

Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIOR ARAGÓN

**LA IMPORTANCIA DE LA BIOCEANIDAD Y EL DESARROLLO
PORTUARIO EN MÉXICO, CASO: PUERTO DE VERACRUZ Y PUERTO DE
LÁZARO CÁRDENAS DE 2012-2016**

**TESINA
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
RELACIONES INTERNACIONALES**

**Presenta:
EDUARDO GARCÍA VILLA**

ASESORA: MAESTRA CLAUDIA RIVERA FUENTES

Ciudad Nezahualcóyotl, Estado de México 2018



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Índice

Glosario:.....	4
Introducción	6
Capítulo 1. Marco Teórico Conceptual.....	9
1.1 Terminología aplicada en los puertos marítimos nacionales.	12
Capítulo 2: Antecedentes históricos del puerto de Veracruz y del puerto de Lázaro Cárdenas.	20
2.1 El puerto de Veracruz.....	20
2.2 El puerto de Lázaro Cárdenas.	33
2.3 La Creación de las API'S (Administración Portuaria Integral).	39
Capítulo 3: Estructura portuaria, flujos de mercancía en los puertos de Veracruz y Lázaro Cárdenas.....	43
3.1 Características geográficas e Infraestructura del puerto de Lázaro Cárdenas.....	43
3.2 Características geográficas e infraestructuras del puerto de Veracruz.....	50
4-Análisis de las problemáticas del desarrollo portuario en México en la actualidad (2012- 2016).	55
4.1 La Inversión en los puertos nacionales en el periodo de Enrique Peña Nieto y perspectivas de los mexicanos hacia el futuro (Zonas Económicas Especiales).	56
4.1.1 Veracruz	62
4.1.2 Lázaro Cárdenas.....	66
4.2 Seguridad portuaria en los puertos de Lázaro Cárdenas y de Veracruz.....	70
4.2.1 El puerto de Veracruz.....	71
4.2.2 El puerto de Lázaro Cárdenas	74
4.3 La importancia de la bioceanidad de México	76
4.3.1. El caso del puerto Lázaro Cárdenas	80
4.3.2. El caso de Veracruz.....	81
Conclusión.	84
Anexos	90
ANEXO I	90
ANEXO II	91
ANEXO III.....	91
Bibliografía	93
Hemerografía.....	95

Índice de Imágenes.

Ilustración 1 Infraestructura de un dique.....	15
Ilustración 2 Dique paralelo a la costa, como el que cuenta el Puerto de Veracruz.....	16
Ilustración 3 Dique convergente, como el que cuenta el Puerto de Lázaro Cárdenas.....	16
Ilustración 4 De la función de la escollera	17
Ilustración 5 Tipos de escolleras o tetrápodos.....	17
Ilustración 6 Primera ubicación del puerto de Veracruz en el siglo XVI.....	21
Ilustración 7 Construcción del puerto de Lázaro Cárdenas en 1974	35
Ilustración 8 Uso de suelo del puerto de Lázaro Cárdenas.....	49

Índice de Gráficas.

Gráfica 1. Crecimiento del tráfico marítimo de altura en México de 1994 al año 2000	31
Gráfica 2. Crecimiento de las exportaciones por tonelada en México de 1994 al año 2000..	32
Gráfica 3. Inversión en el sector portuario de septiembre de 2016 a junio de 2017.	61
Gráfica 4. Movimiento de contenedores en millones de TEUs en el puerto de Lázaro Cárdenas del año 2015 al 2017.....	69

Índice de mapas.

Mapa 1. Ubicación de las API'S en la República Mexicana.....	42
Mapa 2. Conectividad del puerto de Lázaro Cárdenas vía ferroviaria.	45
Mapa 3. Conectividad del puerto de Lázaro Cárdenas con la región de Asia Pacifico.....	78
Mapa 4. Conectividad del puerto de Veracruz con América Latina, África y Europa.....	82
Mapa 5. Importancia de la bioceanidad en México.....	88

Índice de tablas

Tabla 1 Desarrollo portuario del año 2015 al 2017	65
---	----

Glosario:

API: Administración Portuaria Integral.

I.E.D.: Inversión Extranjera Directa.

FONDEMAR: Fondo de Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

IALA: International Association of Lighthouse Authorities, por su traducción: Asociación Internacional de Autoridades de Faro

OMC: Organización Mundial del Comercio

TEU: (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.

TLC: Tratado de Libre Comercio.

TTP: Tratados en la región Asia-Pacífico: Australia, Corea, China, India, Israel, Singapur, y Tratado de Asociación Transpacífico.

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo

TICS: Tecnologías de información y comunicación

SCT: Secretaría de comunicación y Transportes.

SICE: Sistema de Información sobre Comercio Exterior

S.S.P. : Secretaria de Seguridad Pública

ZEE: Zonas Económicas Especiales.

Agradecimientos.

El concluir esta investigación ha sido una gran experiencia, por ello quisiera tener en cuenta a mis seres queridos dando gracias por ese apoyo incondicional para lograr finalizar este trabajo.

En mi primer lugar a mis padres, Jaqueline Villa García y Gerardo García Hernández. Gracias a ellos comprendí que un reto que tiene dificultad vale la pena afrontarlo; por que entré más grande es, mayor es la recompensa. Además, me enseñaron a encarar la adversidad y no quedarse con los brazos, buscar soluciones y no más problemas. En esta parte agregaré la siguiente frase que me dijo mi padre: “Lo importante no es llegar a la cima de una montaña; si no, permanecer en ella.”

A mis hermanos Omar Iván García e Itzel Jaqueline García, por compartir momentos importantes, por escucharme en esas situaciones difíciles, para alentarme y seguir adelante. Sin ellos mi vida no sería igual; por ello le doy gracias a mi hermana siendo un ejemplo que seguir por ser la mayor y a mi hermano, esperando ser un ejemplo que seguir para él.

Quiero agregar a mis amigos de la carrera, porque ellos comprenden lo difícil y arduo que fue estudiar una licenciatura como lo es Relaciones Internacionales. Por tal motivo agradezco a: Whitney Arely Rodríguez; por ser una excelente amiga y una brillante compañera de clases; a Ricardo Bermúdez, Pamela Martínez, Lulú González, Dulce Ramírez, Alberto Segura, José Eliú, por permitirme conocerlos, formar parte de mi trayectoria universitaria y seguir manteniendo la comunicación para seguir saliendo.

A todos mis profesores que tuve mientras cursaba la carrera y a mi jurado por guiarme por compartir su conocimiento para lograr por terminado este escrito. Agradezco especialmente a la maestra Claudia Rivera, sin ella este trabajo no hubiera sido posible.

A Dios, por guiarme cada que me siento perdido y por darme una vida plena.

Por último, a Michaelle Ramírez, por ese apoyo y cariño incondicional que me demuestra.

Introducción

El objetivo de esta investigación será la importancia de la bioceanidad en los puertos de México y su impacto en el desarrollo portuario a nivel internacional. Para analizar esta problemática se tomará en cuenta como ejemplo al puerto de Lázaro Cárdenas; ubicado en la costa del Océano Pacífico, y al puerto de Veracruz localizado en la costa del Océano Atlántico, en el período de 2012-2017 bajo el mando del presidente en turno Enrique Peña Nieto. De este modo se explicará el papel que tienen estos puertos en materia de marina mercante, así como la inversión e innovación de la infraestructura portuaria, así como la tecnología implementada en estos puertos durante la presente administración.

Para comprender esta problemática, se analizarán los diversos factores (internos; como la escasa inversión en el sector portuario y los externos; buscando conectar con puertos internacionales que sean de ayuda para aprovechar la bioceanidad de México).

De este modo se busca resolver la siguiente cuestión: ¿Cómo aprovechar la doble salida al mar que cuenta la nación, para lograr un desarrollo portuario competente a nivel internacional? Por lo cual en el presente trabajo destaca la relevancia de un país al contar con una doble salida al mar y a su vez propone soluciones para el óptimo aprovechamiento de los puertos mercantes, tomando como ejemplo el puerto de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas.

Este trabajo se sustenta bajo la siguiente hipótesis: Si se mejora la infraestructura en los puertos de México (principalmente en el puerto de Veracruz y Lázaro Cárdenas), teniendo como oportunidad las Zonas Económicas Especiales y se fomentan políticas en desarrollo portuario tanto nacionales como internacionales; se podrá tener un desarrollo en diversas áreas como en el sector económico, laboral, cultural, social, político, tecnológico y de comercio exterior. Con ello se logrará aumentar las exportaciones e importaciones que lleguen a los recintos portuarios.

Al contar con puertos de mejor calidad; se obtendrá como resultado un tráfico de mercancías más rápido y eficiente, así como un mayor volumen de carga y descarga en los recintos portuarios, por lo tanto, serán competentes a nivel internacional. Como consecuencia del desarrollo portuario, se logrará un crecimiento en diversas áreas de oportunidad en México y su conectividad con el mundo mediante el mar. Por lo cual se podrá reactivar la economía en las áreas

que tienen dificultades financieras (como el Estado de Veracruz y el Estado de Michoacán), de este modo favorecerá a la comunidad internacional en materia de marina mercante y tráfico marítimo.

Por lo tanto, la presente investigación está justificada tomando como base el modelo de las Zonas Económicas Especiales (Z.E.E.), usando la ley de este modelo implementado en el sexenio del presidente Enrique Peña Nieto, es la primera vez en México que se implementa este sistema, el cual propone garantizar la continuidad de programas, acciones y políticas públicas de largo plazo considerando paquetes de estímulos para cada zona económica (destacando el Estado de Michoacán y Veracruz). Los detalles referentes al tema de Zonas Económicas Especiales, y sus objetivos se retomará en el capítulo 4.1.

Este tema de investigación se divide en 4 capítulos que nos permiten establecer un análisis del desarrollo portuario en México (principalmente el puerto de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas), así como la importancia de su posición bioceánica y las ventajas que pueden ayudar al crecimiento nacional.

En el capítulo uno se explica el marco teórico conceptual, detallando la teoría utilizada para fines de este tema de investigación. Resalta la teoría propuesta por Alfred Mahan, quien propone destacar la importancia de una nación al contar con una flota naval y mercante para el desarrollo de una nación. Como adicional se agrega un apartado para comprender la terminología referente a los componentes portuarios ocupado a lo largo de este trabajo.

En el segundo apartado se comenta los antecedentes de los puertos nacionales. Por un lado, se encuentra el puerto de Veracruz (ubicado en la costa del Océano Atlántico) y por el otro el puerto de Lázaro Cárdenas en Michoacán (localizado en la costa del Océano Pacífico), haciendo un comparativo desde la época del Virreinato hasta inicios del siglo XXI. Para este capítulo se tomarán en cuenta las medidas que se han implementado por el gobierno mexicano para el correcto funcionamiento de los puertos nacionales. Como punto de partida se analizará el sexenio del expresidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), destacando la creación de las API'S (Administración Portuaria Integral) como una medida administrativa que ayuda a regular las funciones y operaciones de los puertos en México, referenciando cómo ha influido en el desarrollo portuario hasta la actualidad.

En el capítulo tres se analizarán los factores geográficos, económicos, comerciales que hay en el Estado de Veracruz y en el Estado de Michoacán. Este apartado destaca la importancia de las costas y la ubicación geográfica del puerto de Lázaro Cárdenas y del puerto de Veracruz. Por lo tanto, se mencionará la relación que tienen a través del mar y su conectividad con diversos puertos internacionales. Todas estas vertientes se tomarán en cuenta para llevar a cabo el análisis oportuno, por lo cual se determinará el papel que juegan los recintos portuarios de México a nivel internacional, este análisis se llevará a cabo en el capítulo 4, destacando la importancia de la bioceanidad.

Tomando como punto de partida y para una mejor comprensión de análisis, acorde a la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), existen tres factores relevantes para el correcto funcionamiento de un puerto marítimo mercante. El primer factor; es el calado, es el agua a lo largo de los muelles y en las proximidades de la zona portuaria; el segundo, es la velocidad de carga o descarga por hora que se puede conseguir con el equipo de manipulación de la terminal portuaria. Cuanto más rápidas son las operaciones de manipulación, menos posibilidad hay que se produzcan contratiempos, de este modo es más rápida la rotación de los buques que transporten mercancía. El tercer factor es que haya suficiente espacio de almacenamiento, lo que resulta indispensable para la explotación rentable de grandes mercancías, con el objetivo que el puerto de carga tenga cantidades suficientes de espacios para recibirlas, lo que permite transportarlas y ubicarlas con rapidez.¹

Por último, el capítulo 4, retoma los capítulos anteriores, como objetivo se hace un análisis en concreto para resaltar la importancia de la doble salida al mar con la que cuenta México. Teniendo como área de oportunidad de oportunidad las Zonas Económicas Especiales, donde pretende explicar los logros en el sexenio del presidente Enrique Peña Nieto en materia portuaria hasta el año 2016, tomando como base el modelo de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales(L.F.Z.Z.E.E.), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2016, en la cual se menciona las factuales y el aprovechamiento con que cuentan estas zonas, destaca principalmente el artículo 33 fracción I y II (véase anexo 2).²Como adicional para este apartado, se tomará en cuenta la infraestructura de estos puertos, haciendo mención de las herramientas que

¹ Informe de la UNCTAD, El transporte Marítimo del mineral de hierro, Naciones Unidas 1974, pág. 36.

² Ley Federal de Zonas Económicas Especiales, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFZEE.pdf> fecha de consulta 24 de abril de 2017

pueden mejorarse y aprovecharse para lograr un desarrollo integral en la zona donde están ubicados dichos recintos.

Capítulo 1. Marco Teórico Conceptual

Con todos los factores comentados en la introducción se realizará un análisis concreto sobre la situación de los puertos nacionales, con el objetivo de aprovechar la doble salida con que cuenta México. Para fines de esta investigación, se pretenderá analizar la problemática de la posición bioceánica de México, resaltando las propuestas realizadas por Alfred Mahan en materia de geopolítica, para comprender la situación de los recintos portuarios nacionales. Como adicional y para fines de referencia se tomará en cuenta los argumentos de Kheone Robert y Nye Joseph, la teoría de la interdependencia

Para comprender el tema de la bioceanidad se tomará en cuenta al Almirante Alfred Mahan, quien en su obra “Influencia del poder naval en la historia”, menciona los siguientes criterios que afectan a la formación del poderío marítimo de una nación:

- 1) La situación geográfica, la presencia de litoral, el relieve, el paisaje, los países vecinos: cómo pueden ayudar u obstaculizar el desarrollo. Creía que el fundamento del poder de un estado no reside sólo en tener zonas bañadas por el mar, sino también en poseer bases estratégicas.
- 2) La estructura física; incluye la productividad natural, el clima, la cantidad de recursos probados que pueden utilizarse e incluso vender los restos en el extranjero.
- 3) El territorio, en este criterio Mahan lo concentró en la extensión de la costa, en la franja litoral, y no en la cantidad total del territorio estatal. Asimismo, el concepto del poderío marítimo también señaló que la larga línea costera no lo es todo.
- 4) El carácter del gobierno. En este criterio A. Mahan incluyó todas las instituciones del estado, el régimen político, la competencia jurídica y capacidad de la lucha de los líderes políticos, la presencia o ausencia de corrupción y la burocracia en las altísimas esferas del poder.

Frecuentemente, el factor humano es la clave para el éxito o la decadencia del Estado³.

Con los cuatros aspectos que se mencionan, se lleva acabo el análisis de este tema de investigación. Retomando las características geográficas, de infraestructura que tiene los dos puertos, tanto el puerto de Veracruz como el puerto de Iázaro Cárdenas. Siguiendo con el análisis se propone comprender la situación de esta doble salida al mar que cuneta México, pues su conectividad mediante el mar es destacable para el resto del mundo. El cuarto punto hace referencia a las medidas implementadas en la administración del presidente Enrique Peña Nieto, para llevar un desarrollo portuario concreto.

Alfred Mahan resalta los aspectos que debe cubrir una nación para obtener un beneficio, visualizando que el mar es una herramienta que permite el desarrollo de una nación. A su punto de vista acentuó, que el papel más importante de la armada es el de la monopolización del comercio internacional, debe promover la colonización de los territorios, la conquista de las comunicaciones marítimas y mantener la posibilidad del comercio libre; es decir, hace referencia a las potencias marítimas en este aspecto. Destaca lo siguiente: la importancia del comercio marítimo como un factor que ayuda al crecimiento de una nación y el tránsito por las rutas marítimas siempre ha sido más barato que por tierra. La intensificación del comercio siempre lleva al desarrollo tanto para una nación como para el extranjero. En materia geopolítica, esta situación refiere a el intercambio de bienes y servicios que ayuden intensamente al capital del país.⁴

Por consiguiente, mencionado la ideología de Alfred. Mahan que acentúa el desarrollo del comercio de un Estado es la clave de su auge. La capacidad empresarial del pueblo impulsa el progreso del sector apropiado de la economía. El país debe enriquecerse no sólo con la ganadería, debe haber personas que tengan la libertad personal y la de movimiento lo que haga que el país avance y no le permita atrasar de sus vecinos.⁵ De tal modo se explicará en este trabajo de investigación el crecimiento que ha tenido México, si es que se ha aprovechado su doble salida al mar y si se ha mejorado las áreas de oportunidad con las que cuenta.

