados muestran que los beneficios económicos del segundo no se reflejan en la primera, si bien han registrado grandes cambios, no existe semejanza en el desarrollo de uno y otro, tienen simbolismos diferentes que conducen precisamente a observar dos Lázaro Cárdenas.

Conceptos clave: ciudad-puerto, desarrollo, divergente y desarticulación

¹ Doctora en Geografía, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, padilla@igg.unam.mx,

² Licenciado en Geografía Alejandro Ángeles Dorantes, Posgrado de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, dorantes_unam12@outlook.com

Introducción

México posee una importante localización geográfica a escala global al contar con litoral hacia dos océanos, el Pacífico y el Atlántico (en este por el Golfo de México y Mar Caribe), además el primero le permite acceder a los mercados de la importante y extensa zona comercial, denominada la Cuenca del Pacífico, ámbito en el que desempeña un papel protagónico relevante. Ambos factores le confieren carácter geoestratégico en el comercio marítimo mundial.

Lázaro Cárdenas, en el contexto nacional se encuentra entre los cinco puertos más importantes del país, junto con los de Manzanillo y Ensenada en el Pacífico y Veracruz y Altamira en el Golfo de México; además, es uno de los puertos industriales del Pacífico mexicano, los otros son Manzanillo y Salina Cruz. En el contexto internacional ha fortalecido su presencia, tanto en América Latina como en Asia, al contar con infraestructura de clase mundial y movimiento de variedad de cargas. Sin embargo, la ciudad homónima en donde se ubica no registra un desarrollo paralelo al del puerto.

Para dar inicio a este trabajo resulta idóneo considerar lo que expresa Ojeda (2011: 20) “los puertos son vistos no sólo como una unidad “microeconómica” o centro de negocios, están ubicados en una ciudad, pertenecientes a una región económica que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes económicos y sociales en pugna por el excedente económico”. Enfoque que sirve para explicar lo que sucede en la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas, ya que ese excedente, que básicamente se registra en el puerto, no resulta en favor de la ciudad.

En el mismo orden de ideas, en los últimos años del siglo XX algunos expertos cuestionaban: “sí a través de la concentración espacial de inversiones públicas y privadas se pueden impulsar e, incluso, generar procesos de desarrollo endógeno y autosostenido. Se planteaban si el abordar el desarrollo y el ajuste productivo de las economías locales con políticas de incentivos a la localización de empresas, sobre todo en las regiones con problemas de crecimiento y cambio estructural, benefician a estas...se advierte que la concentración de actividades en el espacio, producto de las políticas de atracción de inversiones, no genera automáticamente desarrollo local, ya que es necesario que las inversiones de la empresa motriz favorezcan la creación de un tejido productivo nuevo. Para ello, el entorno y la empresa deberían compartir sistemas de organización, cultura productiva, tecnologías y objetivos. Todo ello requiere que se den las condiciones para que se produzcan los mecanismos difusores de las innovaciones” (Amin et al., 1994 citados por Vázquez 1997: 5).

Desde las anteriores perspectivas, Lázaro Cárdenas, ciudad y puerto, ubicados en el estado de Michoacán, en la costa del Pacífico mexicano, constituyen un binomio que ha registrado grandes cambios, a pesar de ello, no existe semejanza en el desarrollo de uno y otro, ya desde finales del siglo pasado se observaban divergencias, que incluso en la actualidad se han hecho más notorias. La ciudad, con marcados problemas de desigualdad socioeconómica, infraestructura deficiente, asentamientos irregulares, vialidades en mal estado. En contraste el puerto, inserto en la globalización presenta relación estrecha con transnacionales e infraestructura de primer orden. Disimilitudes que en Lázaro Cárdenas reflejaron como consideraba Hiernaux (1998: 253) “una inadecuada política pública con efectos sociales, económicos y territoriales no esperados para la ciudad que fue considerada en un tiempo “paradigma” de modernidad, hoy es no sólo el símbolo más significativo del fracaso de las políticas de modernización forzada, simultáneamente también de la desatención, que la administración muestra a las regiones periféricas.

Lo anterior ha dado como resultado lo que manifiesta Martínez (2012: 1) “la ciudad se caracteriza por la constitución de dos circuitos socioeconómicos que operan y se reproducen de manera separada y

desarticulada. En el ámbito urbano, por un lado, los grandes establecimientos localizados en el puerto están eslabonados con el comercio mundial. Por otra parte, un numeroso agregado de micros y pequeñas empresas está disperso y acoplado al fondo de consumo de la población asalariada que vive en la ciudad”.

En la segunda década del siglo XXI, Lázaro Cárdenas es uno de los puertos de México que más sobresale en el Sistema Portuario Nacional, a escala global su presencia en la Cuenca del Pacífico, le conecta con numerosos puertos del mundo, llegan las más importantes navieras comerciales y ofrece variados y completos servicios, destaca que cuenta con aduana interior, zona industrial y bodegas de diversos tamaños. Es además un puerto cercano al centro del territorio nacional, la zona de más alto consumo de este, por la alta cantidad de población que concentra, en la que resaltan las ciudades de México y Guadalajara; también tiene conexión directa por medio de un eje carretero con la más importante zona de desarrollo industrial del país, cuyo centro es la ciudad de Monterrey. En consecuencia, desempeña un papel protagónico en el comercio de México, ya que enlaza puertos del mercado asiático con Norteamérica a través de un eje multimodal carretero-ferroviario que cruza al país hacia Nuevo Laredo, ciudad fronteriza con Estados Unidos, por donde se interna a aquella nación y llega hasta Canadá. Del mismo modo, se conecta con el puerto de Altamira, de gran desarrollo en el Golfo de México, lo que ofrece la posibilidad de desarrollar un corredor transoceánico Asia-Lázaro Cárdenas-Altamira-Europa por la característica bioceánica del país (SCT APILAC¹, s/f).

Debido a su ubicación geográfica el puerto de Lázaro Cárdenas impulsa el desarrollo económico a escalas, municipal, regional e internacional, al colindar con la costa del océano Pacífico, propicia el ingreso a México de naciones pertenecientes a la Cuenca del Pacífico, y le permite participar en las cadenas de transporte comercial marítimo más desarrolladas del mundo, ya que “el continente asiático lidera las principales rutas marítimas de comercio, el 70% del *top* de puertos en el mundo se encuentran en China” (PP, 2019). Asimismo en cuanto a desarrollo, ha cobrado un nuevo auge después de un periodo de gran inseguridad, por la lucha registrada entre carteles de tráfico de drogas con gran presencia en la entidad michoacana, que intensificaron sus pugnas afectando al puerto, aun cuando no quiera reconocerse oficialmente, por esta vía ingresaban diversas sustancias tóxicas, las que eran distribuidas en el país o bien enviadas a Estados Unidos, simultáneamente se exportaban minerales de forma clandestina, como expresaron de manera directa en entrevistas, numerosos habitantes de la localidad.

A partir de lo antes expuesto resulta conveniente analizar el papel de las empresas en los procesos de desarrollo endógeno en el caso de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas, ya que no existe articulación de las grandes ubicadas en el puerto, con las medianas y pequeñas que se sitúan en la ciudad. La zona ha pasado por diversas propuestas de política de desarrollo y variedad de replanteamientos de integración regional y transformaciones territoriales, entre las que resaltan la creación de una importante siderúrgica, dado los importantes yacimientos minerales que en la cercanía se localizaban, así como la construcción del puerto necesario para exportar los productos derivados de aquella.

Si bien, la situación de disimilitud en cuanto al desarrollo del puerto en comparación con el de la ciudad, se pensaba cambiaría en la segunda década del presente siglo, al incluir al puerto de Lázaro Cárdenas en el proyecto de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) programado para el 2017, según aseveraba Falko en 2016, pieza clave de la política económica del presidente Enrique Peña Nieto, que pretendía modificar la alta marginación socioeconómica de la ciudad de Lázaro Cárdenas, y junto con los puertos de Salina Cruz (Oaxaca) y Puerto Chiapas (Chiapas) en el Pacífico mexicano y Coatzacoalcos (Veracruz) en el Golfo de México, a los que posteriormente se adicionaron otros: Dos Bocas (Tabasco), Champotón (Campeche) y Progreso (Yucatán), ciudades puerto que estaban contemplados para impulsar y beneficiar

a las regiones que les rodean, y de esa manera reducir brechas de desigualdad entre el norte y sur del país. Sin embargo, el actual presidente del país, Andrés Manuel López Obrador, declaró en abril de 2019, la cancelación del proyecto de ZEE, no obstante, que ya existían inversiones de empresas participando en las mismas, atraídas por los beneficios que se otorgarían, decisión que originó contrariedad entre el sector privado y en los gobiernos locales que piden la creación de otro proyecto semejante para impulsar las regiones en las cuales se incluían.

Puede decirse que, desde mediados del siglo pasado en la zona de estudio, adyacente a la desembocadura del río Balsas, uno de los más importantes del país, se han implementado proyectos de industrialización que han modelado y transformado la estructura territorial de la ciudad y el puerto, con el fin de incorporar a la región a la dinámica económica nacional, entre las que destacaron, como ya se citó, la siderúrgica y el puerto. No obstante, hacia los años noventa del siglo XX de acuerdo con Madrigal (2018: 11) “la irrupción del neoliberalismo reestructuró y la convirtió en dependiente de flujos de Inversión Extranjera Directa (IED), esta sujeción a ámbitos de decisión extralocales, propició la importancia del puerto en el marco de la apertura comercial y la desregulación del mercado nacional”.

A partir de estas consideraciones, el interés de esta investigación radica en dar a conocer la importancia que en la actualidad tiene el puerto de Lázaro Cárdenas y la vez mostrar la diferencia que tiene con la ciudad homónima, en cuanto a desarrollo, ambos no van a la par, ya que se aprecia una gran diferencia entre uno y otro. Esta contribución tiene como objetivo principal exponer las divergencias en el desarrollo del puerto y la ciudad. Como objetivos particulares mostrar la desarticulación en el desarrollo de ambos recintos, el portuario y el urbano; enfatizar el papel protagónico del puerto en el Sistema Portuario Nacional y revelar la existencia de dos Lázaro Cárdenas. Inicia con la perspectiva de análisis, continua con la contextualización del área de estudio, después se presenta el desarrollo de ambos, la ciudad y el puerto y finaliza con un análisis de las empresas existentes en ambos recintos. Los resultados muestran que los beneficios económicos del auge que ha registrado el segundo, no se advierten en la primera. De manera que puede decirse que se observan dos Lázaro Cárdenas³.

Perspectiva de análisis

Como teorías para el abordaje analítico en esta investigación referente a la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas y las divergencias en el desarrollo de ambos recintos el portuario y el urbano, se pueden considerar: *la teoría de la interacción espacial* que le ha permitido conectarse con numerosos puertos y *la teoría de la base económica*, que accede a explicar el papel significativo de las actividades que se llevan a cabo dentro de una ciudad, en este caso ciudad puerto, las cuales son el soporte para la misma y también para el entorno regional.

La *Teoría de la interacción espacial* es una estructura conceptual que hace referencia a que no existe una sola red de interrelaciones hay para diferentes fines, ámbito en el que la red de puertos y la movilidad de bienes, servicios y consumidores son trascendentales; los costos de transporte, distancia, precios y cantidad demandada son definitivos en las redes y subredes espaciales, implican que los puertos (como aglomeraciones espaciales) se vean obligados a maximizar su accesibilidad al mercado potencial, si quieren ser competitivo/colaborativos en la red o la subred general (SEGOB, CONAPO s/f: 85).

³ El trabajo forma parte del proyecto “La salud en los puertos internacionales del Pacífico Mexicano desde la perspectiva de la transición demográfica y epidemiológica” del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT CLAVE IN302418) Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) que se lleva a cabo en el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Asimismo, Garrocho (2003) la considera como síntesis de las teorías de localización de actividades comerciales y de servicios a la cual respaldan numerosos enfoques que explican la localización espacial de unidades comerciales, por ello aplicable a los puertos, hasta integrarlos en términos espaciales. Los modelos que obtiene simulan flujo entre orígenes y destinos, pero ello tiene un costo, lo importante es predecir, precisamente, la interacción entre origen y destino. Es una teoría operativa, tiene utilidad conceptual como una plataforma sólida para apoyar análisis locacionales y sus interacciones. Por tanto, útil para el enfoque del presente estudio de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas.

La teoría de la base económica puede ser aplicable en los marcos nacional y regional, supone que el crecimiento regional está determinado por las actividades básicas de la región, que son las que producen bienes de exportación, presume que entre más produzca más crecerá una región, sin embargo, esto no siempre ocurre. North (1990) citado por Salguero (2006) considera que al menos en las fases iniciales se sostiene un ritmo de crecimiento dinámico y persistente.

Según Capel (1969) la división en básico-no básico difiere según la rama de actividad de que se trate. Unas industrias son más funcionales o más básicas que otras. La industria metalúrgica o la química trabajará en su mayor parte para un mercado exterior a la misma, mientras que otras como las de la construcción, las pequeñas industrias de alimentación o las fábricas de hielo entre otras, son para una clientela urbana, Existe, efectivamente, en cada ciudad, una población trabajadora ocupada en la producción de bienes o en la prestación de ciertos servicios, los cuales producen bienes que no son sólo para su consumo dentro de la ciudad, muchas veces ocurre que más bien son para su proyección al exterior en favor de una población que no reside en la misma localidad; consecuentemente, no siempre se traducen en beneficios para la propia localidad y para mejorar las condiciones de vida de la población local. Tal es el caso de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas, en donde el puerto con las grandes empresas y la siderúrgica, son las que generan las actividades básicas.

Contextualización geográfico-histórica del Área de estudio

La ciudad puerto de Lázaro Cárdenas se ubica en el municipio del mismo nombre, en la cual se inserta el puerto, localidad que es la cabecera de uno de los 113 municipios que conforman al estado de Michoacán, localizada a 400 Kilómetros de la Ciudad de México. Cabe destacar que esta entidad “registra escasa población en la costa, aparte de Lázaro Cárdenas, no se cuenta con otro sitio destacable por su población y actividad marítima, lo cual dificulta el propiciar desarrollo económico en otras porciones de su territorio” de acuerdo con SCT PRODELI (2004 s/p).

El municipio de Lázaro Cárdenas se sitúa en las coordenadas 17°57' de latitud norte y 102°12' de longitud oeste, forma parte de la región geográfica llamada Costa, al sur del estado, en terreno de la planicie del Balsas, en el límite con el estado de Guerrero, representa el 1.83% de la superficie de la entidad; colinda al Norte con el municipio de Arteaga, al Este con el municipio de Aquila, ambos del mismo estado de Michoacán, al Sur con el Océano Pacífico y al Este con el municipio de La Unión del estado de Guerrero (SEMAR, S/F) **Mapa 1.** Se localiza sobre la desembocadura del brazo derecho del río Balsas. A 16 kilómetros río arriba, se encuentra la presa José María Morelos, conocida como “La Villita”, que controla el depósito de sedimentos y propicia que las áreas de navegación del puerto sean estables.

Presenta un paisaje conformado por un sistema de topofomas de relieve escaso, pendientes ligeras en las laderas de las elevaciones. Suelos son de origen litoral, aluviales, palustres y residuales. La franja paralela de la playa de unos seis kilómetros de ancho es de topografía plana, numerosos arroyos desembocan en lagunas costeras poco profundas con materiales sedimentarios, y se observan esteros, pantanos, humedales y manglares (SCT APILAC⁵). Su hidrología depende de dos cuencas, una la del Río

Balsas Infiernillo al noreste del municipio, y otra del río Nexpa y otros, al centro y poniente. Destaca el río Balsas que proviene del centro sur del país con una longitud de 771 kilómetros, uno de los ríos más largos de México, que vierte sus aguas en el Océano Pacífico Predomina el clima cálido subhúmedo con lluvias en verano. La temperatura media anual es de 26° C, con una mínima de 12°C; y máxima de 39° C. Su grado de insolación es muy alto, con promedio anual de 207 días despejados. Cuenta con una precipitación pluvial que oscila entre 560 y 1276.5 milímetros cúbicos (SEDESOL, 2012).