³ Fédorova Katerina, La contribución de A. T. Mahan. El análisis comparativo de los conceptos geopolíticos estratégicos-militar y natural- orgánico. Revista de filosofía, Derecho y política, no 16, enero de 2013, pág.6-9, en: <http://universitas.idhbc.es/n17/17-02.pdf> fecha de consulta: 24 de abril de 2017

⁴ Fédorova Katerina, Óp. Cit pág. 6

⁵ Ibidem, pág. 8

Por último, resalta un aspecto importante refiriéndose al avance y desarrollo de una nación, explicando de tal modo Alfred Mahan que es natural para un gobernador promover su país avance, desarrollar sus sectores positivos únicos, ayudar a los sectores débiles, es decir, hacer todo para el bienestar de su país.⁶ Con lo cual se pretende analizar el tema de las Zonas Económicas Especiales con las que cuenta México, teniendo como delimitación conceptual la presente administración al mando del presidente en turno Enrique Peña Nieto.

Por otro lado la teoría de la interdependencia, surge a principio de la década de 1970, estos dos autores (Kheone Robert y Nye Joseph) cometan dos posturas la primera; proviene desde la óptica liberal idealista, esta, hace referencia a la creciente dependencia mutua entre las sociedades, al estrecharse sus lazos de cooperación internacional. La segunda; tomada desde la postura del materialismo histórico, esta deriva del incremento de interconexiones transnacionales como parte del proceso del capitalismo.⁷

Es decir, esta teoría surge de la necesidad de tener una relación más estrecha entre los Estados, logrando un fin común para su desarrollo. Como se analizará en los próximos capítulos, se ejemplificará esa necesidad del gobierno mexicano para lograr un desarrollo en materia portuaria. Por lo tanto, se pretende abordar el tema de la importancia de la bioceanidad desde esta perspectiva, fungiendo como herramienta de cooperación internacional y aprovechando la doble salida al mar como área de oportunidad.

Otra característica de la teoría de la interdependencia es la disminución del Estado como actor principal en la comunidad internacional, sin dejar de lado su papel e importancia. Esta teoría plantea el surgimiento de nuevos actores internacionales que intervienen en la política Internacional, influyendo en la toma de decisiones para una nación. A su vez propone que estos actores realizan intercambios, tanto materiales como de bienes intangibles, al mismo tiempo atraviesan la frontera sin necesidad de un marco regulatorio perteneciente al orbe estatal; es decir, estas interacciones se regulan más allá de la presencia de un órgano central que las rija.⁸ Bajo este principio está fundamentada la presente investigación, retomando las políticas internas y externas que se han implementado durante el sexenio de Enrique Peña Nieto. En el capítulo tres, se hará un análisis retomando la presencia de diferentes actores que permiten el desarrollo portuario para una nación

⁶ Fédorova Katerina, Óp. Cit pág. 8

⁷ García Picazo Paloma, Teoría Breve de las relaciones internacionales, editorial Tecnos, pág. 180

⁸ García Picazo Paloma, Óp. Cit pág. 182

bioceánica como lo es México. Por lo cual se plantea ejecutar políticas y modelos a seguir como las Zonas Económicas Especiales, para un crecimiento en concreto.

La interdependencia, se ha visto en la necesidad de atender a las demandas del desarrollo económico y social, ha obligado al Estado a abrirse cada vez más al exterior.⁹ Retomando esta parte, se realizará un análisis de la ubicación geográfica de la nación, se logrará encontrar nuevas áreas de oportunidad con las cuales los puertos nacionales puedan conectarse a través del mar. Se propone lograr un desarrollo en materia de marina mercante (tomado como referencia el puerto de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas) y al mismo tiempo reforzar los lazos comerciales que se tiene.

Por último, para los capítulos del presente trabajo escrito se usarán los siguientes métodos de investigación. Para el primer capítulo se utilizará el método histórico; el objeto de estudio de este capítulo busca comprender los acontecimientos históricos en los puertos marítimos de Veracruz y Lázaro Cárdenas en México; así como su importancia e implicación en el entorno internacional. En el segundo capítulo se utilizará el método sintético; el objeto de estudio de este capítulo busca comprender la infraestructura portuaria de México en los puertos marítimos de Veracruz y Lázaro Cárdenas, así como comprender el nivel portuario que tiene México al momento de exportar mercancías. En el capítulo tercero se utilizará el método analítico, el objeto de estudio del capítulo tercero busca analizar las problemáticas del desarrollo portuario; analizando la situación actual de los puertos de Lázaro Cárdenas y Veracruz.

1.1 Terminología aplicada en los puertos marítimos nacionales.

Se introducirán algunos conceptos claves para tener un panorama amplio de cómo está integrado un puerto, así como el modo en operan los puertos nacionales, Es necesario tener en cuenta algunos conceptos, con el objetivo de ver cómo funciona un puerto y conocer la terminología usada en el tráfico marítimo. Cabe destacar, para este apartado, la participación de México en diversos protocolos internacionales, que platearon algunos conceptos en el sector marítimo como ejemplo de ello, fue uno de los primeros países en emitir un decreto que establecía su plataforma continental extendida hasta las 200 millas náuticas. La participación de México en el sector marítimo destaca en protocolos como la Convención de las

⁹ Del Arenal Celestino, Introducción a las relaciones internacionales, Red editorial, pág.32

Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar, el 10 de diciembre de 1982 (conocida como CONVEMAR).¹⁰

El significado de puerto marítimo se puede definir de la siguiente manera: “**Los puertos marítimos** son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales e industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En Efecto los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, de ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no solo de infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada.”¹¹

Como se mencionó, para que un puerto logre funcionar adecuadamente, es necesario que cuente con una infraestructura eficiente, además de buenos servicios de comunicación que le permitirán brindar un servicio óptimo dentro de la cadena logística.

Bioceanidad: Esta compuesta por dos palabras el prefijo “bi”¹² procedente del lat. bis, que significa dos, dos veces; la segunda es “oceánico” derivado de la palabra océano, que significa: Mar de gran extensión que separa dos o más continentes. Por lo cual se podría definir con dos océanos o con dos costas oceánicas.

Para fin de esta investigación se ocupará dicho término con las siguientes características y alcances: una nación bioceánica propone una diversificación económica, que tenga alcance comercial marítimo, influyendo en la integración social, productiva y estratégica con las diferente Estados con los que se tiene una conexión portuaria. Además, la bioceanidad implica estrategias, productividad industrial, acuerdos comerciales, protocolos, negociaciones, ventajas, definición de objetivos propios y comunes en el marco portuario marítimo internacional, donde pueda interactuar una nación con doble salida al mar. Pretende el aprovechamiento de ambos océanos, así como la ubicación geográfica de sus puertos para su crecimiento y desarrollo, ocupando las diferentes áreas de oportunidad que puede obtener del entorno internacional.

¹⁰ Jiménez Morán Sotomayor Fabiola, El derecho del mar: historia de éxito y área de oportunidad, en <https://revistadigital.sre.gob.mx/images/stories/numeros/n105/jimenezms.pdf> fecha de consulta 7 de agosto de 2018

¹¹ Romero Serrano Rosa, El transporte marítimo introducción a la gestión del transporte marítimo, Ed.Grupo boluda, 2002, pág. 33.

¹² The Free Dictionary by Farlex, en: <https://es.thefreedictionary.com/bi-> fecha de consulta 8 de agosto de 2018

Buque: toda clase de embarcaciones, incluida las embarcaciones sin desplazamiento, apto para la navegación y al servicio de la defensa nacional.”¹³

Buque mercante: todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.¹⁴

De acuerdo con el informe de la Conferencia de Las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (UNACTAD), acerca de la importancia de un puerto señala lo siguiente “Tres factores desempeñan un papel predominante a este respecto. El primero es el **calado** del agua a lo largo de los muelles y en las proximidades de la zona portuaria. El segundo es la velocidad de carga o descarga por hora que se puede conseguir con el equipo de manipulación de la carga del terminal portuario. Cuanto más rápidas son las operaciones de manipulación, menos posibilidad hay que se produzcan retrasos en el puerto a causa del tiempo de espera y más rápida es la rotación en los puertos de los buques que trasporten el mineral. El tercer factor es que hay suficiente espacio de almacenamiento lo que resulta indispensable para la explotación rentable de grandes graneleros, con el objeto de que en el puerto de carga haya cantidades suficientes de las distintas variedades de mineral de hierro que normalmente se embarca en él, lo que permite terminar rápidamente la carga.”¹⁵

Cabotaje: “Navegación o tráfico que se hace de puerto a puerto por las inmediaciones de la costa y tomando por guía principal los puntos conocidos de ésta.”¹⁶

Calado: “El calado denota la profundidad de agua necesaria para que un buque flote libremente y se mide verticalmente desde la parte inferior de la quilla hasta la línea de flotación”¹⁷.

Contenedor: Son cajas de tamaño standard de 20 a 40 pies de longitud, (6.058 mm o 12.192 mm) y 2.438 mm x 2.438 mm, de altura anchura máxima, que viajan en barco tren o camión llenos o vacíos, pasando rápidamente de un medio de transporte a otro, abriéndose y cerrándose solamente en origen y destino de la

¹³ Sebastián Truyos Mateu , *Economía, ingeniería y logística portuaria*, segunda edición 2010,pág. 18

¹⁴ Ídem

¹⁵ Informe de la UNCTAD, *Óp. Cit.* pág. 23

¹⁶ Diccionario Náutico, en: <http://diccionario-nautico.com.ar/c/> fecha de consulta 26 de enero de 2017

¹⁷ Ídem

mercancía, salvo una inspección aduanal. La caja puede de acero o de aluminio, puede ser o no refrigerada dependiendo el tipo de mercancía. Pero siempre tiene las mismas dimensiones lo que permite estandarizado los medios de manipulación y de transporte permitiendo su traslado.¹⁸

La siguiente imagen ilustra un dique, donde se puede observar cómo está compuesto, además de la utilidad que se le da, pues se aprecian medios de transporte como camiones que ayudan facilitar el transporte de las mercancías.

Ilustración 1 Infraestructura de un dique.



fuate¹⁹

Los diques se pueden definir de la siguiente manera: Son muros de contención en forma vertical construidos con un perímetro, rellenos de un conglomerado hidráulico sobre una banqueta de escollera; que en su interior generan un espacio

¹⁸ Almazán Garante José Luis, Introducción a la Ingeniería Portuaria: Sistema Portuario Español. Obras exteriores, Universidad Politécnica de Madrid, 2002, pág. 31

¹⁹ Castro Audón, Puerto de La Condamine, impresionante dique rompeolas flotante, en:<http://ingenieriaycomputacion.blogspot.mx/2011/01/puerto-de-la-condamine-impresionante.html> fecha de consulta 1 de marzo de 2017

libre de agua donde podemos realizar trabajos, por ejemplo, de reparación de barcos²⁰

Como se puede apreciar en la imagen no solo es para la reparación de un buque, además de ello cuenta con funciones mercantes donde llegan estos y por medio de grúas ayudan a descargar los contenedores.

Ilustración 2 Dique paralelo a la costa, como el que cuenta el Puerto de Veracruz

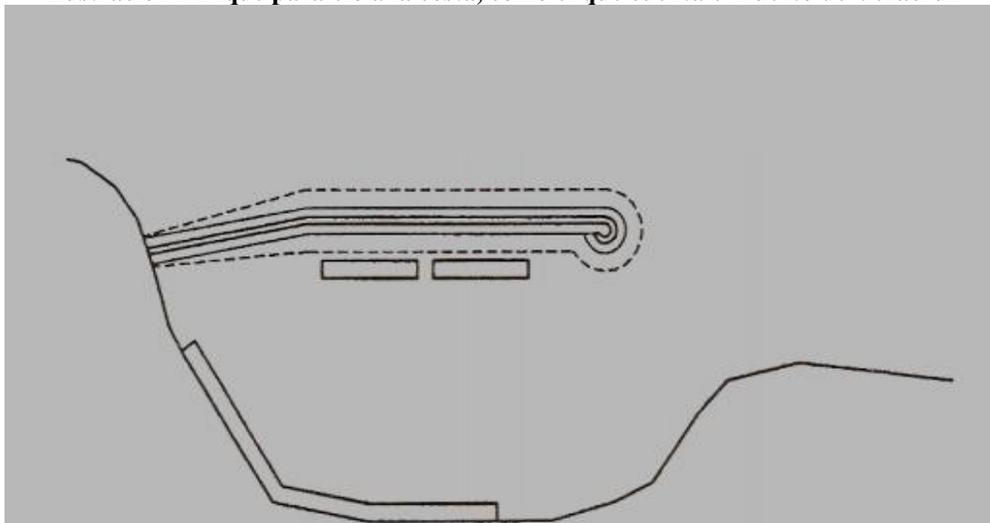


Imagen 2, fuente²¹.

Ilustración 3 Dique convergente, como el que cuenta el Puerto de Lázaro Cárdenas

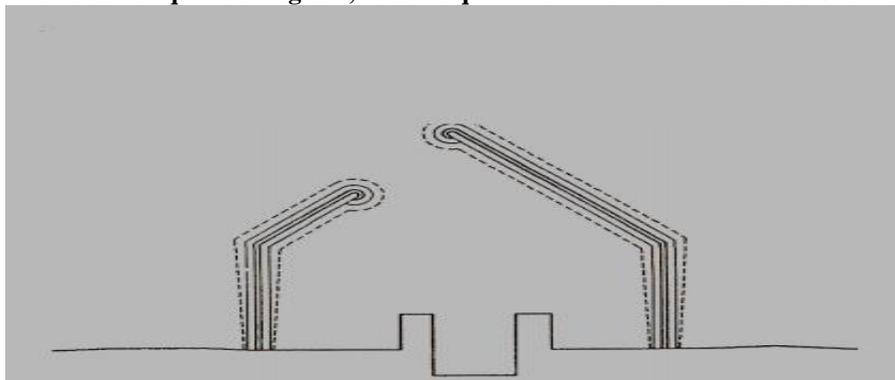


Imagen 3, internet²².

²⁰ De Esteban Chapapria Vicent Josep, Obras marítimas, editorial Universitat Politècnica de Valencia, 2004, pág. 21

²¹ Jiménez Terán José Manuel, Apuntes de la experiencia Educativa de puertos y obras Marítimas, en: <http://www.uv.mx/ingenieriacivil/files/2013/09/manual-de-la-ee-puertos-y-obras-maritimas.pdf>, fecha de consulta 1 de marzo de 2017

²² Jiménez Terán José Manuel Óp. Cit., fecha de consulta 1 de marzo de 2017

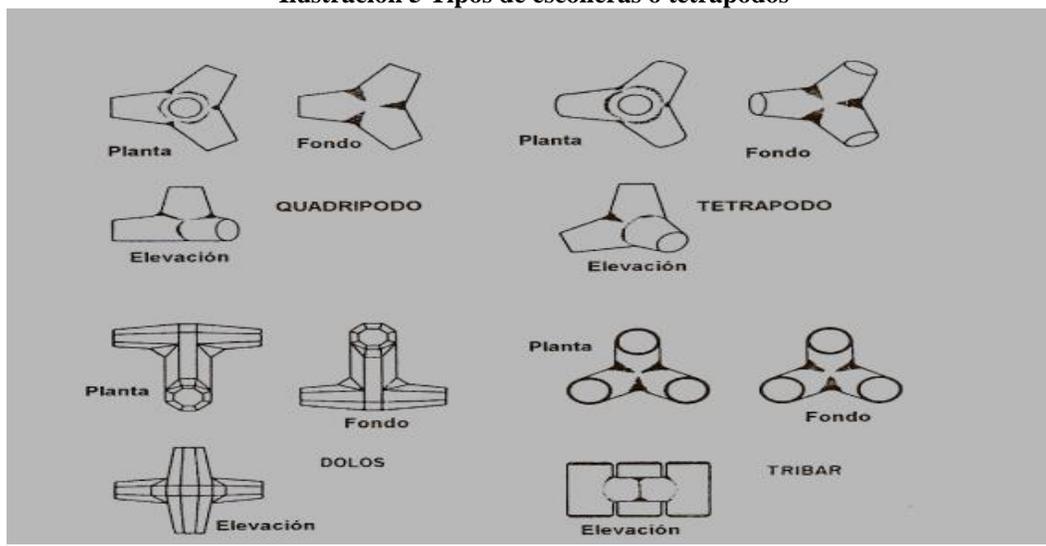
Escollera: La escollera tiene como objetivo proteger al dique, y esto se logra consumiendo la energía cinética que aporta la masa de agua al estrellarse, al penetrar y rozar el agua por todos los huecos, reduciendo el peso de cada elemento, aumentando la trabazón entre estas piezas con estas particulares formas. O se consigue haciendo una escollera de con bloques de piedra que son más baratos, pero de menor eficacia en la absorción de la energía.²³

Ilustración 4 De la función de la escollera



Fuente²⁴

Ilustración 5 Tipos de escolleras o tetrapodos



Fuente²⁵

²³ Almazán Garante José Luis Óp. Cit. pág. 11

²⁴ FONDEAR S.L., pieza de hormigón en las escolleras, 2007, en:

http://www.fondear.org/infonautic/hombre_y_barco/Navegacion/Puertos/Escolleras/Escolleras_Tetrapodos.htm fecha de consulta 1 de marzo de 2017

Estos curiosos bloques se llaman tetrápodos porque tienen 4 patas, y tienen la peculiaridad de engancharse unos con otros de forma natural. Cuando hay temporal su curiosa forma hace que puedan aguantar los embates del más fuerte oleaje sin ser arrastrados por la mar. Cuando rompen las olas los chorros de agua se dispersan por los huecos que hay entre ellos, disipando entre todos ellos la energía motora que aporta la ola.