La región en donde se ubican el municipio, ciudad y puerto de Lázaro Cárdenas registra fenómenos naturales con efectos adversos en ocasiones. Uno debido a que al ubicarse en una zona de alto riesgo sísmico en las costas del océano Pacífico, cercano a la Placa de Cocos, una de las más activas sísmicamente en el territorio mexicano, hace que enfrente con frecuencia sismos de considerable magnitud. Otro el de los fenómenos hidrometeorológicos constantes, como los huracanes, que originan el desbordamiento de ríos, inundaciones y deslizamientos de tierra, afectando a la navegación y a la localidad.

Mapa 1. Localización Geográfica del municipio, ciudad y puerto de Lázaro Cárdenas



Fuente: Elaboración propia con base a datos de SCT APILAC⁴ (s/f).

La ciudad tiene como antecedente el lugar conocido como *Zacatula*, cuyos alrededores eran ricos en minerales y agricultura, por lo que hacía 1496 hubo conflictos por su control entre dos grupos indígenas, el *Purépecha* y el *Nahua*. Durante la colonia la región era conocida como *Hueytlaco* que significa -llanitos- lugar que atrajo el interés de Hernán Cortés a su llegada a tierras mexicanas, en él se construyó un pequeño astillero para barcos que iban a explorar el llamado “Mar del Sur”. Sitio al que también llegaron misioneros agustinos para la evangelización de los indígenas ahí asentados. Desde 1533 se explotaron en los alrededores minas de oro en la zona que prácticamente se agotaron. Siguen años sin cambios

significativos, es hasta 1797 cuando resalta una hacienda conocida como “La Orilla”, ubicada en la desembocadura del río Balsas que se dedicaba a la explotación de minerales, de lo cual se deriva una etapa de disputas entre Guerrero y Michoacán por el territorio del asentamiento en donde se ubicaba, quedando finalmente a favor de Michoacán. El paraje conocido como “Los Llanitos” anexo a la ya entonces localidad de “La Orilla” es considerado como el antecedente de la actual ciudad de Lázaro Cárdenas, formaba parte del municipio de Arteaga. A una porción de este en 1932 se le otorgó la categoría de tenencia con el nombre de “Melchor Ocampo del Balsas” la cual en abril de 1947 pasó a ser municipio, nombre que se le cambió el 17 noviembre de 1970 en honor del General Lázaro Cárdenas del Río, ilustre michoacano, que fuera presidente de México. Hacia mediados del siglo pasado se considera la zona para la creación de un puerto, lo cual ocurre hacia la década de 1970, que finalmente se estableció en el Delta del Río Balsas, donde se creó también la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas, ambos acontecimientos cambiaron el rumbo del municipio (Ayuntamiento de Lázaro Cárdenas, 2019). Estos proyectos supuestamente modernizantes pretendían la industrialización y la renovación de la región. En este mismo decenio también se empieza a ver mejoría en la localidad, lo cual lamentablemente no duraría.

En la actualidad en el suelo urbano de la ciudad de Lázaro Cárdenas se advierte predominio de zonas habitacionales y de infraestructura; unidades administrativas, de servicios, comercio, recreación, deporte y plantas de tratamiento. Se observa vialidad urbana y presencia de vialidad regional, vía del ferrocarril, gasoducto, aeropistas, estación de gas, zonas federales, basureros, muelles, faro y áreas industriales entre las que se pueden citar. Aunque, cabe enfatizar, que varios de estos servicios e infraestructura son deficientes.

El puerto, se fundó dado el comercio que se registraba en la región, después de varios estudios se seleccionó el Delta del Río Balsas, asociado al descubrimiento de yacimientos de minerales ferríferos se decidió crear la mencionada planta siderúrgica en la zona, por la necesidad de acero, indispensable para la industria de diversos tipos, esta planta fue la base estratégica de desarrollo para crear el puerto industrial de Lázaro Cárdenas, supuestamente, ambos generarían desarrollo e impulsarían la economía de la región (Ayuntamiento de Lázaro Cárdenas, s/f). El sitio fue seleccionado esencialmente por las condiciones geográficas como: la fisiografía, los yacimientos de minerales, aunado a una ubicación adecuada para el comercio marítimo, factores que fueron detonadores del entonces incipiente desarrollo de la ciudad.

En el decenio de 1970 se inicia la construcción de la infraestructura portuaria, la siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas ya había iniciado su construcción en la década anterior. El puerto de Lázaro Cárdenas surgió como industrial, como ya se citó, conforme el mercado de contenedores cobró auge se volvió también comercial (SCT APILAC¹, s/f). Fue pieza esencial del Programa de Puertos Industriales durante el sexenio del presidente José López Portillo, que tenía como objetivos desarrollar facilidades portuarias modernas para fomentar el surgimiento de nuevos polos de desarrollo distantes a los del centro del país, la creación de nuevas industrias, mejorar los niveles de vida de la población, apoyar la expansión de la actividad industrial e impulsar el crecimiento de la economía del país (APILAC PEPICLC, s/f). Para efectos de la creación del puerto se iniciaron los trabajos de dragado para formar los canales de acceso y se creó una reserva territorial para su establecimiento.

En la siguiente década en la zona, 1985 marca el comienzo de una segunda oleada de acciones destinadas a consolidar a las grandes empresas fincadas y aún consideradas centrales para la economía local, que eran el puerto y la siderúrgica. Una vez concretada la construcción básica de la infraestructura industrial-portuaria, se consideró necesario fortalecer la cuestión financiera, administrativa, comercial, laboral y de rehabilitación tecnológica de la paraestatal portuaria integrada, así desde marzo de 1990 se

empieza a contemplar el proceso de privatización de algunas empresas, entre las que se incluye el puerto (Martínez, 2012).

Para terminar el siglo XX, hacia el decenio de 1990, crucial para el desarrollo de los puertos de México, se impulsó una mayor participación de la iniciativa privada que permitiera la inversión en marinas y terminales portuarias especializadas, se promueve, entonces, la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (API) bajo la Ley de Puertos que propicia su descentralización a través de concesión al sector privado, las faculta para que propicien su desarrollo (Sandoval y Espinosa, 2012). La Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (APILAC) se crea en 1993 iniciando operaciones en 1994, el concesionario es una empresa mercantil mexicana (SCT PMDP, 2015).

Se entra al siglo XXI, con la globalización de las economías y la modernización de los sistemas de organización, administración, alianzas estratégicas, flujos de información, así como de los avances tecnológicos que marcan las directrices en el comportamiento de la economía y el futuro de la industria del transporte marítimo en el mundo (APILAC PEPICLC, s/f) en el cual México resalta con su carácter geoestratégico bioceánico, que le permite participar a través de sus puertos, en el desarrollo logístico mundial del comercio marítimo, especialmente en el litoral hacia la Cuenca del Pacífico.

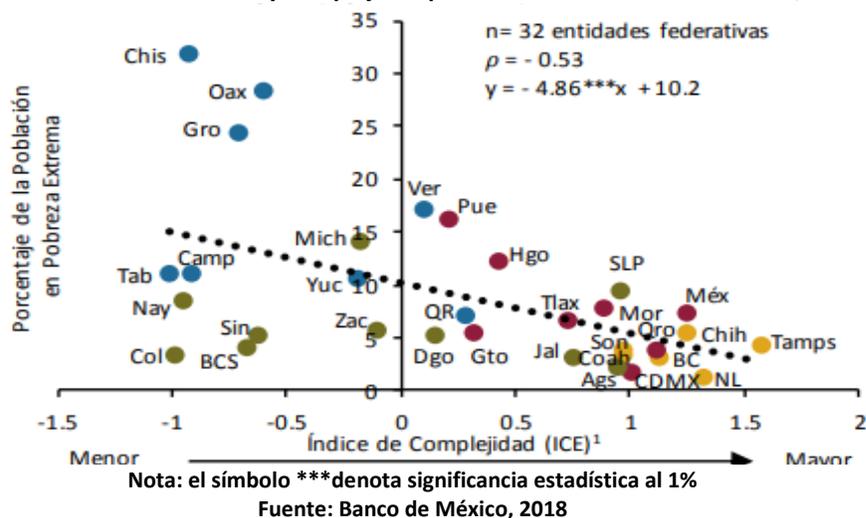
Derivado de lo anterior, el país, estratégicamente ubicado en el desarrollo logístico mundial, cuenta con 117 puertos y terminales habilitados, de los cuales 16 son Administraciones Portuarias Integrales con conexiones internacionales, México es una plataforma logística de talla mundial. Por los puertos se transporta poco más de un tercio del total de la carga del país y la mayor parte del volumen de las exportaciones, incluyendo petróleo y derivados, asimismo constituyen plataformas de industrias clave para el país como son la química, petroquímica, energía eléctrica, metalúrgica, siderúrgica, minería, cemento, pesca, turismo náutico y de cruceros, ensamblaje, actividades logísticas y de almacenamiento, entre otras. Actualmente algunos puertos de México compiten por su eficiencia en la operación de contenedores con puertos líderes en el mundo, entre los que se incluye el de Lázaro Cárdenas, que muestra avances importantes en la operación de diversos tipos de carga.