Grúas: Ayudan a facilitar la carga y descarga de un buque en los muelles, esta provistas de ganchos, cucharas o almejas operadas por los estibadores. Pueden desplazarse por los muelles sobre carriles o sobre neumáticos para atender las distintas bodegas del buque atracado y amarrado.²⁶

Marina Mercante: Actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.²⁷

TEU: Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad del transporte marítimo. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies o 40 pies según sea el caso²⁸

Se puede observar que hay tres tipos de autoridad portuaria, como se describe a continuación, en forma de jerarquía, donde se aprecia las responsabilidades y facultades que tienen dichas. Existen tres tipos de autoridades que en seguida serán explicadas:

- a) *land port* o puerto propietario: asumirá todas las decisiones relacionadas con la utilización y disposición de sus espacios e infraestructuras. Este puerto garantiza, por su propio interés, un funcionamiento excepcional del mismo.
- b) *tool port* o puerto instrumento. Adquiere un papel decisivo en la súper estructura, por lo que participara activamente en las obras que para ella sean necesarias e

²⁵Almazán Garante José Luis Óp. Cit. pág. 11

²⁶ Almazán Garante José, Óp. Cit. Luis pág. 35

²⁷Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011) fecha de publicación: 5 de septiembre de 2011, en: <https://legislacion.vlex.es/vid/legislativo-refundido-puertos-mercante-327646949> fecha de consulta 14 de noviembre de 2011

²⁸Alderton Patrick, Port Managmet and operations, Informa, Londres 2008, pág. 30

intervendrán en todo lo relacionado con las instalaciones. Los equipos de manipulación y demás que puedan servir a tal efecto serán financiados por este puerto.

c) *Comprehensive port* o puerto explotador la principal característica es que además de asumir las actividades y ejercicios del puerto propietario y el instrumento, se va a encargar de las instalaciones de los equipos que se hallen en el recinto portuario²⁹

²⁹Romero Serrano Rosa, Óp. Cit., pág. 36

Capítulo 2: Antecedentes históricos del puerto de Veracruz y del puerto de Lázaro Cárdenas.

2.1 El puerto de Veracruz

En la actualidad el Puerto de Veracruz es uno de los principales puertos de México, esto no ha cambiado desde el periodo de la Nueva España, ya que jugó un papel comercial importante entre la monarquía española y el litoral de Veracruz. Cabe señalar que el puerto nace una vez concluida la colonización de México-Tenochtitlán. De este hecho, resaltan dos personajes importantes, el primero, Juan de Grijalva, que establece la primera ubicación del puerto en San Juan de Ulúa, en una isla a un kilómetro de la costa prehispánica, y el segundo, Hernán Cortés quien nombró la costa una vez que éste arribó.

En abril de 1518 Juan de Grijalva desembarcó en un islote cercano a la costa, al cual se le llamó San Juan de Ulúa, fue hasta el 22 de abril de 1519, cuando Hernán Cortés desembarcó en tierra firme, en la playa de Chalchihuecan. Ese día era Viernes Santo, el día de la Semana Santa conocido como la Vera Cruz, es decir, Verdadera Cruz, por lo que le dio el nombre de la Villa Rica de la Vera Cruz.³⁰

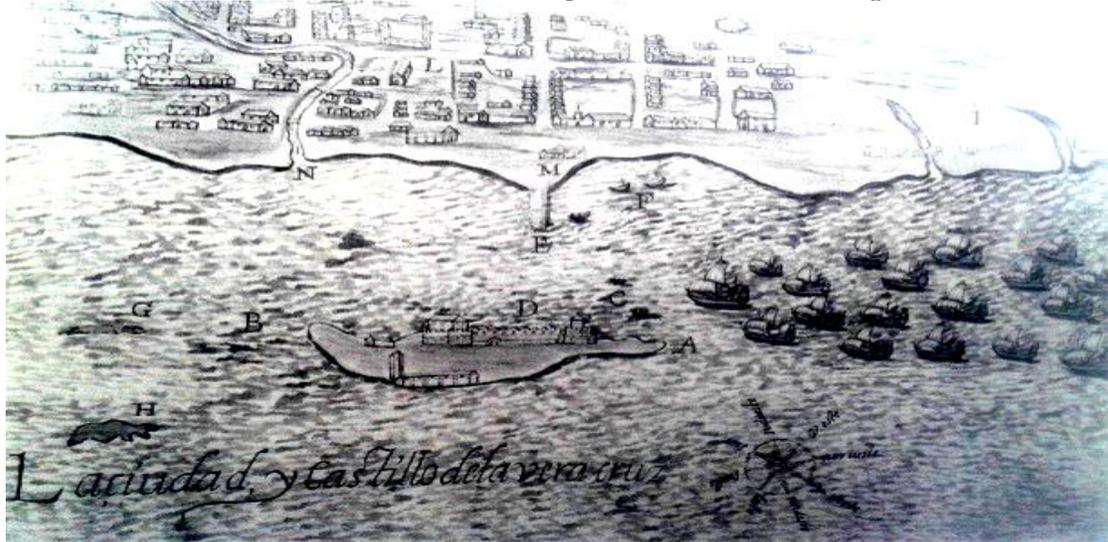
El porqué del nombre de San Juan de Ulúa, se explica de la siguiente manera: “La isla fue bautizada como San Juan de Ulúa, nombre puesto por Juan de Grijalva por haber tomado posesión de ella el 24 de junio y Ulúa por haber escuchado a un aborigen contestar olúa.”³¹

Como se puede apreciar en la siguiente imagen, se muestra la primera ubicación del puerto de Veracruz ubicado en el islote marcado por la letra “D” del esquema, siendo este el denominado San Juan de Olua, posteriormente movido el puerto a la zona aledaña de la costa marcada por la letra “M” con el objetivo de facilitar la conectividad con la ciudad:

³⁰ México Desconocido, *Historia del puerto de Veracruz*, fecha de publicación: 9 de septiembre de 2010, en: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/veracruz-veracruz.html> fecha de consulta 3 de septiembre de 2016

³¹Vida Eterna, *Historia del estado de Veracruz*, en: http://www.elclima.com.mx/historia_del_estado_de_veracruz.htm fecha de consulta 27 de octubre de 2016

Ilustración 6 Primera ubicación del puerto de Veracruz en el siglo XVI



Fuente ³²

Por lo anterior, el puerto ha tenido un papel importante desde el siglo XVI, cuando se establecieron las primeras relaciones comerciales internacionales de la época con el viejo continente. De este modo se observa que el puerto de Veracruz con un dominio español, a principio del siglo XVI, fue usado para beneficiar a la monarquía española y se ordenó la extracción de diversos materiales, alimentos, bebidas y demás objetos con un valor comercial con los cuales, el imperio español buscó ampliar y abastecer sus necesidades. Es decir, la primera función y utilidad que se le dio al puerto fue como un puerto mercante.

“(…) el puerto de Veracruz fue la puerta de entrada y salida de los conquistadores, se convirtió en el principal puerto de la época, comunicando a España y la Nueva España, donde se enviaban para Europa productos como los siguientes: guajolotes, maíz, frijol, aguacate y algodón, se recibían productos como: haba, arvejón, trigo, arroz, etc., así como animales domésticos, pólvora, telas, vinos y múltiples mercaderías distribuidas en el territorio novohispano”³³

A finales del siglo XVI, una vez constituida la monarquía española en territorio americano, la importancia del puerto de Veracruz fue aumentando tanto para los españoles como para la Nueva España, con la ayuda de Juan Bautista Antonelli, quien cambió la ubicación del puerto para que fuese un puerto de mayor

³² García de León Antonio, *Tierra adentro, mar en fuera: el puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, D.F., Fondo de Cultura Económica, 2011, pág. 320

³³ México Desconocido, *Óp. Cit.*: fecha de consulta 3 de septiembre de 2016

relevancia. El papel de este personaje fue de gran importancia, al mejorar las condiciones del puerto e implementado un sistema de seguridad nacional, así como la mejora de condiciones sanitarias. Otro aspecto que resaltar es el hecho de que ese cambio mejoró bastante y ayudó a la exportación de mercancías por el lado de la Costa del Pacífico de la época.

En 1586, Antonelli había sido nombrado por Felipe II como ingeniero encargado de trazar, construir y modernizar las fortificaciones para la defensa de América española y su comercio. (...) Antonelli señala '[había que construir una fortaleza] a donde pudiesen estar sus armadas y flotas seguras' (...) Otro de los argumentos de Antonelli fue la insalubridad, tanto que la Antigua alguna vez fue calificada de 'sepultura de vivos' (...) Pero además de consideraciones de tipo defensivos, otro factor que influyó de manera importante la mudanza de Veracruz fue la búsqueda de una mejor comunicación entre el puerto de San Juan de Ulúa, en el que siempre se habían descargado las mercancías procedentes de España y la ciudad de México, donde se almacenaban para su venta en el virreinato.³⁴

Antonelli desarrolló las primeras modificaciones al puerto de Veracruz, con el pasar del tiempo, el litoral Veracruzano fue modificado en materia de defensa, salubridad e infraestructura, no solo para la región sino también para el resto del virreinato, tendiendo por objetivo principal la ciudad de México, pues es donde se destinaban las mercancías europeas, así como la salida de estas. Se toma en cuenta que esas mejoras beneficiaron en un largo plazo al puerto Veracruzano.

En esta primera etapa del desarrollo portuario, no se contaba con un gran avance tecnológico, por lo cual fue una etapa complicada para dar importancia a la plataforma veracruzana. Por otro lado, con la devastación entre los pueblos prehispánicos y los españoles una vez finalizado el proceso de conquista, el puerto consiguió una importancia escasa. La prioridad de los conquistadores era recuperarse por los daños de la guerra, además de la obtención de materias primas y comenzar a tener una estabilidad para fijar el rumbo que tendría la Nueva España, así como la importancia que se le dio al puerto de Veracruz con los años venideros. Los primeros años fueron difíciles para el puerto de Veracruz, se derivaron de un proceso de estabilización, el Estado estaba fragmentado en clases sociales; como los españoles, los criollos, los indios, mestizos y negros. Los criollos obtuvieron más facultades sobre el reino de la Nueva España después de la

³⁴ Grafenstein, Gareis Johanna Von, (Coordinadora), El Golfo- Caribe y sus puertos, 1600-1850, tomo I, Instituto Mora, México, 2006.pág. 379

segunda mitad del siglo XVI, forjando una mentalidad criolla para la creación de un nuevo “reino”.³⁵

Una vez conseguida la estabilidad en ambas partes, tanto para el lado español como para los criollos y demás castas, comenzó el proyecto para dar importancia al puerto de veracruzano. En la primera etapa se le denomina “la nueva Veracruz”, se crea el consulado de la Ciudad de México en 1592, por los lazos comerciales establecidos entre la ciudad y la costa de Veracruz. Se pretendía hacer del litoral Veracruzano el puerto de mayor relevancia en la Nueva España solamente se logró en el periodo de 1592-1602.³⁶

Se le domina “nueva” por el traslado que se efectuó, las mejoras que se fueron haciendo con las cuales se beneficio la Nueva España. Cabe destacar el interés que tuvo la administración en el puerto, en la última mitad del siglo XVI e inicios del siglo XVII, fueron importantes ya que se habla de una primera administración en el puerto de Veracruz, acercándose a una mayor interacción con la capital.

Para mediados del siglo XVI, existieron una gran variedad de problemas, los cuales limitaron el desarrollo deseado para la zona costera. Uno de estos hechos, fue una inestabilidad interna por la división de clases sociales; destacando de este sector a los peninsulares, quienes poseían ambiciones de tener una mayor libertad de control en el virreinato, por lo cual apartaron a la clase criolla, de esta forma consiguieron un control sobre el puerto veracruzano.

Posteriormente, derivado de esta lucha de poder por parte de las clases sociales de la época, se plantearon mejoras en el puerto de Veracruz; sin embargo, no se concretaron dichas modificaciones al recinto, debido a las presiones criollas dirigidas a la corona, donde se buscaba la obtención de puestos públicos de mayor prestigio. Teniendo como resultado la disminución del tráfico marítimo y a su vez estas apelaciones tuvieron impacto en los cambios planteados para el puerto. “En Veracruz, dichos problemas y la recién conquista española limitaron la mejora y ampliación del puerto. En el año de 1660 concluye este periodo de estabilización del Reino de la Nueva España con la disminución del tráfico marítimo entre el Puerto de Veracruz con la metrópoli.”³⁷

³⁵ García de León Antonio ,Op. Cit., pág. 317

³⁶ García de León Antonio ,Op. Cit. 317

³⁷ Ibidem pág. 315

Concluyendo la primera etapa de la colonización, una vez establecido un sistema de división de clases sociales, los criollos buscaban una obtención de puestos más elevados. Es necesario observar que dichas presiones, afectaron de una manera perjudicial al puerto y que los problemas internos pueden llegar a afectar al tráfico marítimo.

Es un hecho que entre 1561 y 1650, Veracruz absorbía nueve décimas partes del tráfico marítimo de la Nueva España; representaba del 43 al 40 por ciento del tráfico marítimo entre Veracruz y Sevilla; el 36 por ciento del trasatlántico, sin importar su tamaño y la ubicación fue un puerto estratégico en ese periodo.³⁸

Por lo tanto, se puede decir que durante la segunda mitad del siglo XVI y la primera del siglo XVII, el papel del puerto de Veracruz destacó, por relación que se tenía con la Casa de Contratación de Sevilla. Por otro lado, las condiciones geográficas y su ubicación del puerto de Veracruz permitieron implementar las primeras relaciones de tráfico marítimo con la monarquía española, destacando como un puerto estratégico en materia de marina mercante internacional.

La principal relación que se tenía entre la casa de contratación de Sevilla era para administrar y controlar todo el tráfico (ya sea de mercancías, objetos o personas) que se tenía con toda América, al formar parte Veracruz del dominio español, cualquier objeto se intentase mandar a España o viceversa, tenía que pasar por la Casa de Contratación de Sevilla. Si llegaba mercancía a Sevilla procedente de la Nueva España, tenía que pasar por esta institución y se pagaba un impuesto a la Corona del 20%. Además, se entregaban allí informes y relaciones sobre lo descubierto (lo explorado) para construir la cartografía También se hacían informes sobre el medio natural, las etnias y los idiomas.³⁹

De este modo se tenía un control de que era lo que se enviaba y recibía de un lado a otro. Se buscaba comprender las condiciones y estilos de vida, para determinar cual eran las áreas de oportunidad del puerto de Veracruz. Con las exploraciones, se descubría nuevas zonas donde podrían adquirir diversas mercancías (principalmente plata, café y materias primas) que posteriormente se podrían negociar en Castilla. Al conocer las condiciones geográficas, permitían determinar que rutas seguir para poder trasladar mercancías hasta el puerto de Veracruz y que fueran enviadas o recibidas.

³⁸ García de León Antonio, Op. Cit. pág. 317

³⁹ La Casa de Contratación de Sevilla (1503-1790) y el premercantilismo, en: <http://www.hispanidad.info/contratahisp.htm>
fecha de consulta 26 de julio de 2018

Para el siglo XVII, surgieron nuevas problemáticas en Veracruz que determinaron su crecimiento; la primera de ellas fue la aparición de piratas en aguas cercanas a Veracruz y la segunda fue la disminución demográfica de la zona. La importancia de los piratas radica en obtener la hegemonía por el océano mediante disputas con otros piratas que la pretendían; el comercio y el contrabando de mercancías muy valiosas. Por otro lado, la poca población que había sobrevivido en Veracruz, se unieron por la cultura, aislándose de las demás regiones cercanas, unificándose por un lazo de compadrazgo; la economía que se dio con los pobladores fue recíproca algo que ellos llaman el “tapalewi”⁴⁰ que significa ayuda mutua en nahua, es decir no existía un fin de lucro entre los pobladores, con ello se redujo la importancia del Puerto de Veracruz.⁴¹

En el siglo XVII, con la aparición de los piratas en la zona del Golfo, se obstaculizó el flujo de mercancías. La costa novohispana, cae en una recesión y es limitado el desarrollo portuario. A su vez, la población que residía en la costa fue movilizándose, por falta de condiciones habitables y la problemática de piratas. Con ello a falta de población, la mano de obra en el puerto decreció y como consecuencia se redujo el tráfico marítimo hacia el viejo continente.

Los reyes españoles (Felipe II 1556-1598, Felipe III 1598-1621, Felipe IV 1621-1665 y Carlos II 1665-1700), al percatarse del problema de piratas en la zona costera encontraron el medio útil para solventarlo, impedir y dificultar los robos del comercio de sus enemigos. Dando como solución dar patente al asalto y robo de las naves hostiles, dejándolo en manos de experimentados lobos de mar que provenientes de Europa. La Corona les amparaba con la condición de molestar a sus enemigos en sus barcos, es decir tenían el permiso para poder realizar estos actos, a cambio eran reconocidos y remunerados si conseguían detener a sus enemigos, estas personas lo veían como un fin lucrativo.⁴²

A pesar de dichos problemas en el siglo XVII, Veracruz logró sobresalir, tras la problemática de los piratas y el abandono en la zona geográfica, la corona comenzó en marcha su plan de mandar corsarios para defender la zona costera y de este modo restablecer la seguridad, reforzando los diques en el puerto. La prioridad en este siglo fue tener nuevamente el control en el litoral, de tal modo de

⁴⁰ Tapalewi es el nombre nahua de la ayuda mutua, la reciprocidad y el vínculo natural, proveniente del verbo palewi, “ayuda”.

⁴¹ García de León Antonio, *Op. Cit.* pág. 318

⁴² Corsarios y piratas, en: <http://bertan.gipuzkoakultura.net/es/5/images/corsarios%20y%20piratas.pdf> fecha de consulta 30 de julio de 2018

evitar un estancamiento portuario, fortalecer la construcción de buques más resistentes y con una mayor capacidad de carga. Los peninsulares se dieron cuenta de la importancia que adquirió el puerto, se descubrió que podría generar pérdidas económicas para la corona.