Desarticulación en el desarrollo de la ciudad y puerto de Lázaro Cárdenas

Para dar inicio a este apartado, la ciudad y puerto de Lázaro Cárdenas en el ámbito del estado de Michoacán deben contextualizarse a escala nacional, ya que ello permite entender, en cierta medida, las problemáticas que se registran en la zona de estudio que dan como resultado dos Lázaro Cárdenas. El estado de Michoacán es una de las entidades con mayores rezagos de México, el Banco de México (2018) realizó un reporte basado en datos del Atlas de Complejidad elaborado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en 2014, en el cual se incluye la relación entre pobreza extrema y complejidad a escala estatal, que es de gran utilidad para esta contextualización, cuya expresión se aprecia en el **Gráfico 1**, en donde se muestra que un número importante de los estados con que cuenta México (32) aparecen en la parte inferior derecha, corresponden a aquellos que registra mejores condiciones, básicamente ubicados en el norte y centro del país, que según esta fuente registran -mayor complejidad y menor porcentaje de población en pobreza extrema-. Por el contrario, en la parte superior izquierda se presentan las entidades que registran -menor complejidad y mayor pobreza extrema-, entre las que se incluye el estado de Michoacán, al que pertenece la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas, entidades que se encuentran en su mayoría en la región sur del país. Existe una relación negativa entre el grado de complejidad económica y el nivel de pobreza extrema observado en las entidades federativas del país. Esto permite visualizar el contexto en el que se desarrollan la ciudad, el puerto y el municipio de Lázaro Cárdenas, situados en una entidad con severas deficiencias que muestra

la difícil situación socioeconómica que se vive a esa escala, que se advierte especialmente en la ciudad de Lázaro Cárdenas, paradójicamente no en el puerto, tal como se expresa a continuación.

Gráfico 1. Pobreza extrema y complejidad por entidad federativa en México, 2014



Asimismo, como afirma Madrigal (2018) hay que resaltar que la zona de estudio ha estado sujeta a políticas territoriales por grupos que tienen el poder económico, espacio atractivo no solo para el gobierno, sino también para grupos de ámbito extralocal, específicamente transnacionales.

- **Desarrollo de la Ciudad de Lázaro Cárdenas**

Hiernaux (1991) expresa que, con anterioridad a lo que supuestamente se considera el inicio de una “modernidad”, antes de 1938 se mantuvieron los recursos ferríferos como reserva estratégica de países centrales que contaban con estos elementos y fueron esenciales para su desarrollo, no así en México, si se podía hablar de desarrollo con tan poca población, se centraba en una economía de subsistencia, pesca y reducida agricultura. Se empieza a gestar en ese período lo que se considera como “Reserva Estratégica” es decir, la explotación de los recursos *versus* la explotación nacional.

En ese contexto acerca de la ciudad de Lázaro Cárdenas Hiernaux (1998) hace una reflexión detallada, en la que considera que es necesario remontarse a mediados del siglo XX, hacía el periodo en el que se destaca la relevancia de los recursos naturales existentes en México, lo que se conoce como “la disputa de la región” acontecida entre 1938 y 1964, como antecedente a este período denominado de la “modernización económica”. El entonces presidente Lázaro Cárdenas empezó a mover la apacibilidad de la costa del país, en el caso de Lázaro Cárdenas, se tenía fe ciega en la industria del acero, sin embargo, no llegarían a esta localidad inversiones, ni migrantes que proporcionarían una base demográfica significativa, la reducida cantidad que llegó, sólo lo hizo por el atractivo de la distribución de tierras y creación de ejidos. En realidad, la posterior disputa por la región fue el intento de algunos sectores económicos de congelar el modelo industrial modernizante promovido por el cardenismo y gobiernos subsecuentes. Paradójicamente entonces surge una rivalidad entre la ciudad de Manzanillo y la incipiente localidad de Lázaro Cárdenas, a la que se podía calificar todavía como pueblo, pues por aquella se pretendía exportar los recursos ferríferos existentes en la zona cercana a la segunda, con el consiguiente descontento. Es así como más tarde, en el periodo presidencial de Luis Echeverría Álvarez, se lanzó el proyecto de “Las Truchas”, se inició en aquel tiempo, el supuesto desarrollo de la localidad con un proyecto de lo que se puede llamar, “modernización forzada”, con viviendas de varios pisos,

proyectos innovadores para los pobres, se llegó aquí una consolidación sustancial del recinto urbano; sin embargo, simultáneamente se observó la creación de viviendas irregulares, barracas, prostitución, grandes conflictos sociales. La supuesta modernización entra al microcosmos de la ciudad de Lázaro Cárdenas, que pasa de ser un paraje provinciano a ser un nuevo foco de la industria mexicana. Asimismo, para la década de 1970, en el inicio del auge petrolero surge una nueva dimensión geoeconómica, el antecedente de la “Cuenca del Pacífico” y para estar acordes aparecen los Distritos Industriales Marítimos de Exportación y se crea el puerto industrial de Lázaro Cárdenas Hiernaux (1998).

En la zona adyacente al río Balsas en donde se localiza la zona de estudio se implementaron varios proyectos de industrialización que transformaron el territorio. La idea de convertir la zona en industrial tuvo como antecedente hacia los años cincuenta a la Comisión del Río Tepalcatepec (CRT), constituida en 1947 (Barkin y King, 1970; Godau, 1982; Minello, 1982 citados por Martínez (2012). Para llegar así a 1960 a la creación de la Comisión del Río Balsas (CRB), 1960-1977 que como se cita en un estudio de la CRB, (1965), que promovió el Plan de Industrialización de la Costa del Pacífico, que entre 1964 y 1972 promovió a su vez la construcción de una hidroeléctrica, un distrito de riego, un complejo y un puerto. En este contexto la hidroeléctrica José María Morelos (La Villita), los canales de riego y las vías de comunicación fueron los primeros componentes edificados por la CRB, supuestamente con un desarrollo integral y sectorizado. Esto se concretó hacia 1973, cuando se estableció el Fideicomiso para el Desarrollo de Ciudad Lázaro Cárdenas-Las Truchas (FIDELAC), aunque ya se venía gestando desde antes, con la construcción de la paraestatal Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas, S. A. (SICARTSA) que comenzó a operar en 1976, y con ella se edificó la denominada “ciudad nueva”.

Entre 1981 y 1982 se evidencia el cambio en la política urbana de Lázaro Cárdenas, progresivamente se empezó a crear una dicotomía entre el espacio del puerto y el resto de la ciudad, se invadieron zonas de esta última afectando el ordenamiento territorial logrado.

Al hacer una valoración de las inversiones externas en términos de beneficio para el desarrollo local, los resultados no son siempre bastantes para incidir, como resulta evidente, en la zona de estudio en crecimiento autosostenido de acuerdo a Vázquez (1997: 14) “ello es resultado de que la transferencia de los recursos (capital, tecnología, trabajo cualificado) de las partes más desarrolladas hacia las atrasadas, tienden a veces a reducir la potencialidad de desarrollo del área de difusión, modifican los mercados de trabajo, y generan un dualismo espacial muy acusado entre los dos circuitos existentes, hace que la mano de obra de las áreas deprimidas tienda a deteriorarse, y por lo general las tareas reservadas al empleo local no demandan recursos humanos de calidad. Por un lado, implica que las grandes empresas traten de forma global a sus mercados y gestionen, globalmente, los diferentes territorios. Pero, no es suficiente con utilizar las ventajas de carácter genérico de un territorio”

De manera que según Martínez (2012) en Lázaro Cárdenas “las pequeñas empresas como referentes centrales del desarrollo regional tomaron importancia a partir de los años ochenta, en el marco de la crisis iniciada en los setenta y como efecto de la flexibilidad del mercado y la automatización implantada a través de los procesos de innovación productiva”.