Mientras tanto en el contexto internacional para principios del siglo XVIII, una vez resuelta la Guerra de sucesión española de 1702 a 1713 a favor de Inglaterra, con los tratados de Utrecht (véase Anexo 3) obligaron a la desocupación de la Laguna de Términos (Campeche) por los filibusteros ingleses, con ello el capitalismo adquiría presencia, haciendo de lado a los piratas que ya no eran necesarios para el control de los nuevos mercados⁴³ Comenzó una nueva etapa para el comercio internacional entre Veracruz y su conectividad con el mundo. Con estos acuerdos, las potencias europeas, dejaron de enviar a los corsarios o filibusteros para poder tomar posesión de las mercancías que existían en América. De este modo inició un proceso de negociación entre los puertos, principalmente entre Inglaterra, España y América.

Posteriormente con la llegada de las reformas Borbónicas, buscaban reorganizar tanto a España como sus territorios de ultramar que poseían mediante las colonias en América. Para el caso de la Nueva España tenía como principal objetivo desvincular el monopolio de Cádiz, pasando a un sistema más liberal que permitiera el desarrollo principalmente en materia administrativa para el beneficio del puerto de Veracruz.

Para poder regular las medidas en las reformas borbónicas destacaron dos personajes conocidos como visitadores; el primero fue José de Gálvez Gallardo (período de su visita de 1765-1771): el segundo fue Gutiérrez de Piñares (durante 1778-1780). Ambos personajes acudieron a la Nueva España bajo el mando de la corona española, tenían los objetivos reportar e investigar las actividades del virrey, en caso de que no se acataran dichos mandatos podría ser removido del cargo. Otro objetivo de estos enviados era desvincular a cualquier individuo que atentara con los intereses del Estado, como consecuencia limitaron el poder político de los criollos en puestos públicos, se restringieron con la idea de impedir la formación de poderes locales, por lo cual fueron suplantados por reformadores que llegaron a la Península⁴⁴

⁴³ García de León Antonio, *Comercio de balandra, contrabando y piratería en el Golfo de México*, en http://www.economia.unam.mx/profesor/griego/COMERCIOBALANDRA_AGL.pdf, fecha de consulta 30 de julio de 2018

⁴⁴ Estrada Herrera Fabiola, *Marco y propósito generales de las Reformas Borbónicas*, en: http://www.fuac.edu.co/recursos_web/descargas/grafia/borbon.pdf fecha de consulta 30 de julio de 2018

Como resultado de estas reformas, el recinto portuario logró un sistema más complejo, colocándose así en un lugar estratégico para el tráfico y las rutas marítimas, creando una red local de transportes complementarios y de abasto para la población, de igual manera comenzó a vislumbrar internacionalmente.

Logrando así instalaciones que le permitirían dar sostenimiento o reparaciones para los buques; obras internas y complementarias como las siguientes: almacenes, oficinas, grúas, y poleas, un sistema de cargadores etc.; así como instalaciones complementarias como: amarres al islote, baluartes y defensas, prácticos experimentados para hacer penetrar los buques al islote. Los factores económicos que destacaron fueron: financiación, rentabilidad de las instalaciones portuarias, el marco administrativo de las haciendas Real y locales, el sistema de recaudación de aduanas y la argamasa del sistema de impuestos.⁴⁵

Derivado del aumento del tráfico marítimo en América surge los Consulados como medida de control para el tráfico marítimo, teniendo como objetivo la protección de tráfico mercantil con España.

Se hicieron modificaciones a las vías de comunicación terrestres, al establecer las carreteras entre México a Veracruz, de México a Toluca, financiadas por los consulados de Veracruz y de México respectivamente. El Consulado se erige como la respuesta a la necesidad de crear una institución en el continente americano, con el objetivo de resolver los pleitos que se suscitasen en este sector⁴⁶

Desde el inicio el puerto de Veracruz contaba con un monopolio bajo el mando de la casa de Contratación de Sevilla, el cual había determinado el desarrollo histórico del puerto de Veracruz en la lucha por el control del comercio novohispano. Esta situación sería solventada con la creación del consulado de Veracruz en 1795 para controlar el comercio exterior. La libertad de comercio supuso una innovación trascendental en las relaciones comerciales entre España y América, en los años de 1778 a 1821 incrementando ostensiblemente el comercio entre Veracruz y la Península.⁴⁷

El puerto de Veracruz, tras diversas problemáticas y una evolución portuaria durante tres difíciles siglos, logró su objetivo. Para la última década del siglo XVIII,

⁴⁵ García de León Antonio, *Op. Cit.*, pág. 319

⁴⁶ Villa Real Sandoval Eduardo, *Historia del Derecho Comercial de Veracruz*, en: <https://eduardovillarreal.files.wordpress.com/2010/07/historia-del-derecho-comercial.pdf> fecha de consulta 2 de agosto de 2018

⁴⁷ Sánchez Arias Mónica, *Op. Cit.*, pág. 18

dio el siguiente paso, de este modo jugó un papel importante para otras partes del continente americano pertenecientes a la costa del Atlántico, así como a nivel internacional. Antes del movimiento de independencia, Veracruz se deslindó del yugo español, en materia portuaria, de este modo, interactuó con las demás regiones.

Sin embargo, las problemáticas para el puerto de Veracruz continuaron posterior al periodo de Independencia, en esta época nuevamente hay un rezago económico, causado por la lucha del litoral, ahuyentando a la población y provocando la reducción del comercio del puerto con la ciudad.

El puerto de Veracruz atravesó una nueva etapa, debido a la usurpación de los españoles en la fortaleza de San Juan de Ulúa y el bombardeo en la zona (El 25 de septiembre de 1823, Veracruz es atacada por las tropas refugiadas en San Juan de Ulúa, bajo las órdenes de Francisco Lemaur). Esto afectó el recibo portuario, disminuyendo el tráfico marítimo en la zona, desplazándose hacia el norte en Tampico y al sur en Campeche. Por lo cual, tuvieron que pasar varios años antes de que la economía de la ciudad lograra recuperarse. Para lograr dicho restablecimiento de la economía local de Veracruz en siglo XIX se implementó cinco pasos: 1) el comercio importación y exportación, 2) los individuos dedicados a formas incipientes de industria y manufactura, 3) los hacendados agrícolas que vivían en la ciudad, 4) los profesionistas y los burócratas y 5) los comerciantes medianos y pequeños tenderos.⁴⁸

Dichas medidas tuvieron un proceso lento de desarrollo; sin embargo, se puede decir que se logró el cometido a inicios del siglo XX. Con el restablecimiento del comercio en la zona. Como consecuencia la población comenzó a crecer en el puerto de Veracruz, llegando habitantes tanto del interior de la república como extranjeros, logrando acelerar la economía, generando pequeños negocios, destacando diversas industrias comerciales como el calzado, la industria textil, agrícola, pequeños negocios como tiendas de abarrotes y entre otras como el tabaco.

La monarquía española seguía teniendo presencia en el litoral de Veracruz, ya que se reanudaron relaciones diplomáticas entre México y España (el 27 y 28 de Diciembre de 1836, se firma El tratado por el que España reconoce oficialmente la Independencia de México, bajo Tratado "Santa María-Calatrava), donde se

⁴⁸ Grafenstein, Gareis Johanna Von, Op. Cit pág. 442

promovía que ciudadanos de ambos países pudiesen viajar libremente a través del Atlántico. Cabe mencionar, que el desarrollo textil, la producción en pequeña escala artesanal e industrial y la producción agrícola de la región (algodón, azúcar, tabaco y café) alentaron la migración española. Gran parte del siglo XIX y a principios del siglo XX, eran principalmente activos en el negocio de textiles, como telas importadas, ropa, calzado muebles, y especialidades de comida y bebidas. Otra parte de la población migratoria se involucraron con hoteles, restaurantes, e industrias de servicios, además su influencia ayudó a hacer accesible los créditos del hombre de negocio español y a sus familias que establecieron fabricas de licores, puros, pan embutidos, hielo, azulejos y fabricas de metal dentro de la ciudad.⁴⁹

A pesar del importante papel que jugó España, se puede mencionar a otras naciones que platearon las bases para el desarrollo portuario de Veracruz. La población cubana también destacó por su participación en el comercio del tabaco en esta zona del Golfo de México, destacando la fábrica de tabaco “La Prueba” fundada en 1864. Por otro lado, la presencia de inmigrantes alemanes (en particular del puerto de Hamburgo) llegando durante el siglo XIX, destacando la compañía Berman Müller, siendo las primeras sociedades en operar en el puerto de Veracruz, trabajan en el comercio de la importación y de la exportación principalmente de ropa, ferretería y mercería. A cambio de permitir esta migración se negociaba para que ellos pudieran introducir mercancías europeas a los mercados mexicanos.⁵⁰

Para el año de 1873, el presidente de México, Sebastián Lerdo de Tejada, inauguró el Ferrocarril Mexicano que conectaba al puerto de Veracruz con la capital de la nación. Con ello se pretendía modernizar toda la ciudad, teniendo como objetivo un crecimiento integro en la zona, creando centros públicos de entretenimiento además del comercial.⁵¹ Con el implemento de un ferrocarril se lograría agilizar los procesos mercantiles entre el puerto y la capital, es decir; se plantea un proceso de integración, tanto cultural, social y económico.

La presencia de empresas internacionales influyó en la renovación del puerto de Veracruz; como ejemplo se puede incluir a la compañía Weetman D. Pearson, la cual inició el proyecto de renovación del puerto. Sus trabajadores construyeron rompeolas para la protección de la bahía de Veracruz, así como nuevos muros y

⁴⁹ Grafenstein, Gareis Johanna Von, Óp. Cit pág. 445

⁵⁰ Ibidem pág. pág. 446

⁵¹ Ibidem pág. 450

muelles. Profundizaron los canales hasta tres pies bajo el nivel del mar para recibir los navíos más modernos, así como tres muelles destinados para fletes y uno para pasajeros. De igual manera la compañía Pearson ayudo a mejorar la salud pública en ciudad al aumentar los sistemas de agua potable y alcantarillado. Modernizó de los sistemas de alumbrado público, implementando por primera vez electricidad y la creación de 2 000 nuevos empleos.⁵² Esto quiere decir que el Puerto de Veracruz se estaba preparando para recibir mercancías a mayor número y por lo cual Veracruz comenzó a fungir como un puerto de Altura. También se pretendía hacer a Veracruz una zona que fuera moderna en el entorno social y que se lograrse ser un centro turístico con el cual se lograría reactivar la economía de la región.

Durante el periodo del presidente Porfirio Díaz el puerto de Veracruz estaba en un periodo de constante crecimiento. Sin embargo; en 1914, con la ocupación de los Estados Unidos de América en el recinto portuario, dejo varios daños afectando nuevamente a la economía veracruzana, como consecuencia provocó inflación en productos básicos, el sector agrícola se vio dañado y las redes de transporte de la región. Es hasta 1917 con la entrada en vigor de la nueva Constitución, donde Veracruz vuelve a entrar en un periodo de estabilidad.⁵³

Con ello se puede decir que el entorno internacional puede favorecer al desarrollo de una nación o en su caso puede implicar pautas, que impidan el crecimiento y el desarrollo social y económico.

Para mediados del siglo XX, el puerto de Veracruz afronta nuevas problemáticas, llegando a tener el mas alto índice de robos de mercancías, aun de grandes volúmenes, siendo clasifica como insegura y riesgos. En 1970 el puerto de Veracruz logra una modernización mediante el establecimiento de la Comisión Nacional coordinadora de Puertos, iniciando así la restructuración de la terminal marítima.⁵⁴ Nuevamente al afrontar una problemática el puerto, paso tiempo para volver una estabilidad, logrando estabilidad hasta finales del siglo XX, teniendo de apoyo la aparición de las API'S (Administración Portuaria Integral), fungiendo como herramienta de apoyo al sector admirativo marítimo.

A partir de 1994 al año 2000, el puerto tuvo un crecimiento en cuanto a movimientos de carga marítima en tráfico de altura, llegando a duplicar sus cifras, gracias al apoyo de las APIS, De igual manera los movimientos de exportación en

⁵². Grafenstein, Gareis Johanna Von, Óp. Cit pág. .451

⁵³ Ibidem pág. 455

⁵⁴ Ortiz Jr. Federico, Los puertos mexicanos, Fondo de Cultura Económica, México, 1976 pág. 25

el puerto aumentaron a mil movimientos por tonelada, esto de acuerdo un informe de la SCT (Secretaria de Comunicación y Transporte), como se puede apreciar en la siguiente gráfica:

Gráfica 1. Crecimiento del tráfico marítimo de altura en México de 1994 al año 2000



Fuente: elaboración propia, datos proporcionados por la SCT (Secretaria de Comunicación y Transportes)⁵⁵

Cabe destacar que el flujo de mercancía por tráfico, aumento para el año 2000 a comparación del año 1994, fue el resultado por parte de una mejorar al sistema administrativo de los puertos y se logró duplicar. Sin embargo, por parte de las exportaciones del puerto de Veracruz, tuvo un alza en su primer año, pero no logro seguir avanzando ya que se mantuvo casi en las mismas cifras durante ese sexenio.

⁵⁵ Lazo Margain Leonardo, Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000, Secretaria de Comunicación y Transportes, coordinación general de puerto y marina mercante, México 2001, pág. 100

Gráfica 2. Crecimiento de las exportaciones por tonelada en México de 1994 al año 2000.



Fuente: elaboración propia, datos proporcionados por la SCT (Secretaría de Comunicación y Transportes)⁵⁶

Para concluir, este apartado, es importante destacar que el Puerto de Veracruz comenzó como una plataforma de desarrollo para el reino español. También se puede observar que tuvo modificaciones a nivel portuario y tecnológico, que permitieron la eficacia para exportar e importar mercancías, así como la ubicación en un punto estratégico para su defensa. La administración en esta época estuvo bajo el control total español y se enfocó en el beneficio de la corona, se dio un desarrollo, pero no se aprovechó a su máximo. Los avances que se dieron y el mejoramiento del puerto se vieron limitados a su vez para que se evitase una rebelión; es decir, su función principal fue de ser solo un puerto mercante y no un puerto naval para la defensa. La diversidad de mestizaje y la lucha por el poder entre criollos y peninsulares, dio como consecuencia un atraso en el puerto, al no contar con una estabilidad interna, fijando metas claras para el puerto de Veracruz, influyó a nivel tecnológico del recinto portuario. Estas son las bases por las cuales se formó el puerto de Veracruz. Posteriormente en el periodo del México independiente, la presencia del rubro español siguió teniendo importancia, así como países como Cuba, Inglaterra, Holanda y demás que influyeron en las bases de un puerto mercante importante como lo es el puerto de Veracruz. El entorno internacional ha beneficiado y perjudicado en el desarrollo del puerto, pero es aquí

⁵⁶ Lazo Margain Leonardo. Óp. Cit pág. 104

en donde le toca al gobierno mexicano elegir y tomar decisiones, para aprovechar las brechas internacionales a favor de la nación. De este modo Veracruz, así como el resto del país podrán tomar ventajas frente a controversias internacionales. Cabe señalar que los antecedentes después del año 2000 serán tratados en el capítulo 4.

2.2 El puerto de Lázaro Cárdenas.

Para el Estado de Michoacán, el puerto de Lázaro Cárdenas tiene un papel importante desde la década de los años cuarenta. El periodo post revolucionario influyó en la reestructuración de la nación, generando ideas e innovaciones para el desarrollo no solo del estado de Michoacán sino para todo el país.

Desde la creación del primer instrumento de planeación regional en el México-post revolucionario, a fines de la década de los años cuarenta, se reconoció en el entonces municipio de Melchor Ocampo (hoy Lázaro Cárdenas), ubicado en el límite costero de los estados de Michoacán y Guerrero, la posibilidad de explotar los ricos minerales de hierro y el potencial hidrológico de esta región.⁵⁷

La materia prima producida en sus minas (dentro de territorio estatal existen yacimientos de minerales metálicos y no metálicos, tales como el fierro, cobre, zinc, cadmio, plomo, plata, oro, arenas, gravas, calizas, mármol, caolín, sílice y yeso entre otros.)⁵⁸ y el punto geoestratégico de la región, dieron las condiciones para el desarrollo portuario de Lázaro Cárdenas, proporcionando así, proyectos innovadores durante la segunda mitad del siglo XX. Con el objetivo de mejorar la industria siderúrgica fue necesario realizar mejoras e innovaciones tecnológicas, así como la apertura de un puerto en esta parte de la costa del océano Pacífico que dotasen a la zona de materias primas para su desarrollo, de este modo se empezó a resaltar el puerto como un conector y distribuidor marítimo a nivel internacional.

En 1969 se presentó un proyecto completo para desarrollar una planta siderúrgica que aprovecharse los insumos provenientes de la mina (las Truchas) y en 1971, se autorizó la construcción de la primera etapa de la siderúrgica Lázaro Cárdenas-las Truchas (Sicasica). A partir de ese momento se planteó la necesidad de dotar esta nueva planta industrial de un muelle de minerales para el aprovisionamiento de insumos y la distribución de productos por vía marítima. En este sentido, el

⁵⁷ Instituto Mexicano del Transporte Secretaría de Comunicación y Transportes Problemas de conectividad en el puerto de Lázaro Cárdenas, publicación técnica No 35, Querétaro, Querétaro, 1992, pág. 4

⁵⁸ Lázaro Cárdenas Michoacán, Datos Generales del puerto de Lázaro Cárdenas, en: <http://diqaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioLazaro.pdf>, fecha de consulta 30 de enero de 2017.