Desde 1964 hasta 1985, Lázaro Cárdenas fue la ciudad del estado de Michoacán con mayor dinámica demográfica, esperanza de un estado intervencionista que pretendía crear un emporio económico y una ciudad nueva. Se observaba “una dimensión económica de la zona, también un proyecto urbano-regional que le otorga la dimensión territorial” (Hiernaux, 1991: 144). Sin embargo, esto con el tiempo fue decreciendo.

Como enuncia Hiernaux (1998) posteriormente hacía la década de 1990, se empieza a observar la desintegración del mito desarrollista para ciudad Lázaro Cárdenas, que ya se venía gestando desde 1985 con la reducción de empleos, teniendo como consecuencia el consiguiente deterioro de las condiciones socioeconómicas de la zona que empiezan a mostrar una ciudad con graves problemáticas hacia las siguientes décadas. Se carecía de un proyecto económico por la dificultad de un desarrollo endógeno en el que lo que llama “recursos de región” como materias primas, capitales locales, no se desarrollaron de forma adecuada y oportunamente en la ciudad de Lázaro Cárdenas. Por el contrario, “en esta lógica” la gran empresa innovadora, que constituye el puerto, se vio atraída por recursos, infraestructura y formas de organización, con calidad y capacidad para generar economías externas de escala y con un marco institucional propicio a la empresa, la competitividad y cooperación” (Martínez, 2012: 5).

Al finalizar el siglo XX “el protagonismo de la ciudad de Lázaro Cárdenas es historia del pasado: el neoliberalismo tiene otros espacios y su burguesía otros intereses, la declinación demográfica, retroceso del mercado del empleo y la caída de la calidad de vida son consecuencia parciales y visibles de la falta de protagonismo del proyecto de Las Truchas” (Hiernaux, 1998: 267).

Se entra así al siglo XXI en el cual el gran detonador en la región costera de Michoacán va a ser el puerto de Lázaro Cárdenas. No obstante, las políticas de desarrollo regional y las elevadas inversiones aplicadas en la zona desde los años setenta, no crearon vínculos productivos entre los dos circuitos, la ciudad y el puerto, de acuerdo con (Martínez, 2012: 1): “por tanto, ambos adquieren sus principales insumos fuera de la región. Las micro y pequeñas empresas aparecen como un sector secundario entre las prioridades de fomento de inversión de los gobiernos federal y estatal; entre tanto las grandes empresas se consideran estratégicas por su vinculación con el comercio internacional...el alcance y la actuación de las empresas pequeñas y de mediano tamaño en el área aparecen al margen de las grandes que están en el puerto, e involucradas en actividades comerciales y de servicio para la amplia masa de trabajadores en el puerto. La derrama salarial a través de las grandes es la principal fuente de las pequeñas y medianas empresas de la ciudad, entre ellas no existan vínculos económicos que alimenten las posibilidades de difundir el crecimiento a partir de las empresas motrices. Entre las micro, pequeñas y grandes empresas establecidas en ciudad Lázaro Cárdenas no existen enlaces. Más aún, existen áreas económicas que operan de modo separado, cada una con su propio mercado; mientras que el único elemento articulador es la fuerza de trabajo de la región, el puerto, ya sea como asalariado o como consumidor”

En un informe realizado por la ONU-Habitat (2016) se obtuvo el Índice de Ciudades Prosperas (ICP) en el que se califica, por cierto, con reducida calificación, con lo que se denomina Escala de Prosperidad Global, compuesta de seis niveles⁴ en la cual el valor que se le otorga a la ciudad de Lázaro Cárdenas es de 55.87 “moderadamente débil” bajo desempeño en dicha escala en el cual se indica que es necesario que la ciudad de Lázaro Cárdenas: “priorice las políticas para las dimensiones de: infraestructura y gobernanza y la legislación urbana, ya que el municipio en general muestra las condiciones de desigualdad que se encuentran en buena parte de los puertos mexicanos, donde las Administraciones

⁴ Escala Global de Prosperidad Global

| Resultados CPI | Factores del Estado de Prosperidad |
|----------------|------------------------------------|
| 80-100 | Muy sólidos |
| 70-79 | Sólidos |
| 60-69 | Moderadamente sólidos |
| 50-59 | Moderadamente débiles |
| 40-49 | Débiles |
| 10-39 | Muy débiles |

Fuente ONU-Habitat, 2016)

Portuarias Integrales (API) actúan y se desarrollan sin una adecuada relación y apoyo a la ciudad que las asienta, determinando dos grandes polos que tienden a oponerse por el crecimiento económico y prosperidad en el puerto y el de la precariedad de los asentamientos con baja calidad de infraestructura en la ciudad” (ONU-Habitat, 2016:24).

La reducida calificación que se menciona, indica que se requiere fortalecer políticas que incidan en la prosperidad urbana desde una perspectiva integral, que considere la planeación y el diseño urbano, la legislación y la regulación urbana y la economía y finanzas públicas a partir de ciertas medidas y así poder implementar políticas públicas adecuadas (ONU-Habitat, 2016).

En este orden de ideas retomando a Martínez (2012) este específica que se forman, los ya mencionados dos circuitos económicos. Por un lado, el de los grandes establecimientos localizados en el puerto, vinculados al comercio global y las empresas transnacionales con considerables capitales. En contraste el otro circuito el de la ciudad formado por micro y pequeñas empresas (MiPyME) sin presencia en el recinto portuario que son más bien para el consumo de la población local que trabaja para el puerto y es asalariada y lo que parece más destacable para este autor, no se advierten enlaces productivos entre los dos circuitos. Cada uno se circunscribe específicamente en zonas contiguas pero delimitadas, cada conjunto de las empresas, micro, pequeñas y grandes se ubican en espacios específicos (**Mapa 2**).

Mapa 2. Localización del recinto portuario de Lázaro Cárdenas y el Complejo Siderúrgico Lázaro Cárdenas-Las Truchas



Fuente: SCT APILAC⁴, s/f)

Y más aún, en la primera década del siglo XX se considera: “por un lado, al interior del complejo portuario que se establece el conjunto de las grandes empresas corporativas ligadas al mercado nacional y exterior. En general es el área reservada sobre todo para la promoción de negocios y atracción de

inversión foránea. La preocupación del gobierno estatal es construir infraestructura competitiva para la expansión de capital en la zona y bajo la lógica del comercio internacional. En el área externa al recinto portuario, en la zona urbana se desperdigan, en conglomerados, numerosos negocios micro y pequeños, muchos informales, que se ligan a la actividad comercial del consumo de los habitantes de la ciudad, que se alimentan de la derrama salarial generada por las empresas establecidas al interior del puerto. Son negocios para el comercio y de servicios que no están articulados a las empresas del recinto portuario e industrial de la siderúrgica” Martínez (2012: 3),

Lo anterior lo corroboran los resultados del Índice de Ciudades Prosperas (ICP), que dice que la ciudad de Lázaro Cárdenas territorialmente está compuesta de tres localidades: Lázaro Cárdenas, La Orilla y Las Guacamayas, lo que equivale a una conurbación intramunicipal, ya que el municipio muestra: “Las condiciones de desigualdad que se encuentran en buena parte de los puertos mexicanos, donde las Administraciones Portuarias Integrales (API) actúan y se desarrollan sin una adecuada relación y apoyo a la ciudad que las asienta, determinando dos grandes polos que tienden a oponerse: el de crecimiento económico y prosperidad en el puerto y el de asentamientos precarios con baja calidad de infraestructura en la ciudad...en síntesis, el empleo de baja remuneración, el crecimiento económico y habitacional, la inseguridad y el impacto de estos factores negativos en temas como la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida, destacan como los principales elementos contextuales del deterioro de la ciudad de Lázaro Cárdenas” (ONU-Habitat, 2016: 17).