Gobierno Federal inició con la creación de un polo de desarrollo regional que, por su ubicación en el litoral del Pacífico, hiciese intervenir la actividad del puerto con el desarrollo de la industria local. Así se generó el proyecto de puerto industrial en Lázaro Cárdenas, creando una infraestructura industrial asociada a la infraestructura marítima.⁵⁹

La denominación del puerto, emulando al General Lázaro Cárdenas, es un hecho emblemático para la zona ya que nació en Michoacán y por las contribuciones a la nación. Nació el 21 de mayo de 1895 en Jiquilpan, Michoacán, al occidente del país; siendo hijo de Dámaso Cárdenas Pinedo y Felicitas del Río Amezcua. En 1913 se incorporó a las fuerzas revolucionarias de Martín Castrejón México, después alcanzó el grado de general a los 25 años. De 1928 a 1932 fue gobernador de Michoacán. Fungió como secretario de Gobernación en el gabinete del presidente Pascual Ortiz Rubio y como dirigente del Partido Nacional Revolucionario. En 1934 fue elegido presidente de México. Posteriormente, durante el gobierno del presidente Manuel Ávila Camacho, fue secretario de Guerra y Marina. (...) Asimismo, en el ámbito social y académico enfocado a la educación fundó el Instituto Politécnico Nacional (IPN), y el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). Modificó la Ley Agraria, amplió también la red de carreteras y permitió la entrada a los refugiados políticos de muchos países, entre ellos 40 mil refugiados españoles de la guerra civil.⁶⁰

Cárdenas fomentó la industria nacional, la expropiación petrolera, además de la creación de una escuela para fomentar el desarrollo tecnológico, fueron sucesos para que se le otorgasen el nombre al puerto de Michoacán. “(...) En 1970 el Congreso del Estado de Michoacán, en honor al recién fallecido General, decide que tanto el municipio, como la ciudad, tomaran su nombre, lo cual coincide además con el desarrollo e implementación del proyecto estatal de industrialización de la zona⁶¹

En la década de los años setenta, el gobierno comenzó a invertir en infraestructura portuaria en Michoacán (Lázaro Cárdenas), por lo que, se amplió el embarcadero, se mejoraron herramientas portuarias para el óptimo aprovechamiento de entrada y salida de mercancías. Al igual que el puerto de Veracruz, el puerto de Lázaro Cárdenas comenzó a tener una importancia para el desarrollo nacional e

⁵⁹ Lázaro Cárdenas Michoacán, Óp. Cit., fecha de consulta 30 de enero de 2017

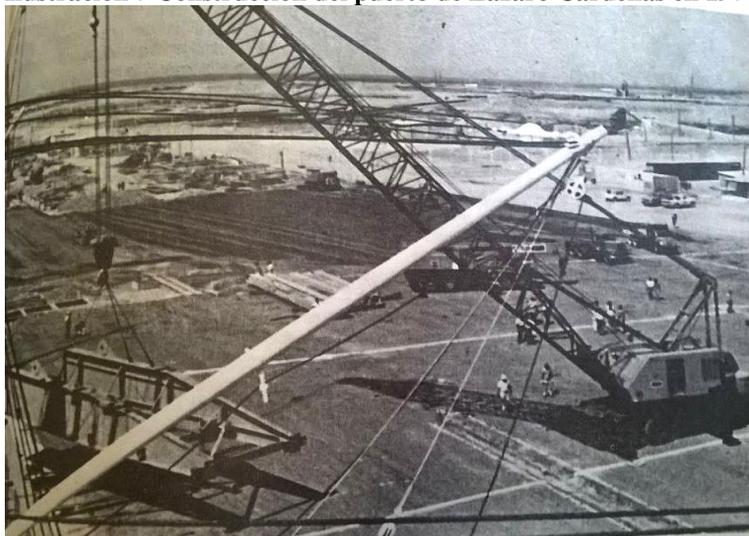
⁶⁰ Morales Mora Mario, Lázaro Cárdenas del Río un mexicano de tres siglos, en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/muro/pdf/cardenas_perfil.pdf fecha de consulta 30 de enero de 2017

⁶¹ Alvarado Portillo Patricia, El mundo, el puerto la mina. articulaciones en el caso de enclave, Lázaro Cárdenas Michoacán, tesis que, para obtener el grado de maestría en geografía, pág. 61

internacional. Se puede destacar la ubicación geográfica de este puerto al conectar con una gran variedad de países; como China, Japón Australia sin dejar de lado la relación bilateral que se lleva con los Estados Unidos de América, la cercanía con estas naciones, dieron la oportunidad de la creación de este recinto portuario viéndolo como una herramienta para el desarrollo del puerto a un futuro, estas ventajas y aprovechamiento serán retomados en el capítulo tres del presente trabajo. De este modo se llevaron a cabo tres etapas para su ampliación y mejoramiento que a continuación se mencionaran.

La Secretaría de Marina, encargada de las obras portuarias, había invertido hasta 1974 cerca de 300 millones de pesos en la construcción del puerto; en la primera etapa de esa terminal. Se construyó una escollera (véase capítulo 1.1), en la margen derecha de la desembocadura del Balsas, con una longitud de 313 m y de 3 a 8 de corona, formada por piedra de todos los tamaños. También se concluyó un camino por toda la margen derecha del río, con una longitud de 3750 m; se construyó un bordo de contención de 4m de altura sobre el nivel de las mareas bajas. El canal de acceso para grandes embarcaciones se construiría en esa época en 3 etapas. Para la primera, solamente poseía un ancho de 80m y una profundidad de 10, suficientes las dimensiones para que en esta primera etapa se permitiera la entrada de las embarcaciones, que transporten equipo para la siderurgia.⁶²

Ilustración 7 Construcción del puerto de Lázaro Cárdenas en 1974



Fuente⁶³

⁶² Ortiz Jr. Federico, Óp. Cit. pág. 46

⁶³ *Ibidem* pág. 45

Una vez concluida la primera etapa se buscaba la ampliación del canal, como consecuencia de ello se pretendía un desarrollo agrícola, cabe mencionar que, para la década de los años 70, todavía se resaltaba la importancia del sector agrícola y se pretendía a su vez que fuese importante para la nación.

La segunda etapa pretendía la ampliación de la platilla del canal a 220m y se le dará una profundidad de 14m, la tercera finalmente tendría una profundidad de 16 metros para permitir la navegación de embarcaciones de hasta 50 mil toneladas de peso muerto en donde se transportaría el carbón a la siderurgia. Cabe señalar que la década de los años setenta, los especialistas ya predecían la importancia del puerto, se decía que el puerto se convertirá en un importante factor de crecimiento económico de México ya que impulsaría el desarrollo agrícola e industrial de una vasta zona, cuenta ya con una importante infraestructura de la que forma parte la Presa de la Villita, que generaba 1320 000kw y que proporciona el riego para el cultivo de 18 mil. Hectáreas para esa época.⁶⁴

Fungiendo por otro lado como un punto estratégico de distribución para ciudades que conforman la zona de influencia para Michoacán, como resultado de la inversión durante la década de los setenta. Es importante mencionar, la velocidad de movimientos del puerto en su primera etapa, pues logró en su primer año una movilización total de 100 mil toneladas. Además, la zona estratégica con la cual contaba comenzó a vislumbrar y se comenzó a aprovechar a nivel nacional.

También en esta década, los proyectos regionales cobraron un auge desconocido hasta entonces. El Estado Mexicano, bajo el mando del presidente López Portillo, asumió plenamente el concepto de polo de desarrollo como estrategia para inducir actividades económicas y elevar el nivel de vida de los habitantes de regiones estancadas, ubicadas fuera de los circuitos de acumulación y reproducción de capital⁶⁵

El puerto de Lázaro Cárdenas necesitó modificaciones económicas importantes, con el objetivo que los habitantes del Estado de Michoacán se beneficiaran, de este modo el puerto serviría como una plataforma de reactivación de la economía y ayudaría al crecimiento económico de Michoacán.

“(...) los grandes proyectos de inversión del Estado Mexicano para crear un polo de desarrollo se localizaron en zonas con escasa acumulación previa de capital, sobre

⁶⁴ Ortiz Jr. Federico, *Op. Cit* pág. 46

⁶⁵ *Ibidem* pág. 6

todo en los casos en que la selección del lugar dependió de la ubicación de recursos naturales abundantes. (...) la ausencia de una dinámica economía en esas zonas (Lázaro Cárdenas entre otras) impulso al Estado la realización de costosas obras para crear, además de las grandes empresas, condiciones generales para la producción, expresadas en la construcción de infraestructura portuaria e industrial, caminos, sistema de drenaje, obras eléctricas, redes de telecomunicaciones, etcétera.”⁶⁶

Entre otros objetivos, se dio en la necesidad de implementar obras complementarias para realizar un proyecto como la modernización del puerto de Lázaro Cárdenas, con obras como carreteras, construcción de caminos, sistema de drenaje y eléctrico; con los cuales el puerto pudiese ser un puerto a nivel competitivo internacionalmente, de igual manera se buscaba el beneficio de los habitantes de la región.

Finalmente, el puerto de Lázaro Cárdenas se concluyó en el año de 1981, empezó a funcionar parcialmente en el año anterior con un movimiento de carga de 100 mil toneladas, dichos movimientos consistieron en maquinaria y equipos destinados a la siderúrgica. La zona de influencia que tiene este puerto abarca 174 municipios entre los cuales se pueden mencionar, Jalisco, Michoacán, Guerrero, Guanajuato, México y demás donde hay población más de 5 millones de habitantes y una gran actividad económica, agrícola e industrial. En esta región se producen minerales de hierro, cobre, plata, cinc y otros no metálicos como el caolín, dolomitas, tierras fuller y yeso; además de bancos de caliza para la producción de cemento.⁶⁷

La creación de este puerto tuvo un comienzo innovador y con visión a futuro, para el final de los años ochenta la importancia se unificó entre las necesidades del Estado de Michoacán con las necesidades portuarias. Por lo cual se pudo lograr el desarrollo en concreto en la región.

Para fin de la década de los años setenta, en menor medida se construyó infraestructura portuaria para usuarios de regiones de otro país (aunque también puede ser utilizada por usuarios locales). Tal es el caso del muelle comercial que tiene dos posiciones de atraque y el muelle de contenedores, con una posición. De esta forma, uniendo la actividad industrial con la portuaria, se buscó generar un polo de crecimiento económico en una zona de escaso desarrollo.⁶⁸

⁶⁶ Ídem

⁶⁷ Ortiz Jr. Federico, Op. Cit pág. 45

⁶⁸ Ibidem pág. 5

Entre 1980 y 1990, el puerto ya cuenta con una infraestructura más consolidada, que son el reflejo de la evolución, así como la inversión del puerto, se destaca el gran porcentaje que abarca a nivel nacional en control de mercancías a nivel nacional.

La Administración Portuaria Integral Lázaro Cárdenas detalla que el puerto opera el 18% del total de la mercancía que se opera en todo el Sistema Portuario Nacional. Lázaro Cárdenas cuenta con una profundidad de 18 mil metros y está protegido para recibir embarcaciones de hasta 165,000 toneladas de desplazamiento. Cuenta con accesos carreteros y ferroviarios, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, telefonía y combustible suficiente para satisfacer la demanda de la industria⁶⁹

Para concluir, el puerto comenzó operaciones de tráfico marítimo después de la segunda mitad del siglo XX. Cuenta con factores geográficos importantes, como su ubicación al conectar con el continente asiático, viendo esto como un área de oportunidad para el desarrollo de la región. Los materiales siderúrgicos influyeron para el desarrollo del puerto, siendo la industria más importante ayudando a tener una importancia a nivel tanto nacional como internacional. Se pretendía hacer de este puerto primordial para la nación, por lo cual el gobierno tomo las medidas necesarias para la creación, desarrollo y el fortalecimiento del puerto; sin embargo el Estado Michoacano tuvo un cambio drástico, de igual manera se mejoraron otros servicios y medios de comunicación que permitirían el funcionamiento del puerto; es decir un desarrollo integral en la región. Dichos cambios tanto para la infraestructura del puerto como para el Estado Michoacano beneficiaron a los habitantes de la región, brindándoles servicios primordiales, como el servicio de drenaje, agua, modernización de calles y demás; transformado a la región y al puerto en un lugar moderno e industrializado.

Se puede decir que en el siglo XXI es donde se reflejan los avances en la inversión, debido a la importancia a nivel internacional que tiene el puerto de Lázaro Cárdenas, así como el aumento de los flujos de mercancía y de un estándar de mayor calidad al siglo anterior.

⁶⁹ Meza Orozco Nayeli, El nuevo Rumbo de los puertos en México revista FORBES en: <http://www.forbes.com.mx/el-nuevo-rumbo-de-los-puertos-en-mexico/#gs.QleZtG8> fecha de consulta 29 de diciembre 2016

2.3 La Creación de las API'S (Administración Portuaria Integral).

Los antecedentes de las API'S (Administración Portuaria Integral), se remontan a inicios de la década de los noventa, iniciando de este modo con el puerto de Veracruz, cuando tuvo la necesidad de crear un control administrativo, con el objetivo de mejorar la calidad del puerto; empezando de este modo por el puerto principal de entrada y salida de mercancías como lo es Veracruz, siendo el de mayor importancia y seguidos por los demás puertos del país. Cabe mencionar, que el contexto internacional que se vive en la época forzó a dichas estrategias de desarrollo portuario, pues México comenzó una apertura de comercio con su principal socio comercial, es decir los Estados Unidos de América, con lo cual estas políticas portuarias fueron necesarias para dicha etapa, y que podían facilitar la entrada y salida de mercancías de ambas partes. “El primero de junio de 1991, con la requisita de las operaciones a los sindicatos portuarios por parte del Gobierno Federal, ya que mantenían un monopolio en las maniobras de carga y descarga de las mercancías, se empezó a gestar el éxito de la Administración Portuaria Integral de Veracruz S.A. de C.V. (APIVER). La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tomó el control administrativo y operacional del principal puerto del País, puerta de entrada y salida a las importaciones y exportaciones hacia Europa, el Sur de los Estados Unidos y Sudamérica. En poco tiempo se empezó a notar un cambio radical en el Puerto de Veracruz al mejorar sustancialmente la seguridad al interior del recinto portuario y un eficiente manejo de las operaciones.”

70

El ejecutivo ordenaría la creación de una Ley de Puertos, en la cual se dio a conocer el margen jurídico de la administración portuaria, se hizo oficialmente en el Diario Oficial de la Federación; con el objetivo de que se mejorase la inversión en el sector portuario. Es importante mencionar, que el T.L.C.A.N. (Tratado de Libre Comercio de América del Norte), entró en vigor a partir del año de 1994, por lo cual es indispensable que se optimizara la calidad del tráfico internacional de mercancías. “(..) el 19 de julio de 1993 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, previo consenso en el Congreso de la Unión, la Ley de Puertos con el objetivo de regular las terminales marítimas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y otras formas de administración, así como los servicios portuarios.”⁷¹

⁷⁰Administración Portuaria Integral de Veracruz, en: <https://www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/quienes-somos/> fecha de consulta 22 de octubre de 2016.

⁷¹ Administración Portuaria Integral de Veracruz, Óp.. Cit. fecha de consulta 22 de octubre de 2016.

Como resultado de la nueva Ley de Puertos, el aumento en la inversión del sector portuario se incrementó. Si se habla de la primera mitad del siglo XX, la inversión en ambos puertos no tuvo relevancia como la adquirió a finales del siglo, de este modo resaltan las inversiones superiores a los 2, 000 millones de dólares destinados a la infraestructura portuaria. “A partir de la Ley de Puertos de 1993, cuando comenzó la privatización en el sector portuario y se crearon las Administraciones Portuarias Integrales, más conocidas como API en México, esta industria comenzó a mostrar un importante desarrollo con inversiones superiores a los 2,000 millones de dólares en obras, infraestructura, carga, empleos, operación, tecnología y equipo, principalmente.”⁷²

Es importante mencionar los aspectos que comprenden el nuevo marco jurídico. A continuación, se mencionan, con base en lo estipulado en dos artículos de la ya citada Ley de Puertos. Iniciando por el artículo 39. En este artículo cabe resaltar, que los órganos estatales seguirán teniendo control del puerto; el gobierno será el que se encargue las cuestiones políticas de los puertos. De este modo, la función de la API tiene por objetivo, la parte financiera y de calidad, como se menciona a continuación:

“ARTÍCULO 39.- La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.”⁷³

El segundo artículo que se hará mención será el 40º de la Ley de Puertos, donde se mencionan las facultades que tienen las API’S; así como las que tiene un puerto. Se resalta éste artículo porque se refiere a una primera privatización del sector portuario mediante contratos parciales (puede ser por un tiempo definido o indefinido, en el cual las empresas pueden intervenir en este sector), con los cuales le ceden algunos poderes dentro de los recintos portuarios. Es importante enfatizar que se vive, a finales del siglo XX, una época de apertura liberal, donde, los puertos también se involucraron para su beneficio. De este modo las API’S fungiendo como una herramienta de crecimiento portuario, con la ayuda del sector privado contribuyó a que la inversión en dicho sector se optimizará.