- **El Puerto de Lázaro Cárdenas**

Desde inicios del siglo pasado como se citó, se pensaba en la creación de un puerto en el estado de Michoacán, ya se habían realizado estudios físicos del litoral se consideró la ensenada de la localidad de *Petalcalco* (estado de Guerrero), sin embargo se concretó en la actual ubicación en el estado de Michoacán, el lugar se seleccionó ya que contaba con excelentes condiciones, se pueden mencionar la fosa marina frente a lo que es actualmente el canal de acceso, que permitió la creación del puerto con mayor profundidad de México, lo que accedió a facilitar el dragado, y reducir costos de construcción y mantenimiento; además de los existentes canales de agua naturales y escenario climatológico adecuado. Se creó en función del descubrimiento de importantes yacimientos de minerales férricos y es cuando ocurre el suceso que detonó la creación que se erigió a la par de la siderúrgica de Lázaro Cárdenas-Las Truchas, la construcción del puerto se inició hacia 1970, por lo que es un puerto joven. Ambos se planearon para ser construidos en la desembocadura del río Balsas con terminales de metales y minerales que dieron la pauta para los primeros muelles (Ayuntamiento de Lázaro Cárdenas, s/f). Si bien el puerto nació como industrial, conforme el comercio mundial se cambió a un mercado de contenedores comenzó a cobrar importancia, el puerto de Lázaro Cárdenas encontró un nuevo papel, el movimiento de la carga comercial. Ámbito en el que el puerto fue una pieza esencial del Programa de Puertos Industriales, para desarrollar las actividades portuarias, fomentar nuevos polos para puertos, creación de industrias en ellos y fomentar el desarrollo de los puertos.

Hacia el decenio de 1980 el desarrollo, operación y construcciones del puerto lo manejaban las delegaciones de Puertos Mexicanos. La vigilancia estaba a cargo de empresas que proporcionaban servicios portuarios como las maniobras de carga y descarga. Asimismo, las áreas de desarrollo estaban a cargo del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios. Entre 1982 y 1985 se crean la terminal de granos, de 1985 a 1986 la de petróleo y de 1986 a 1994 gradualmente se fueron instalando grúas y se construyó el patio de contenedores (Ayuntamiento de Lázaro Cárdenas, s/f).

Lapso crucial para el desarrollo de los puertos de México es la década de 1990, ya que hacia 1994 se promueve la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (API) a través de la Ley de Puertos a

las que bajo concesión al sector privado se les faculta para que promuevan el desarrollo del puerto⁵ Así, la API Lázaro Cárdenas (APILAC) se crea en 1993, iniciando operaciones en 1994, el concesionario del puerto de Lázaro Cárdenas es una empresa mercantil mexicana de índole paraestatal de la Administración Pública Federal, que tiene a su cargo la responsabilidad de planear, programar y ejecutar acciones para promover, operar y desarrollar el puerto (SCT PMDP, 2015). Es la institución responsable de construir infraestructuras portuarias que garanticen las inversiones privadas o públicas; vigilar la productividad de las maniobras y disponer de las áreas de desarrollo para garantizar la construcción de nuevas terminales y el asentamiento de nuevas empresas y terminales en el puerto. Posteriormente la administración federal concluyó las instalaciones y muelles de la Base Naval del Pacífico puesta en operación el 1 de junio de 1999, que ya tenía antecedentes desde 1996, y que en el 2000 se cambió al puerto de Manzanillo (Colima) Ayuntamiento de Lázaro Cárdenas, s/f.

La etapa denominada Neoliberal y Portuaria de la costa michoacana según Madrigal (2018) se tradujo en la apertura de inversión privada resultado de activos construidos durante treinta años, como las Comisiones Hidrológicas, La Siderúrgica, Fertilizantes de México, Programa de Puertos industriales, Ferrocarriles Nacionales de México, principalmente, que permitieron las relaciones comerciales en especial con la Cuenca del Pacífico, surgen entonces políticas públicas para impulsar el desarrollo portuario. Después de la privatización de SICARTSA en 1992, se consolida la conectividad del puerto al ampliar corredores intermodales en el país, para incorporarlo al Tratado de Libre Comercio (TLCAN) y ampliar sus conexiones con el Foro de Influencia Asia Pacífico (APEC), ello permitió convertir al puerto en centro logístico con excelente posicionamiento en la Cuenca del Pacífico.

En la presente década el puerto de Lázaro Cárdenas representa un papel protagónico en el Sistema Portuario Nacional, al casi finalizar esta registra excelente presencia en América Latina con infraestructura de clase mundial y movimiento de diversidad de cargas, que permite el arribo de grandes embarcaciones, constituye una plataforma logística para recepción y envío de materias primas de las industrias estratégicas de México, en función de su cercanía con los mercados principales del país, de manera que ha elevado el *standard* de respuesta y calidad en sus servicios, que lo hacen altamente competitivo como espacio unitario en el contexto de la globalización (SCT APILAC², s/f).

En cuanto a sus áreas de influencia global el *forenland* del puerto de Lázaro Cárdenas se extiende a diversas latitudes por medio de servicios marítimos comerciales de importantes líneas navieras que lo conectan con numerosos puertos del mundo y que aumentan su extensión por los circuitos intermodales carreteros y ferroviarios que lo unen dentro y fuera de México. Se circunscribe a la costa Oeste de Norte América de Estados Unidos y Canadá, a algunos países de América Central, y de América del Sur como Chile, Argentina, Perú y principalmente con la Cuenca del Pacífico con países como Japón, Malasia,

⁵ Administraciones Portuarias Integrales son sociedades anónimas de capital variable, habilitadas para realizar contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones y prestar servicios como operador de terminales. Constituyen empresas de participación estatal mayoritaria creadas para reorganizar el Sistema Portuario Nacional. La concesión otorgada sin comprometer la administración pública centralizada directa se debe a que el Estado ejerce la función pública sin perder el control y rectoría conforme a sus facultades. Pueden celebrar, con otra empresa, contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones para prestar en alguna terminal portuaria servicios como operador de ésta. maniobras de recepción, carga/descarga, llenado/vaciado, almacenamiento y despacho de carga general y contenerizada o no, en el que se incluyen transferencia de bienes o mercancías de buque a patio o viceversa, y de patio a transporte terrestre o viceversa, así como servicios de acarreo, otras maniobras y actividades propias de la terminal, conforme a la Ley de Puertos.

Filipinas, Singapur, Taiwán, Corea, Rusia, China, Indonesia, Tailandia, Pakistán, Nueva Zelanda y de Sudáfrica, por citar algunos (SCT APILAC², s/f y SCT APILAC³, s/f).

En lo referente al *hinterland*, su área de influencia interna se circunscribe a través de los ejes intermodales ferroviario y carretero a las entidades de Michoacán, Jalisco, San Luis Potosí, Morelos, Puebla, Veracruz, Estado de México, Ciudad de México, Guerrero, Guanajuato, Nuevo León y Tamaulipas principalmente, que concentra el 60% del Producto Interno Bruto (PIB), en algunos de estos estados se localizan la mayoría de las plantas de producción del país y de mayor demanda de productos de consumo interno (SCT APILAC², s/f y SCT APILAC³, s/f).

Cabe resaltar la actual infraestructura de primer orden con que cuenta el puerto de Lázaro Cárdenas incluye áreas de almacenamiento, de navegación, terminales y diversas instalaciones. Entre las terminales públicas hay: dos especializadas de contenedores, tres de usos múltiples (ArcelorMittal, Logistics GPS y Multipropósito), de minerales a granel y del acero, de graneles agrícolas y sus derivados, especializada de contenedores. Entre las terminales privadas están: de carbón (CFE), de metales y minerales (ArcelorMittal), de fertilizantes (Fertinal), de fluidos petroleros (PEMEX), de desmantelamiento de embarcaciones y manejo de fluidos (GEN); además cuenta con punto de inspección fitosanitaria, patios de almacenamiento entre los que destacan los de automóviles, instalación especializada para recepción y almacenamiento de aceites y grasas vegetales. Tiene aduana interna, área de servicios logísticos de transporte, recinto fiscalizado estratégico y terminal especializada de automóviles. Y posiciones de atraque y canales de navegación. Asimismo, cuenta con un Centro de Control de Tráfico Marítimo que es actualmente el más moderno de las API del país, con una torre única en México, con visibilidad de 360 grados y una altura de 38 metros, permite obtener una visión total de las instalaciones portuarias y de las maniobras que se realizan en las mismas. Actualmente el puerto se considera el espacio idóneo como plataforma de exportación e importación de automóviles más importante del Pacífico mexicano.