⁷²Mota Sergio, Se dice que la historia se repite, Periódico EL economista, 17 de mayo de 2017, en: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Se-dice-que-la-historia-se-repite-20170518-0005.html> fecha de consulta 14 de julio de 2017

⁷³Salinas de Gortari Carlos, Ley de Puertos, Diario Oficial de la Federación 19 de julio de 1993, pág. 14

ARTICULO 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios: I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad; II. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso; III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común; IV. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos; V. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo; VI. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto; VII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría; VIII. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;(...).⁷⁴

Un ejemplo de los resultados obtenidos gracias a la Administración Portuaria Integral fue Veracruz, los resultados no se hicieron esperar, a un año de las reformas empleadas. Haciendo un comparativo de 22 años se observa un crecimiento elevado del movimiento portuario tres veces mayor. En 1994, cuando la APIVER tomó el control del puerto, se movilizaban 6.9 millones de toneladas de carga; el año 2012 el Puerto de Veracruz movilizó más de 22 millones de toneladas como ejemplo del crecimiento y la productividad alcanzada a raíz de creación de la APIVER.⁷⁵

Se debe hacer énfasis en la importancia de la inversión que fue necesaria para que el desarrollo portuario tuviera el crecimiento deseado para la nación, las medidas aplicadas por el Gobierno, así como el sector privado, los cuales facilitaron el crecimiento de estos dos grandes puertos, que son el puerto de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas; ejemplos para el resto de los demás puertos nacionales.

Se puede mencionar que, al cierre de 2006, el impacto del subsector marítimo portuario en el PIB de la economía mexicana fue de 13.7 mil millones de pesos, de

⁷⁴ Salinas de Gortari Carlos, Óp. Cit pág. 14

⁷⁵ Administración Portuaria Integral de Veracruz, Óp. Cit. fecha de consulta 22 de octubre de 2016

los cuales 9.2 mil millones fueron originados por actividades portuarias y 4.5 mil millones por servicios de transporte por agua. En él operan 2,597 empresas, 1,546 relacionadas con el transporte por agua y 1,051 en actividades portuarias. El valor del comercio exterior, movilizado por los puertos del país representa el 21% del total nacional, ascendió a 877 mil millones de pesos, de los cuales 460.1 mil millones fueron de exportación y 417.3 mil millones de importación.⁷⁶

Como se aprecia en el mapa (1), se puede observar las diferentes API'S existentes en el país actualmente, se destacan los 102 puertos y 15 terminales de los cuales 16 solo tienen un control Federal; es decir son regulados por la SCT (Secretaría de Comunicación y Transportes) siendo un ejemplo de ello los puertos de Veracruz y de Lázaro Cárdenas.

Mapa 1. Ubicación de las API'S en la República Mexicana.



Fuente⁷⁷

⁷⁶ González Rul Alvidrez, Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030, Secretaría de Comunicación y Transportes, 2008, pág. 7.

⁷⁷ Secretaría de Comunicación y Transporte SCT, en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/puertosdemexico/mapa_o.jpg fecha de consulta 16 de octubre 2017.

Capítulo 3: Estructura portuaria, flujos de mercancía en los puertos de Veracruz y Lázaro Cárdenas

Para dar comienzo a este apartado es necesario conocer los componentes geográficos y administrativos, que permiten el funcionamiento de dichos puertos. De este modo se puede hacer un análisis para comprender sus ventajas ante la comunidad internacional y posteriormente, se podrán realizar propuestas para el mejoramiento de dichos puertos, logrando de este modo una mayor relevancia para el tráfico marítimo.

El presente apartado analizará la manera en la que están conformadas los recintos portuarios nacionales, además de tener en cuenta las diferentes mercancías que llegan con frecuencia en cada uno de ellos, analizando de este modo el puerto de Lázaro Cárdenas en la costa del pacifico, posteriormente el puerto de Veracruz en la costa del Golfo de México.

3.1 Características geográficas e Infraestructura del puerto de Lázaro Cárdenas.

En este apartado se muestran las estructuras de los recintos portuarios y sus ventajas geográficas, siendo herramientas que permiten a los puertos resaltar en el entorno internacional. Se pretende conocer la diversidad de mercancías que llegan a los puertos nacionales, así como su distribución, conectividad y puntos estratégicos en materia de marina mercante. Finalmente haciendo un análisis se pretende lograr una visión panorámica con lo cual se pueden tomar acciones en un futuro para el mejoramiento de los recintos portuarios, tomando como materia de estudio a los puertos de Lázaro Cárdenas y el puerto de Veracruz, siendo un ejemplo que seguir para el resto de los puertos en la nación.

La Ubicación Geográfica del puerto de Lázaro Cárdenas, juega un papel importante en la economía en el sector del transporte internacional y en el sector turístico, influyendo de igual modo en la industria nacional. Además, cuenta con una gran infraestructura en el transporte ferroviario y carretero, el cual ayuda al puerto para cumplir con sus funciones y agilizar movimientos en el puerto.

Se encuentra en el oeste en la costa mexicana del Pacífico, donde limitan los estados de Michoacán y Guerrero, es una productiva micro zona conocida también como delta del Balsas, donde se desarrolla una gran actividad portuaria, comercial e industrial, que dispone además de un atractivo puerto turístico a sólo 45 minutos,

el de Ixtapa-Zihuatanejo; puertos que conforman un complemento ideal para los negocios y el descanso. La micro zona del delta del Balsas está enclavada, a su vez, en una región fuertemente económica, conformada por los estados de Michoacán, Guerrero, Querétaro, México, Distrito Federal y Morelos. (...) La región cuenta con 31 mil 581 kilómetros de carreteras y 36 mil 576 kilómetros de vías férreas.⁷⁸

Según la SCT (Secretaría de Comunicación y Transportes), la infraestructura del puerto de Lázaro Cárdenas, además, conecta con una gran cantidad de Estados de la República Mexicana (conocido como hinterland) y que son importantes por el PIB (Producto Interno Bruto) que se produce en esos lugares. A continuación, se menciona estas características.

El área interna del Puerto de Lázaro Cárdenas o hinterland, se circunscribe a través de conexiones ferroviarias y carreteras a los Estados de Michoacán, Jalisco, San Luis Potosí, Morelos, Puebla, Veracruz, Tamaulipas, Distrito Federal, Querétaro, Edo. de México, Guerrero, Guanajuato y Nuevo León; área que abarca más de 60 millones de habitantes del país y genera más del 60% del PIB; en los cuales se localizan la mayoría de las plantas de producción del país y de mayor demanda de productos de consumo interno.⁷⁹

⁷⁸Secretaría de Comunicación y Transporte, Administración Integral Portuaria de Lázaro Cárdenas, en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/ubicacion> fecha de consulta 13 de enero de 2017

⁷⁹Idem

Mapa 2. Conectividad del puerto de Lázaro Cárdenas vía ferroviaria.



Fuente ⁸⁰

Como se aprecia en el mapa 3; la importancia de este puerto radica, en el papel que juega para la nación, pues su diversidad al conectarse con diferentes puntos de la nación hace que sea un punto geoestratégico para abastecer de suministros a los Estados de la periferia, además, de este modo el comercio interno se fortalece. Por lo que en la actual administración se ha invertido grandes cantidades para fortalecer la economía interna, así como una imagen al exterior.

El área externa influencia del Puerto Lázaro Cárdenas o Foreland, por su indiscutible posición geográfica, conecta con las principales rutas marítimas de la costa del Pacífico en Asia y América, el enorme flujo de bienes y la participación de 38 navieras funcionales en el puerto, así como sus proyectos de crecimiento hacen que Lázaro Cárdenas se perfila como la punta de lanza en el comercio y transporte marítimo en el Pacífico mexicano, generando un aproximado de 32 mil empleos directos e indirectos, contribuyendo con el desarrollo y bienestar de la comunidad.⁸¹

⁸⁰Golf Logistics& Projects Co., Inc. Kansas City Southern, en: <http://www.glpamerica.com/kansas-city-southern.html>, fecha de consulta 12 de abril de 2018.

⁸¹ Encinas Valenzuela Jesús Ernesto, La evolución de los puertos Marítimos, Instituto de Investigaciones Estrategias de la Armada de México, 2017, pág. 10

Retomando la teoría de la interdependencia de Kheone Robert y Nye Joseph Se puede decir que el desarrollo del puerto de Lázaro Cárdenas va ligado a la relación que tiene con los puertos internacionales y su conectividad. En el plano internacional, este puerto tiene un gran alcance, su principal zona de influencia es hacia el continente americano (en el norte con Estados Unidos, así como países de América Latina). De igual manera llega a conectar con una gran variedad de países de la región Asia Pacífico (Destacando China, Japón y Australia), ya que en la actualidad estas regiones tienen un papel destacado a nivel mundial. Considerando las características de la interdependencia, el puerto de Lázaro Cárdenas requiere interactuar con demás actores, en este caso, con los puertos internacionales (como ejemplo el puerto de Hong Kong) para lograr su desarrollo obtenido beneficios mutuos.

Algunas zonas importantes con los que conecta este puerto son la Costa Oeste de Norte América con Estados Unidos y Canadá, con Centro América con Guatemala, El Salvador, Ecuador, Colombia, Panamá; en Sur América con Chile, Argentina, Perú y con la Cuenca del Pacífico Oriental, como Japón, Malasia, Filipinas, Singapur, Taiwán, Corea, Rusia, China, Taiwán, Indonesia, Tailandia, Pakistán, Nueva Zelanda, Sudáfrica, etc.⁸²

Como se hace mención, hay una gran variedad de países que tienen influencia para México, y por ello es importante que este sector portuario tenga y cuente con la mejor infraestructura para que el puerto de Lázaro Cárdenas adquiera un puesto más elevado a nivel internacional y que pueda ser competitivo del mismo modo. En el capítulo tres se resolverá la cuestión ¿qué lugar ocupa México en materia portuaria o si puede ser considerado como potencia media?

Se muestra, la estructura del puerto de Lázaro Cárdenas, como se encuentra completamente equipado y está calificado para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad las actividades portuarias según comenta Encinas Valenzuela Jesús Ernesto.

Sus obras de atraque constituyeron para el 2015 con 18 posesiones de atraque cuya longitud es de 6,385 m y están integradas a 13 terminales portuarias. (S.C.T)

Se puede observar que cuenta con la capacidad de recibir buques contenedores de 7ª generación (capacidad de almacenar hasta 18 mil TEU'S) y se convierte en el

⁸² Secretaría de Comunicación y Transporte, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/hinterland-y-foreland>, fecha de consulta 13 de enero de 2017.

puerto con mayor profundidad, áreas de hasta 19 metros (62ft 4in) con una infraestructura que le permite transportar contenedores hacia el interior de México por carretera (40%) y por ferrocarril (60%), abonando este rubro a su enorme versatilidad para manejar cargas: carga general suelta, granel agrícola, granel mineral, fluidos y automóviles.⁸³ Esta característica es importante destacar, ya que puede permitir un desarrollo portuario adecuado y atraer inversión para el puerto de Lázaro Cárdenas.

El puerto cuenta con la siguiente infraestructura: dos escolleras la norte con una longitud de 250m y al sur con 320m; una protección playera de 9, 390 m. de longitud; seno escollera sur de 604 m de longitud, seno escollera norte de 140 m. de longitud; 6 espigones con una longitud con una totalidad de 611m. de longitud. Cuenta señalamiento marítimo: 2 faros, 17 balizas, 8 balizas de enfilación y 21 boyas. Todo señalamiento cumple con las normas internacionales para su marcación clara y sistemática de los canales y dársenas por donde navegan las embarcaciones, el cual se basan en la norma internacional IALA (international Association of Lighthouse Authorities) ”⁸⁴

De igual manera es importante resaltar las características del transporte férreo, siendo parte complementaria del puerto para poder desplazar ciertas mercancías a su punto final, cuenta con un sistema al interior de 85.3 km de vías férreas, de las cuales 54.9 km están a cargo de API Lázaro Cárdenas destinadas para uso público y 30.4 m pertenecen a cesionarios y empresas privadas. Dispone además de áreas para el transporte intermodal con vías férreas para carga y descarga de contenedores, auto móviles granel mineral y granel agrícola, fluidos petroleros y no petroleros fertilizantes de acero y sus derivados. En vías vehiculares cuenta con una red de 39.73 km de vialidades internas, comunican a las terminales es instalaciones con los accesos y carreteras exteriores.⁸⁵

Es importante mencionar la capacidad que tiene este puerto en el área de operaciones en el tráfico marítimo ya que todos estos factores en conjunto permiten el desarrollo portuario de este recinto portuario. Cuenta con una Zona de Fondeo de 1,330.32 Has., se usa como un área de espera de embarcaciones. Cuenta con canales: el de acceso tiene 1740 ml; comercial con 1322 ml; canal norte 3040 ml;

⁸³ Encinas Valenzuela Jesús Ernesto, Óp. Cit, pág. 9

⁸⁴ Informe de la SCT (Secretaría de Comunicación y Transporte), Programa maestro de desarrollo portuario del puerto de Lázaro Cárdenas 2015-2020, Coordinación General de puerto y Marina mercante, 2015, pág. 3.

⁸⁵ Informe de la SCT Óp. Cit., pág. 4

canal oriente con 1700 ml; canal suroeste 100 ml, canal noroeste 756 ml. Dársenas principal, comercial con 70 ml; oriente y norte con 600 ml.⁸⁶

Dentro de las principales cargas en el puerto podemos destacar las siguientes:

Carga general Material refractario, ferromanganeso, ferro aleaciones, carbón aditivo, antracita, petrocokes y vehículos. Para la carga a Granel agrícola es el trigo. Para la carga granel mineral: pellet de hierro, carbón, finos de pellet. La carga contenerizada: Accesorios para bajo, accesorios para mascotas, aceites, acero inoxidable, acetato, aguacates, ajonjolí, alcohol, cerámica, artículos de fantasía, artículos de papelería, artículos deportivos, artículos decorativos, artículos navideños, artículos para el hogar, autopartes, polietileno, bicicletas, partes de bicicletas, calzado, cárnicos, equipo de alumbrado, herramientas, juguetes, línea blanca, maquinaria, neumáticos, pescado, lácteos, tracto partes, artículos para bebe, artículos para higiene, artículos electrónicos, café, cerveza, computadoras, partes de computadoras, muebles, textiles, resinas, etc.). y para el petróleo y derivados combustóleo, gasolina, diésel.⁸⁷

En la siguiente imagen, se puede observar la composición física del puerto de Lázaro Cárdenas, contando de este modo con diferentes tipos de terminales especiales para diferentes tipos de mercancías como los minerales, una terminal para el sector automotriz, terminales de gas entre otros.

⁸⁶ SCT, (Secretaría de Comunicación Transportes) Reglas de operación del puerto industrial y comercial de Lázaro Cárdenas Michoacán, Administración Portuaria de Lázaro Cárdenas, 2016, pág. 28

⁸⁷Secretaría de Comunicación y Transporte, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/principales-mercancias-o-cargas> fecha de consulta 28 de marzo de 2017.

Ilustración 8 Uso de suelo del puerto de Lázaro Cárdenas



Fuente⁸⁸

El puerto de Lázaro Cárdenas cuenta con una ventaja geográfica, y con un buen clima. Además, su infraestructura, le permite la llegada de una gran variedad de mercancías, siendo el sector automotriz el más importante, contando con tecnología que le permite brindar un servicio adecuado al llegar o enviar buques mercantes por la costa del Pacífico. Las dimensiones del puerto son de gran

⁸⁸ SCT (Secretaría de Comunicación y de Transportes) Programa maestro de desarrollo portuario del puerto de Lázaro Cárdenas 2006-2011. pág. 70 en: [http://www.puertolazarocardenas.com.mx/Docs%20pdf/marcolegal/PMDP%202006%20-%202011%20LZC%203ra%20\(sep08\).pdf](http://www.puertolazarocardenas.com.mx/Docs%20pdf/marcolegal/PMDP%202006%20-%202011%20LZC%203ra%20(sep08).pdf) fecha de consulta 22 de agosto de 2018

importancia ya que, al tener una gran variedad de terminales por los diferentes tipos de contenedores, de igual manera como la ubicación de cada una de ellas juega un papel importante para enviar o recibir buques mercantes.

3.2 Características geográficas e infraestructuras del puerto de Veracruz.

Como se vio en el anterior apartado ahora corresponde a conocer la estructura del puerto de Veracruz, iniciando con las características geográficas que cuenta, resaltando el papel geoestratégico que implica para el entorno internacional en materia portuaria. Se hará mención de los equipos, infraestructura y capacidad de arribo que posee, con el objetivo de comprender el funcionamiento de dicho puerto, posteriormente se logran hacer propuestas para lograr una innovación y mejoramiento. Además, se tomarán en cuenta las mercancías que transitan por el puerto siendo áreas de oportunidad para un crecimiento en materia de marina mercante.

Veracruz, es uno de los Estados de la República Mexicana más importantes a nivel internacional, su zona geográfica, su riqueza cultural e histórica, son herramientas con que cuenta el Estado mexicano para que este puerto ayude al sector económico interno y sea competitivo a nivel externo en materia portuaria. Como se menciona a continuación las características geográficas de Veracruz son las siguientes:

El Estado de Veracruz se ubica en la porción suroriental de la República Mexicana; su extensión territorial es de 71,826 Km² y está dividido en 212 municipios, al norte colinda con Tamaulipas, al poniente con Zacatecas y San Luis Potosí, al sur poniente limita con Puebla y Oaxaca y al sureste con Chiapas y Tabasco.⁸⁹

Cabe resaltar que Veracruz, colinda con varios Estados de la república que cuentan con una riqueza natural y económica, con las cuales se puede trabajar para que Veracruz sea una herramienta de ayuda para estas entidades federativas y se fortalezca el mercado interno, aprovechando los recursos con los que cuentan.

Es un municipio y la ciudad más grande e importante del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave. Tiene el puerto marítimo comercial más importante de México.

⁸⁹Secretaría de Economía, Panorama minero del Estado Veracruz, SGM Servicio Geológico Mexicano, 2016, pág. 4

Está ubicada a 90 km de distancia de la capital del estado Xalapa y a 400 km de distancia de la Ciudad de México.⁹⁰

De igual manera, al estar ubicado a 400 km de la Ciudad de México, es de gran ayuda para la distribución de mercancías que llegan al puerto de Veracruz y que a su vez son transportadas a la ciudad. Tal como en la época colonial del puerto, es algo que sigue permaneciendo desde el siglo XVI.