Dos Lázaro Cárdenas: el del puerto y el de la ciudad a través de las empresas

De acuerdo con Vázquez (1997) existe supuestamente una línea de actuación que permite mejorar los procesos de reestructuración productiva de las ciudades y regiones y favorecer la creación de empleo. Las empresas externas innovadoras son un factor catalizador del desarrollo y supuestamente permitirían acelerar la dinámica productiva y espacial, este tipo de estrategia no es generalizable a los territorios que tienen un potencial de desarrollo limitado o cuyo sistema productivo se articula alrededor de actividades como las de carácter extractivo. En unos casos la mejora del nivel de vida de la población sólo es posible a través de operaciones asistenciales y de preservación del medio ambiente y cultural. Aparecieron así a finales del siglo pasado formas de organización que permitieron que las grandes empresas se separaran de las medianas y pequeñas, ya que cuentan con mayor autonomía en la definición y desarrollo de los productos, en el control de los procesos de producción y en la comercialización y distribución; por lo tanto, las grandes empresas adquieren mayor libertad en la gestión y participan activamente en la toma de decisiones que afectan a la unidad productiva local.

Tal es el caso de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas, según Martínez (2012) en la cual la pequeña y mediana empresa se sitúa en la ciudad y surge como un sector económico secundario entre las prioridades de fomento de inversión de los gobiernos federal y estatal en la zona. En contraste han sido las grandes empresas establecidas en el puerto las que registran mayor dinamismo y son las prioritarias por su vínculo con el comercio internacional. De hecho, en la política económica del estado de Michoacán en su zona costera en donde está Lázaro Cárdenas, se acentúa la importancia y el papel de las grandes inversiones, las cuales están en el puerto. Este autor realiza un extenso análisis sobre esta

diferenciación, que permite explicar los dos Lázaros Cárdenas que se observan, el del puerto y el de la ciudad, a los que denomina “circuitos económicos” con empresas diferentes.

En el circuito del puerto, afirma Martínez (2012) el de las grandes empresas, visto como la infraestructura edificada como un complejo, se organizó como puerto industrial; primero con inversión pública federal, como un área para la producción y transferencia de mercancías. para generar condiciones de localización industrial y desconcentración económica. Se conformó a la gran empresa como dinámica, con instalaciones portuarias y marítimas, accesos de comunicación terrestre, hasta áreas para un parque industrial, con extensa infraestructura al servicio de las empresas establecidas en el recinto que diversificarían la economía y ampliarían las exportaciones. El complejo industrial, suponía la integración de grandes empresas para dar contrapeso a la actividad siderúrgica en la localidad. Sin embargo, la situación se modificó en la última década del siglo XX, ya que las empresas establecidas en el área cambiaron sustancialmente, específicamente por sus vínculos productivos y comerciales fuera de la localidad y por las diferentes estrategias de integración industrial. Debe recordarse que entre las grandes empresas de Lázaro Cárdenas está la siderúrgica, que ha desempeñado un papel protagónico paralelo al desarrollo del puerto.

De manera que manifiesta Martínez (2012: 760): “las principales empresas emplazadas en el puerto se consolidaron, como parte de un conglomerado de negocios, separado de la economía local y con presencia nacional e internacional en diferentes actividades (extracción, procesamiento, servicios, comercio). Las plantas industriales establecidas en la zona, se extiende preferentemente a los niveles nacional e internacional y, en consecuencia, aparecen desligadas de las condiciones del desarrollo local, en donde el puerto cuenta con infraestructura para responder a los requerimientos internacionales”

En el circuito de la ciudad, en contraste, (Martínez, (2012: 785) asevera que se encuentra el de las micro y pequeñas empresas, al establecerse la industria, la actividad portuaria y el crecimiento en Lázaro Cárdenas, se manifestó significativamente la desarticulación entre la economía local y las grandes empresas, aunque dissociado del área de mayor dinamismo, funciona sobre la derrama salarial y la fuerza de trabajo ligada a los consorcios empresariales establecidos al interior del puerto. Se trata de un mercado que se sujeta a las fluctuaciones impuestas por los elevados e irregulares flujos de inversión en infraestructura industrial, urbana y agrícola, de una rotación dilatada de capital y con una constante movilidad poblacional, de altos salarios, que aún genera dificultades de abastecimiento, fluctuación en los precios de las mercancías en su mayoría importadas a la localidad y altos rangos de inflación. La desarticulación derivada por el mercado se aprecia marcadamente en el área urbana y en su área inmediata de influencia, el mercado integra a la población de forma separada, con mínimos y a veces inexistentes flujos de intercambio con los otros segmentos de la actividad económica en la zona; que debieran incorporarse de acuerdo con una lógica global. Lo cual se refuerza con la acción de las grandes empresas en el contexto de la internacionalización del capital y vinculadas a mercados extralocales. El complejo industrial básicamente demanda mano de obra, e incide en el crecimiento de comercio y servicios se alimentan de los ingresos y del trabajo de la población asalariada local, se abastecen con artículos que no se fabrican en la zona, existencia de comercio informal y se asocia a la expansión desordenada de los asentamientos urbanos irregulares sobre las áreas rurales. Se trata de la dinámica que sobre todo se integra al mercado extralocal, mediante la importación y exportación de materias primas y de productos. Los negocios establecidos muy poco se enlazan con las grandes empresas, la mayoría prestan servicios a los operadores de carga y transporte, a la vez que atienden el consumo individual de los trabajadores. Se trata de negocios que podrían clasificarse como micro y pequeñas empresas, con una fuerte carga de informalidad y de gestión familiar, establecidos en la periferia del recinto portuario e industrial, vinculados a los servicios de carga y transporte de materiales e insumos, y buena porción de talleres para el servicio a tractocamiones, servicios de vulcanizadora, refaccionaria,

talleres de torno y soldadura, etc. Otro tipo de negocios son para el consumo y reproducción de los trabajadores del área, así como de servicios de transporte colectivo, alimentación, diversión y hospedaje, pequeñas tiendas de abarrotes, vinaterías, panaderías, farmacias, etcétera, no tienen vínculos con las empresas del interior del puerto, operan en atención del consumo de la población.

Conclusiones

México cuenta con una localización privilegiada en el contexto del comercio global, al poseer litorales hacia dos océanos, ámbito en el que el puerto de Lázaro Cárdenas tiene una ubicación trascendental, ya que se localiza hacia la Cuenca del Pacífico, lo cual le confiere un carácter geoestratégico. Derivado de lo cual se conecta con numerosos puertos y arriban las más importantes navieras, esto es posible por la infraestructura de primer orden que tiene en la actualidad.

Sin embargo, este éxito del puerto no se aprecia paralelo en la ciudad, hay desarrollo disímiles y carencia de articulación entre ambos, ya que en contraste esta enfrenta numerosos problemas socioeconómicos resultado de políticas públicas inadecuadas. La zona ha pasado por diversas propuestas de política de desarrollo y variedad de replanteamientos de integración regional y transformaciones territoriales, que sin embargo no han vinculado a los dos recintos de manera significativa. Aunado a ello se tuvo en la zona una etapa de gran inseguridad resultado de pugnas entre carteles de drogas por el estratégico espacio que representa y el tráfico clandestino de metales; situación que actualmente ha superado.

En el desarrollo de ambos escenarios, el portuario y el urbano, han desempeñado un papel protagónico, la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas y el puerto de Lázaro Cárdenas, que dieron pauta para la creación del puerto industrial, que conforme ha ido creciendo el comercio mundial, simultáneamente ha desarrollado la vocación comercial, en especial por localizarse hacia la Cuenca del Pacífico.

Se advierte por lo tanto dos Lázaro Cárdenas entre los que no hay articulación, el del puerto que se ha conectado a escala global con transnacionales que han instalado en el recinto grandes empresas con considerables capitales ligadas al comercio internacional y nacional en el contexto de la internacionalización del capital y vinculadas a mercados extralocales; en contraste en la ciudad hay pequeñas empresas para abastecer a los trabajadores del puerto y la gente de la localidad, e incluso se aprecia la informalidad en el comercio, que dependen de la derrama salarial, el complejo industrial portuario básicamente demanda mano de obra, servicios y comercio para sus trabajadores, determinando dos espacios que tienden a oponerse, dando lugar a una bidimensión en la ciudad puerto de Lázaro con una marcada divergencia y desarticulación.

Referencias

Administración Portuaria Integral, (APILAC PEPICLC) (s/f) *Plan estratégico Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas s/f* (PEPICLC) Disponible en:

https://www.puertolazarocardenas.com.mx/Docs%20pdf/marcolegal/programa_maestro_2000.pdf
[Accesado el 25 de mayo de 2019).

Ayuntamiento de Lázaro Cárdenas, (2019) "Plan de Desarrollo Municipal 2018-2021" en *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo*, Tomo CLXXI, martes 19 de febrero de 2019, N° 89 Morelia Michoacán.

Ayuntamiento de Lázaro Cárdenas, (s/f) *Municipio de Lázaro Cárdenas. Gobierno Moderno y Transparente Administración 2009 – 2011*. Disponible en:

<https://www.puertolazarocardenas.com.mx/Docs%20pdf/Notas/MESA%204.-%20LAZARO%20CARDENAS,%20LA%20HISTORIA%20DE%20UN%20PUERTO%20EXITOSO/PDFS/AYUNTAMIENTO%20LAZARO%20CARDENAS.pdf>. [Accesado el 15 de junio de 2019).

Banco de México, (2018) "Las Zonas Económicas Especiales de México" en *Reporte sobre las Economías Regionales* enero-marzo 2018, Recuadro 3, pp. 33-36, junio 2018. México.

Capel, H., (1969) "El modelo de la base económica urbana" en *Revista de Geografía*. Vol. 3 Núm. 1-2 pp. 5-39. Universidad de Barcelona, España.

Comisión del Río Balsas-Secretaría de Recursos Hidráulicos, (CRB) (1965), La Villita. Las Truchas. Industrialización de la costa del Pacífico, SRH, México.

Falko, E., (2016) "La tormentosa vida en Lázaro Cárdenas" en *Revista Nexos*. Sección expediente, octubre de 2016 en línea. Disponible en:

<https://www.nexos.com.mx/?p=29741> [Accesado 5 de julio de 2019].

Garrocho, C., (2003) "La teoría de la interacción espacial como síntesis de las teorías de localización de actividades comerciales y de servicios" en *Economía Sociedad y Territorio*. Vol. IV N° 14 julio- diciembre pp. 203-251. El Colegio Mexiquense, Toluca, México.

Hiernaux, D., (1991) "Del auge a la recesión: ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán" en Gustavo López (coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán* El Colegio de Michoacán-Gobierno del Estado de Michoacán, Zamora, pp. 143-155.

Hiernaux, D., (1998) "Enclave moderno y contradicciones sociales de la apertura: Ciudad Lázaro Cárdenas Michoacán en *Ciudades provincianas de México: historia, modernización y cambio cultural*, en Víctor Manuel Muro (coord.), El Colegio de Michoacán, México. pp. 253-268.

Madrigal, J., (2018) La desembocadura del río Balsas (1947-2017). Transformaciones territoriales previas a la propuesta de la Zona Económica Espacial de Lázaro Cárdenas-La Unión, Tesis para obtener el grado de maestro en Estudios Regionales, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

Martínez, J., (2012) Micros, pequeñas y grandes empresas, dos circuitos económicos separados. Lázaro Cárdenas, Michoacán, en *Economía, sociedad y territorio*. Vol.12 no.40 sep./dic. 2012, pp 751-791. Toluca México.

Ojeda, J., (2011) “Los puertos mexicanos en el siglo XXI: situación y debate (1991-2012)” en *Ciencias y Mar*, Vol. XV, Num. 45, pp. 19-62 Universidad del Mar, Oaxaca, México

Organización de las Naciones Unidas (ONU-Habitat) (2016) *Informe Final Municipal Lázaro Cárdena 2016 Michoacán, México*. Índice Básico de las Ciudades Prósperas, ONU_Habitat, Representación para México. México. Disponible en:

<https://inforavit.janium.net/janium/Documentos/57808.pdf> [Accesado el 19 de julio de 2019]

Portal Portuario (PP) (2019) *Asia concentra seis de las ocho principales rutas marítimas de comercio internacional*, 7 de mayo de 2019. Disponible en:

<https://portalportuario.cl/asia-concentra-seis-de-las-ocho-principales-rutas-maritimas-de-comercio-internacional/> [Accesado el 7 de julio de 2019].

Salguero, J., (2006) Enfoques sobre algunas teorías referentes al desarrollo regional, Conferencia estatutaria para posesionarse como Miembro de Número de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá.

Sandoval A. y L. Espinosa, (2012) *Determinación de la ubicación para una Terminal Especializada de Vehículos en el Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán* Tesis para obtener el título de ingeniero civil. Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional Autónoma de México.

http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Capitulo_2_La_teor%C3%ADa_de_interacci%C3%B3n_espacial_fusi%C3%B3n_de_enfoques_teoricos_para_identificar_la_estructura_funcional_de_redes_de_ciudades. [Accesado el 13 de mayo de 2019].

Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (SCT APILAC¹) (s/f) *Acerca del puerto*. Disponible en:

<https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/acerca> [Accesado el 15 de mayo de 2019].

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (SCT APILAC²) (s/f) Puerto Lázaro Cárdenas, Handbook, Folleto Portuario. Disponible en:

https://issuu.com/puertolazarocardenas/docs/handbook_puerto_lc [Accesado el 2 de julio de 2019]

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (SCT APILAC³) (s/f) *Hinterland y Foreland*. Disponible en:

<https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/hinterland-y-foreland> [Accesado el 18 de junio de 2019]

Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (SCT APILAC⁴) (s/f) *Plano del puerto*. Disponible en:

<https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/plano-del-puerto> [Accesado el 15 de junio de 2019]

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (SCT APILAC⁵) (s/f) *Ubicación*. Disponible en:

<https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/ubicacion> [Accesado el 14 de junio de 2019]

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT PRODELI) (2004) *Programa de Gran Visión de Desarrollo Litoral*. Disponible en:

[Http://www.sct.gob.mx/fileadmin/cgpm/pndp2008/htm/prodeli.htm](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/cgpm/pndp2008/htm/prodeli.htm) [Accesado el 12 de julio de 2019]

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT PMDP) (2015) *Programa Maestro de Desarrollo Portuario del puerto de Lázaro Cárdenas 2015 – 2020 PMDP*. Disponible en:

https://www.puertolazarocardenas.com.mx/Docs%20pdf/marcolegal/pmdp%202015_2020.pdf
[Accesado el 23 de junio de 2019]

Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) (2012) Atlas de Riesgos de Lázaro Cárdenas EEXCO, Estructuras, Excavaciones y Construcción, México

http://www.normateca.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Resource/2612/Atlas_Estados/16052_LAZARO_CARDENAS/ATLAS_DE_RIESGOS_LAZARO_CARDENAS.pdf

Secretaría de Gobernación Consejo Nacional de Población (SEGOB CONAPO) (s/f) *Capítulo 2. La Teoría de Interacción Espacial: Fusión de Enfoques Teóricos para Identificar la Estructura funcional de Redes de Ciudades* en Publicaciones recientes 59-96. Disponible en:

http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Capitulo_2_La_teor%C3%ADa_de_interacci%C3%B3n_espacial_fusi%C3%B3n_de_enfoques_teoricos_para_identificar_la_estructura_funcional_de_redes_de_ciudades [Accesado el 14 de junio de 2019].

Secretaría de Marina (SEMAR) (s/f) *Datos generales del puerto de Lázaro Cárdenas* Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (DIGAHOM). Disponible en:

<https://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioLazaro.pdf> [Accesado el 2 de mayo de 2019]

Vázquez, A., (1997) "Gran empresa y desarrollo endógeno: La convergencia estratégica de las empresas y territorios ante el desafío de la competencia" *EURE (Santiago)*, vol.23, No.70, Dic, p.5-18.