El puerto de Veracruz es un puerto de altura y el puerto comercial más importante del Golfo de México, se sitúa geográficamente a 19° 12' 30" Latitud N y 96° 08'00" Longitud W (Edificio Venustiano Carranza). Puerto de altura en una bahía artificial protegida por rompeolas al SE, al NE y NW, además de una escollera de protección al W y un muro interior llamado de pescadores; la entrada de este puerto está rodeado por arrecifes, islas, y bajos. Cuenta con un clima tropical marítimo con temperatura promedio de 32° en primavera, de 35° en verano, de 32° en otoño, y de 30° centígrados a la sombra del invierno.⁹¹

Una observación que se puede realizar, a este puerto es que tiene conectividad con uno de los océanos más grandes del mundo, el océano Atlántico, por este gran estrecho de agua, con el cual tiene historia con el actual puerto de Veracruz conectado a este con Europa. Además de ello por el Golfo de México hay una gran variedad de países latinoamericanos y caribeños con los cuales existen relaciones comerciales, sin dejar de lado a nuestro vecino del norte, Estados Unidos de Norte América.

La ubicación geográfica de Veracruz es privilegiada y un factor vital para su desarrollo, pues le da acceso a líneas de comunicación marítima directas con la costa Este de EE.UU., el litoral del Atlántico de Centroamérica y Sudamérica, y a ello se anexa su conexión con Europa, África, Asia y Oceanía.⁹²

Se pretende abordar la infraestructura que cuenta el puerto de Veracruz, permitiendo un análisis complementario para abordar el tema de la bioceánica junto con el puerto de Lázaro Cárdenas. El puerto de Veracruz cuenta con las siguientes características de infraestructura portuaria:

⁹⁰Datos generales del puerto de Veracruz, en: <http://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioVeracruz.pdf> fecha de consulta 15 de marzo de 2017

⁹¹ SCT (Secretaría de Comunicación y Transportes) Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Veracruz 2011-2016 Puertos de México, 2015.pág 12, en <http://www.puertodeveracruz.com.mx/apiver/archivos/PDMP/PMDP-2011-2016.mod.Dic-2012.pdf>, fecha de consulta 22 de agosto de 2018

⁹² Encinas Valenzuela Jesús Ernesto, Óp. Cit. pág. 13

Cuenta con una zona de fondeo; la cual constituye un área marítima de espera para maniobras de los buques, conformada por un rectángulo de 6000 hectáreas ubicado al sur de Isla Verde, delimitada por los siguientes puntos geográficos: a. Latitud N 19° 10.2' longitud W 96° 04.8' b. Latitud N 19° 12.0' longitud W 96° 01.8' c. Latitud N 19° 07.6' longitud W 95° 58.9' d. Latitud N 19° 05.8' longitud W 96° 02.0'. Además, posee áreas para operaciones portuarias; comprenden los muelles 1, 2, 4, 5, 6, 7 Sur, 7 Este, 8 Este y 8 Oeste, Muelle de Cementos, Contenedores, Muelle TURÍSTICO y PEMEX, áreas de patios, y Muelle del Astillero, áreas de patios, entre vías y almacenes⁹³

El puerto de Veracruz opera en su recinto portuario con 18 posiciones de atraque y cuenta con: una Terminal especializada para el manejo de contenedores, tres Terminales especializadas para granel agrícola, una Terminal de granel mineral, cinco Instalaciones de usos múltiple, dos Instalaciones especializadas para fluidos, una Instalación especializada para el manejo de granel mineral, dos Instalaciones especializadas para el manejo de autos, una terminal especializada para el manejo de combustibles. un astillero, un muelle de usos múltiples.⁹⁴

Como se menciona, cuenta con una gran capacidad para recibir diferentes tipos de mercancías, destacando el sector automotriz y el sector agrícola siendo unos de los más influyentes en el comercio marítimo nacional; sin embargo, a nivel internacional es insuficiente para poder ser competitivo, por lo cual se pretende tener un mejoramiento y ampliación.

En cuanto a vialidades y vías de ferrocarril cuenta con una superficie aproximada de 233.68 hectáreas para vialidades y vías de ferrocarril de uso común, las cuales están constituidas por los arroyos vehiculares acordes con las normas de la SCT, tanto de construcción como de señalización para el flujo de accesos, salidas o tránsitos internos de mercancías y vehículos (de muelle a almacenes o patios), así como de los patios y vías de ferrocarril para el acceso/salida de las mercancías del comercio exterior.⁹⁵

Como se indica, el puerto de Veracruz cuenta con gran equipamiento para recibir embarques, también cuenta con medios para manejar contenedores. Es de vital importancia destacar que cuenta con un número limitado de terminales para

⁹³ Coordinación General de Puertos y de Marina Mercante, API Veracruz, Reglas de operación del puerto de Veracruz, 2015, pág. 17

⁹⁴ S.C.T, Óp. Cit, pág. 37

⁹⁵ S.C.T. Óp. Cit, pág. 35

mercancía agrícola, solamente cuenta con cinco y una instalación de granel mineral. Se espera que, con las mejoras y políticas adecuadas, el puerto de Veracruz optimice los servicios en las terminales para incrementar el comercio interno y externo.

Como parte de la comunidad portuaria del Puerto de Veracruz, se cuenta con 30 agencias navieras quienes representan a más de 57 líneas que ofrecen servicios a Europa, Norte de Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, 188 agentes aduanales y más de 500 compañías de servicio de transporte ⁹⁶

El puerto de Veracruz está equipado de la siguiente manera: Una grúa Mixta, para la carga y descarga de contenedores de los buques, se cuenta con: Grúas de pórtico, grúas de marco RTG's, grúas portacontenedores frontales, grúas portacontenedores vacíos, tracto planas, plataformas tipo dollier, remolcador ferroviario, y montacargas, 15 básculas y capacidades. Se cuenta con básculas de 50 y 80 toneladas⁹⁷

Veracruz cuenta con un astillero al cual se puede obtener beneficios no solo para la reparación de buques si no para crear buques mercantes, siendo propiedad de la empresa Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V. (TNG), tiene una extensión de 345,000 m² , inició sus operaciones el 15 de abril de 1995, tiene capacidad de construcción de embarcaciones, sin embargo su actividad actual gira sobre el mercado de la Reparación Naval, en respuesta a la demanda actual, se reparan embarcaciones de diferentes tipos (bulkarriers, containeros, tanqueros, barcasas, chalanes, abastecedores, remolcadores, plataformas semisumergibles, y autoelevables), su infraestructura está distribuida en 34.4 hectáreas de área total, la cual consta de dos diques secos y cuatro muelles, tres talleres, una línea de tratamiento, un almacén general y oficinas. Dos Dique seco, dos diques ubicados en las instalaciones de los Talleres Navales del Golfo S.A. de C.V. (Dique seco No. 2 de 157 m x 19.5 m, calado sobre los picaderos de 4.87 m; Dique seco No. 5 de 271 m x 36.0 m, calado sobre los picaderos de 5.18m). Un dique seco (50 m x 9 m calado 2.7 m) ubicado en el Arsenal Nacional Número 3 (ARNAC-3), propiedad de la Armada de México, en él se efectúan reparaciones y trabajos de carena a las patrullas clase Azteca, patrullas interceptoras y embarcaciones menores.⁹⁸

⁹⁶ S.C.T. Óp. Cit, pág. 37

⁹⁷ Datos generales del puerto de Veracruz, Óp. Cit, fecha de consulta 13 marzo de 2017

⁹⁸ Ídem

Además, cuenta con las siguientes ventajas portuarias, con capacidad de manejar diferentes tipos de mercancías. La importancia de la actividad se fundamenta en sus considerables recursos: el litoral veracruzano con más de 365 millas náuticas, 116 mil hectáreas de aguas interiores, en lagunas presas y esteros. En el puerto de Veracruz no se contempla extracción minera importante; sin embargo, en el estado se ha considerado la producción de azufre como la más importante después del petróleo; Veracruz ha sido donde se inició la explotación de este mineral en el país y es el primer productor. La zona productora de azufre se encuentra en la región del istmo principalmente, donde se considera que existen los depósitos más ricos y puros del mundo. Este es un importante recurso no solo para la economía estatal sino para la economía nacional, ya que México se encuentra entre los primeros productores de este mineral en el mundo. Las reservas de la zona azufrera no han sido estimadas, pero se localizan mantos importantes en Coatzacoalcos, Minatitlán y Jáltipan. En cuanto al petróleo y sus derivados, su exportación, se realiza en los puertos de Tuxpan, Coatzacoalcos, y Minatitlán; la importación de petróleo crudo, no se realiza por ser autosuficiente, solo se realiza la importación de gasolinas en el puerto de Coatzacoalcos procedente de los Estados Unidos de Norteamérica. En cuanto a la industrial, el estado de Veracruz es uno de los principales generadores de energía eléctrica, otros rubros importantes son los productos alimenticios, las bebidas, el tabaco, la industria maderera (productos y muebles), productos metálicos (maquinaria, equipo e instrumentos de precisión), así como textiles (prendas de vestir) y la industria del cuero y referente al comercio nacional ó internacional. Es uno de los puertos comerciales más importantes de la república ya que mantiene un intenso intercambio comercial con el extranjero.⁹⁹

Para concluir este apartado se puede decir que el puerto de Veracruz cuenta con recursos, características y un clima que le permite ser un Estado creciente en el sector portuario internacional. Sus servicios portuarios ayudan al tráfico marítimo, arribando diversas mercancías cada día al puerto de Veracruz; así como mercancías exportadas. La infraestructura y la ubicación de este recinto permiten ubicarlo en una zona geoestratégica para el tráfico marítimo internacional, donde puede conectar con diferentes naciones y de igual manera, por medio de carreteras con diferentes estados de la República Mexicana, contribuyendo a la doble salida con que cuenta México.

⁹⁹ Datos generales del puerto de Veracruz, Óp. Cit., fecha de consulta 15 de marzo de 2017

4-Análisis de las problemáticas del desarrollo portuario en México en la actualidad (2012-2016).

En materia portuaria, dentro de los objetivos planteados en el Plan Nacional de Desarrollo para el periodo 2013-2018, se encuentran los siguientes:

1. Fomentar el desarrollo portuario marítimo estratégico de clase internacional, que se potenció la ubicación geográfica privilegiada de México, se impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el comercio interno.
2. Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.
3. Ampliar la capacidad de los puertos, principalmente en aquellos de saturación o con una situación logística privilegiada¹⁰⁰

Con estos objetivos, se pretende que los puertos nacionales formen parte de una buena cadena logística además de una ampliación y mejoras en los nodos portuarios, con el objetivo de resaltar la importancia geográfica que tiene cada uno de los puertos, en este caso los puertos de Veracruz y de Lázaro Cárdenas. Así mismo cómo analizar estas estrategias, se han ido implementado por parte del Gobierno Mexicano.

En el presente gobierno de Enrique Peña Nieto, se ha dado importancia a los puertos nacionales con base en los objetivos planteados para dicha administración, como sería su mejoramiento mediante inversiones a la infraestructura portuaria. Teniendo por objetivo principal el desarrollo portuario en México, transformándose en una plataforma logística Internacional competente, con otros puertos a escala mundial.

¹⁰⁰Peña Nieto Enrique, Plan Nacional de desarrollo 2013-2018, Diario Oficial de la Federación, 20 de mayo de 2013.

4.1 La Inversión en los puertos nacionales en el periodo de Enrique Peña Nieto y perspectivas de los mexicanos hacia el futuro (Zonas Económicas Especiales).

Para el año 2014, en la actual administración, el presidente Enrique Peña Nieto, anunció la inversión de 58 mil 600 millones de pesos en infraestructura marítima. Afirmando que en el Golfo de México se ampliará el Puerto Altamira, la construcción del muelle de contenedores de Atuxpan; en el Océano Pacífico la modernización del Puerto de Manzanillo, el desarrollo de otra terminal en Lázaro Cárdenas para incrementar el mercado a Asia y la necesidad de fomentar la actividad pesquera, pues México es el tercero en América Latina.¹⁰¹

Con ello se prevé que para finalizar la presente administración se pueda duplicar la capacidad de carga en los recintos portuarios con estrategias y ejes rectores de la economía nacional, mejorando de este modo la productividad en materia de marina mercante, logrando el desarrollo y aprovechamiento de los puertos nacionales con una inversión inicial.

Por otro lado, haciendo un comparativo de hace dos décadas con la actualidad, donde los avances por inversión se vieron reflejados desde la creación de la Administración Portuaria Integral (API'S), dichos resultados se obtuvieron en un lapso menor de 20 años. Gracias a las reformas de las últimas dos décadas en nuestro sistema portuario, la carga comercial manejada en nuestros puertos creció en promedio el 5.6% al año en el periodo de 1994-2012, el doble del crecimiento del PIB. La carga contenerizada a granel mineral y los vehículos son 208% 79%, y 99% mayores en comparación al 2002.¹⁰²

Como se pudo observar la evolución portuaria en México comenzó después de la segunda mitad del siglo XX, los puertos se expandieron y mejoraron sus patios para poder recibir una mayor cantidad de mercancías. Con el pasar de los años se fueron implementados tecnologías, con las cuales los puertos nacionales llegan a brindar un servicio de calidad a nivel internacional. Cabe mencionar que la infraestructura externa del puerto como lo son las carreteras, los sistemas de drenaje y de energía, los medios de comunicación influyen en el desarrollo portuario de la nación, siendo herramientas secundarias para que el sistema

¹⁰¹ Pacheco José Roberto, Anuncia EPN, [inversión en sector marítimo y ejes de desarrollo](http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/06/01/962689), Periódico EXCELSIOR, fecha de publicación 1 de junio de 2014. en: <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/06/01/962689> fecha de consulta 23 de agosto de 2018

¹⁰² Vidal Francisco Suberon Sanz Óp.. Cit. pág. 41

portuario funcione adecuadamente. Todas estas inversiones funcionan íntegramente para un crecimiento, de éste se benefician tanto al puerto como al resto de sus habitantes que están ubicados cerca de dicho recinto, logrando ofrecer oportunidades de desarrollo y dando como resultado un crecimiento integro en las zonas costeras de México.

Para el presente apartado se tomarán en cuenta los factores que generen un impulso en materia portuaria, analizando de este modo el puerto de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas como ejes de un crecimiento en concreto para los diversos sectores, de tal modo que sugieran alternativas que sean benéficas tanto solo para el sector portuario como para el resto de la nación. Se pretende involucrar las zonas periféricas (como área de oportunidad) que permean estos recintos portuarios y que logren de manera equitativa un desarrollo, retomando la importancia la bioceánica nacional como su impacto en el entorno internacional.

Se tendrá en cuenta el tema de las Zonas Económicas Especiales ya que ha tenido relevancia para el sector portuario en la presente administración; proponiendo soluciones y mejoras en los recintos portuarios, así como de crecimiento integro en diversas materias como el sector tecnológico, laboral logístico y económico. Introduciendo de este modo se puede definir a dichas zonas de la siguiente manera:

“Área geográfica del territorio nacional, determinada en forma unitaria o por secciones, sujeta al régimen especial previsto en esta Ley(Ley Federal de Zonas económicas Especiales), en la cual se podrán realizar, de manera enunciativa y no limitativa, actividades de manufactura, agroindustria, procesamiento, transformación y almacenamiento de materias primas e insumos; innovación y desarrollo científico y tecnológico; la prestación de servicios de soporte a dichas actividades como servicios logísticos, financieros, informáticos, profesionales, técnicos y de otra índole que se consideren necesarias conforme a los propósitos de este ordenamiento, así como la introducción de mercancías para tales efectos.”¹⁰³

Entre las ventajas y áreas de oportunidad con las que cuentan dichas zonas encontramos las siguientes:

¹⁰³ Peña Nieto Enrique, Ley Federal de Zonas económicas Especiales, Diario Oficial de la Federación, 2016, pág. 3.

“Algunos de los beneficios de los que estas zonas pueden gozar, son: fiscales y laborales, un régimen aduanero especial, un marco regulatorio ágil, una infraestructura de primer nivel, programas de apoyo (capital humano, financiamiento, innovación), así como estímulos y condiciones preferenciales.”¹⁰⁴

Se puede decir que existe una relación entre estas Zonas Económicas y la bioceanidad que cuneta México. Las Z.E.E. tienen el objetivo de crear y reactivar la economía, implementando políticas que permitan tener un buen flujo económico (enfocado en ambos litorales que cuenta el país) a nivel nacional y posteriormente a nivel internacional. La importancia y la relación de la bioceanidad destaca al trabajar en conjunto la costa del Océano Pacífico como la costa del Océano Atlántico, tomado como oportunidad de desarrollo los objetivos planteado en las Z.E.E. Un ejemplo de ello son la creación de empleos, así como la innovación del sector portuario, que a su vez beneficia a la periferia tanto a la del puerto de Lázaro Cárdenas como a la del puerto de Veracruz. Es por ello que en la actual administración se puso en marcha la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales (ZEE).

El presidente de la República, Enrique Peña Nieto, promulgó la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales (ZEE). Estas Zonas son: la del Puerto Lázaro Cárdenas: que incluye a los municipios vecinos de Michoacán y Guerrero, incluyendo la del Corredor del Istmo de Tehuantepec, que ira de Coatzacoalcos Veracruz, y atravesara Salina Cruz en Oaxaca, hasta el Puerto de Chiapas, en Chiapas.¹⁰⁵

Comenzando por la planeación de políticas portuarias que beneficien a la nación y tomar medidas necesarias para el mejoramiento del sector portuario son el primer paso para tener una economía sustentable y posteriormente ser competitivo a nivel internacional en materia portuaria, con ello se debe aprovechar las áreas de oportunidad con las que cuenta la nación. Sin embargo, en administraciones pasadas el tema de la bioceanidad ha quedado en el olvido, es por ello por lo que se debe tomar decisiones importantes para aprovechar la bioceanidad y el sector portuario nacional.

El Estado mexicano se encuentra en un momento de visible retroceso en cuestiones marítimas, ignorando la importancia económica que representa este

¹⁰⁴ Secretaría de Economía, Zonas Económicas Especiales de México, en: <https://www.gob.mx/se/articulos/las-zonas-economicas-especiales-de-mexico> fecha de consulta 22 de mayo de 2017

¹⁰⁵Secretaría de Economía Óp. Cit., <https://www.gob.mx/se/articulos/las-zonas-economicas-especiales-de-mexico> fecha de consulta 22 de mayo de 2017

sector y desaprovechando su situación geográfica privilegiada al ser un Estado bioceánico que favorece a su mercado interno y externo por tener tanto salida tanto al Océano Pacífico como al Atlántico.¹⁰⁶

El Estado Mexicano en pasadas administraciones, ha dejado en el olvido el tema de los puertos nacionales y de la importancia bioceánica que cuenta el Estado Mexicano, es por ello que los sectores en los que se debe enfocar la nación para su desarrollo, por mencionar algunos pueden ser: el mejoramiento del sector logístico cuyo objetivo es lograr optimizar en tiempos, en cantidad y calidad de las mercancías que arriban a la nación así como las que salen, de igual manera los medios tecnológicos para que sean una herramienta del desarrollo portuario logístico, como objetivo principal de ayudar a los puertos como lo son el puerto de Lázaro Cárdenas y el puerto de Veracruz. Con dichos métodos, se esperan resultados que ayuden a crecer a los puertos nacionales y que sean de gran importancia en el entorno internacional. En un largo plazo estos resultados se verán reflejados con la ayuda de reformas que se implementen en materia portuaria logrando como consecuencia un resultado concreto y en conjunto en los puertos nacionales.

Las primeras cuatro zonas estarán ubicadas en Puerto Madero, Chiapas, Lázaro Cárdenas, Michoacán y en el corredor transistmico que va de Coatzacoalcos, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca, las cuales contarán con ‘beneficios fiscales y laborales para las empresas que allí se instalen, un régimen aduanero especial, marco regulatorio ágil, financiamiento e innovación, presentada al Legislativo el 29 de septiembre de 2016 por el titular del Ejecutivo Federal.¹⁰⁷

Como se menciona se está planteando en la actual administración la mejora en los dos recintos portuarios nacionales como es el caso d Veracruz, se pretende un crecimiento en concreto abordando diversas áreas de oportunidad con las que cuenta la costa del Golfo de México, el presidente Enrique Peña Nieto en la actual administración, las áreas que se busca dicho mejoramiento son en materia jurídica, empresarial y de financiamiento.

El Clúster de Servicios consiste en una red para cubrir integralmente las necesidades de las empresas en el contexto de las ZEE (Zonas Económicas

¹⁰⁶ Buenrostro Aguilar Hugo Javier *Op. Cit* pág. 6

¹⁰⁷Ramos Rolando, *Habrán zonas económicas Especiales para 10 estados*, El Economista, fecha de publicación 27 de abril de 2016, en: <https://www.economista.com.mx/estados/Habra-Zonas-Economicas-Especiales-para-10-estados-20160427-0123.html> fecha de consulta 23 de agosto de 2018

Especiales). Se extiende a la atención que requerirán su personal, proveedores y cadena productiva y abarca todo el espectro de servicios necesarios: construcción, comercio, consultoría, universidades y centros de capacitación, proveeduría y asistencia técnica, financiera, jurídica, así como en materia de seguridad.¹⁰⁸

Por otro lado, el crecimiento integro que proponen las Zonas Económicas Exclusivas busca el fortalecimiento de servicios intelectuales como la creación de universidades y centros especializados que fomenten el desarrollo no solo de los puertos si no de la nación. Para lograr resultados es necesario cubrir diversas áreas para obtener los resultados buscados y deseados, los puertos nacionales como los puertos de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas, por lo cual estas medidas implementadas son necesarias.

Se puede decir que los puertos representan un sector importante para México, para la presente administración objetivos principales de los cuales ya se han cumplido 5, los 3 restantes sean: modernización del puerto del puerto del Carmen; en una terminal de pasajeros en Puerto Vallarta y la modernización del puerto de Mazatlán; los cuales se pretende finalizar para el año 2018. Como señala el secretario Ruiz Esparza, se está construyendo infraestructura que de beneficios tangibles a los mexicanos; que generen trabajo y que den nuevas oportunidades para seguir avanzando con una visión sustentable y sostenible.¹⁰⁹

De acuerdo al quinto informe de gobierno se registró que de septiembre de 2016 a junio de 2017 en el sector marítimo portuario se invirtieron 9,190.1 millones de pesos: 52.1% correspondió a inversión privada, por un monto de 4,786 millones de pesos, ubicado del lado derecho de la gráfica) y 47.9% a inversión pública por 4,404.1 millones de pesos (ubicado del lado izquierdo).

¹⁰⁸Becerril Isle, Se consolida Clúster de Servicios para las ZEE, El Economista 05/04/2017 en: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Se-consolida-Cluster-de-Servicios-para-las-ZEE-20170406-0122.html>, 24 de agosto de 2018.

¹⁰⁹ Ruiz de Teresa Guillermo, Puertos de México, a 5 años de buen trabajo, El universal, fecha de publicación 24 de noviembre de 2017 en <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/guillermo-ruiz-de-teresa/nacion/puertos-de-mexico-5-anos-de-buen-trabajo> 24 de agosto de 2018.

Gráfica 3. Inversión en el sector portuario de septiembre de 2016 a junio de 2017.



Fuente¹¹⁰

Como se aprecia en la gráfica anterior, en la administración actual se sigue invirtiendo para que los puertos logren desarrollarse adecuadamente, hay que resaltar que el sector privado tiene mayor inversión para este tema, pero no deja de lado al sector público, ambas partes son necesarias para obtener resultados. Para el caso mexicano es primordial tener un sistema portuario adecuado, pues al ser un país bioceánico, como resalta el coordinador de Marina Mercante, Guillermo Ruiz de Teresa, los puertos son la parte primordial para hacer de México una plataforma logística de clase mundial, con lo cual puede tener una oportunidad para perfeccionar y avanzar a nivel internacional la calidad de sus puertos, así como su aprovechamiento.

¹¹⁰Peña Nieto Enrique, Quinto informe de Gobierno, (2016-2017) en: [http://cdn.presidencia.gob.mx/quintoinforme/Quinto Informe de Gobierno 2017.pdf](http://cdn.presidencia.gob.mx/quintoinforme/Quinto%20Informe%20de%20Gobierno%202017.pdf), fecha de consulta 30 de octubre 2018

4.1.1 Veracruz

Para este subtema, se tomarán en cuenta los factores que han permitido el desarrollo del puerto de Veracruz, las reformas que se han implementado desde la Administración del presidente Carlos Salinas de Gortari (1986-1994), con las cuales se ha logrado mejorías hasta nuestros días desde su implementación.

Gracias a las reformas de las últimas décadas en nuestro sistema portuario, la carga comercial manejada en nuestros puertos creció en promedio el 5.6% al año en el periodo 1994-2012, el doble del crecimiento del PIB. La carga contenerizada engranel mineral y los vehículos son 208%, 79% y 99% mayores en comparación al 2002, respectivamente. Este dinamismo ha generado problemas de saturación en nuestros principales puertos.¹¹¹

La demanda de mercancías por el puerto de Veracruz ha crecido después de las reformas implementadas en 1994, por lo cual se ha situado una nueva problemática, el recinto portuario ocasionando problemas de saturación, uno de los objetivos del puerto de Veracruz en la presente administración es de evitar problemas de esta magnitud y que esa demanda sea para beneficiar a la nación y no ser parte del problema.

Para el capitán Guitierrez Gallardo, propone ciertas estrategias para el desarrollo adecuado del puerto de Veracruz como alternativas para un desarrollo íntegro en la región, por lo cual propone lo siguiente:

El gobierno debe instrumentar una política pública integral que genere las condiciones para tener un transporte marítimo confiable, suficiente, oportuno y a precios competitivos. De este modo se deberá seguir una planeación a corto, medio y largo plazo por medio de líneas de acción y estrategias establecidas. Propone trazar nuevas rutas regulares de transporte marítimo destinando áreas especializadas para el cabotaje en puertos. Por último incorporar el transporte terrestre y ferroviario para obtener beneficios en tiempo y distancias.¹¹²

Algunas propuestas para esta administración son el mejoramiento de la infraestructura externa, como carreteras y además medios de comunicación que puedan ayudar al tránsito de mercancías para su destino final. Así como el

¹¹¹ Escalona Ramos Alberto, Óp. Cit., pág. 41

¹¹² Gutiérrez Gallardo Manuel Fernando, Óp. Cit. pág. 45

aprovechamiento de las Zonas Económicas Especiales, son métodos con los que se cuenta para el mejoramiento del recinto portuario.

En el Puerto de Veracruz para el año 2015 continuaron los trabajos en el proyecto de ampliación natural del puerto de Veracruz en la zona norte y la construcción del Rompeolas Poniente con un avance de 63% y en la construcción de la Terminal “A” etapa 1 avance de 13%. Para este año continuaron los trabajos de vialidades secundarias y obras complementarias; asimismo, se iniciarán los trabajos de construcción de las primeras bodegas de la API para su renta. Adicionalmente, se trabaja en la adecuación de espacios en oficinas administrativas del puerto con avance de 49% y en diciembre 2015 concluyó la habilitación del Recinto Fiscalizado Estratégico, mediante suministro y colocación de la infraestructura de seguridad. Concluyó la ampliación del acceso vehicular y de las vialidades de acceso a la zona norte y continúan los trabajos en el libramiento ferroviario a Santa Fe con un avance de 83 por ciento.¹¹³

Por otro lado, es de igual importancia contar con medios financieros para el mejoramiento de la infraestructura portuaria de Veracruz, así como fomentar políticas monetarias para el mejoramiento del puerto. Planteando de este modo una estrategia en conjunta para el desarrollo portuario y que de este modo la doble salida al mar pueda ser aprovechada.

Para el capitán de altura Gutiérrez Gallardo, propone fortalecer FONDEMAR (Fondo de Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana), con el objetivo de incrementar los recursos para que realmente sirva de palanca y estímulo para financiar las nuevas construcciones e ir remplazando la flota antigua por la moderna. De este modo se propone tener tres principales corredores como eje para reactivar la economía en la costa del Pacífico, siendo los siguientes: Corredor Norte- Península de Yucatán; Corredor Norte- Sur, Corredor Centro-Península de Yucatán.¹¹⁴

Otros avances en materia portuaria para la presente administración en el año 2015, fue la construcción del Centro de Atención Logística de Transporte, con el que se ahorrarán tiempos de espera para transportistas, además de liberar áreas internas del Recinto. De igual manera se logró un avance global de 35% en la construcción de la nueva aduana del puerto que dará servicio al puerto actual y a la zona de la

¹¹³ Peña Nieto Enrique, cuarto informe de gobierno 2015-2016, pág. 615 en: https://framework-gb.cdn.gob.mx/cuartoinforme/4IG_Escrito_27_08_16_COMPLETO.pdf fecha de consulta 28 de octubre de 2018

¹¹⁴ Capitán de Altura Gutiérrez Gallardo Manuel, Óp. Cit pág. 46

ampliación, mejorando la eficiencia en la revisión de importación y exportación, así como el acceso al mismo.¹¹⁵

Como alternativa al problema del tráfico marítimo se propone la idea de las Zonas económicas especiales con las cuales pretenden alcanzar una mejoría en materia portuaria ayudando al flujo eficaz de las mercancías que arriban a este puerto, para ello se pretende trabajar en manera conjunta con zonas de influencia del puerto de Veracruz siendo un ejemplo que seguir para los demás puertos nacionales.

Como informa el senador Luis Armando Melgar, presidente de la Comisión Especial de Productividad “el objetivo es poner énfasis en el desarrollo de estas zonas en las entidades del Sur-Sureste, donde destacan Chiapas por Puerto Chiapas y el corredor del Istmo de Tehuantepec que contempla Oaxaca y Veracruz (Puerto de Coatzacoalcos).¹¹⁶

Se espera que con las reformas planteadas para esta administración se logre un crecimiento nacional e internacional, conservando y ampliando las relaciones comerciales con los países que cuentan con costa en el Atlántico; mejorando los flujos de mercancías se vean beneficiados en un medio y largo plazo. Como se ha demostrado los avances en materia portuaria en la década de los 90 con la administración de Carlos Salinas de Gortari, logrando mejorías en el sector portuario en un largo plazo. Cabe mencionar que para que el puerto tenga mayor lucidez a nivel internacional, se tiene que tener una estabilidad interna, permitiendo un desarrollo adecuado nivel nacional e internacional. Como consecuencia el puerto de Veracruz logrará avanzar a mercados importantes y consolidando las relaciones existentes en la costa del Atlántico.

Como se puede apreciar en la siguiente tabla, se muestra el porcentaje del avance de las obras que se han desarrollado a lo largo de esta administración. Muestra el desarrollo portuario en Veracruz posterior a la inversión sugerida por el Plan nacional de Desarrollo y a la iniciativa de las Zonas Económicas Especiales. Se puede decir que la inversión que se ha planteado para el mejoramiento de los puertos está teniendo resultado; sin embargo, es de vital importancia que se le siga dando un seguimiento al tema de la inversión en los puertos, pues un verdadero avance se verá reflejado dentro del largo plazo.

¹¹⁵ Peña Nieto Enrique. *Óp. Cit.* pág. 617

¹¹⁶ Patriño Danzu, [Ley para Zonas Económicas Especiales se aprobará este periodo: senadores](http://www.elfinanciero.com.mx/economia/ley-para-zonas-economicas-especiales-se-aprobara-en-actual-periodo-senadores.html), El Financiero, fecha de publicación : 2 de marzo de 2016 en: <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/ley-para-zonas-economicas-especiales-se-aprobara-en-actual-periodo-senadores.html>, fecha de consulta 24 de agosto de 2018.

Tabla 1 Desarrollo portuario del año 2015 al 2017

Concepto	Año 2015 y porcentaje de avance	Año 2016 y porcentaje de avance	Año 2017 y porcentaje de avance
Construcción del rompeolas poniente que tendrá 4.24 kilómetros de longitud	31%	63%	89%
General: Construcción de la Terminal “A” etapa 1	-	13%	37%
Construcción del Centro de Atención Logística de Transporte (CALT), con el que se ahorrarán tiempos de espera para transportistas	-	72.5%	75%
Acceso vehicular y de las vialidades de acceso a la zona norte y continúan los trabajos en el libramiento ferroviario a Santa Fe	100%	-	-
Inició el dragado de construcción y relleno	-	-	17%
construcción de 300 metros del muelle para la terminal de granel agrícola	-	-	34.5%

Fuente¹¹⁷

¹¹⁷Peña Nieto Enrique, Óp. Cit fecha de consulta 30 de octubre de 2018.

4.1.2 Lázaro Cárdenas

El puerto de Lázaro Cárdena cuenta con los factores necesarios para sobresalir en el entorno internacional, la gran variedad de recursos naturales, así como una zona geoestratégica que permite conectarlo con una gran variedad de países, le proporciona herramientas para hacer frente al entorno internacional en materia de marina mercante.

Como señala el Gobernador del Estado Michoacano en turno Silvano Aureoles Conejo, “la ubicación geográfica del Estado en la costa del Pacífico y su infraestructura portuaria de talla internacional en el puerto de Lázaro Cárdenas, colocan a Michoacán en una posición privilegiada frente a los mercados norteamericanos y asiáticos. Por ser Michoacán una potencia en la producción agrícola, hortofrutícola y de invernadero, se encuentra frente a una magnífica oportunidad de incrementar el valor de esa producción mediante la detonación de inversiones que impulsen el aumento de la productividad agropecuaria y la industrialización Agroalimentaria”.¹¹⁸

Una propuesta por parte del Capitán Gutiérrez Gallardo en el puerto de Lázaro Cárdenas para la presente administración; propone una inversión de 11, 500 mmd de capital privado para una terminal Especializada de Contenedores, con la cual se pretende que cuente con la última tecnología para operaciones portuarias. De igual manera una línea de atraque contando con pórticos más grande y eficientes de la industria, con el fin de reducir la permanencia del buque en el puerto. Grúas con capacidad de soportar hasta 2 contenedores de 40 pies, simultáneamente. Se pretende alcanzar un movimiento de 200 contenedores por hora ya que para el 2013 hay 120 movimientos.¹¹⁹

Como se menciona en el cuarto informe de Gobierno de la presente administración, del 2014 hasta agosto de 2016 se destinaron más de 20 mil millones de pesos, retomando las ideas planteadas por el Capitán Gutiérrez Gallardo, logrando de esta manera un avance en el sector portuario de Michoacán. Con dicha cantidad invertida se logró concluir 63 de las 83 obras y acciones establecidas, en beneficio de dos terceras partes de la población del estado. Entre las obras concluidas se encuentran: la modernización del Libramiento Norte de Morelia, en el tramo: Salida a Salamanca-Salida a Quiroga; 45 obras de construcción y modernización en caminos rurales. Como parte de la modernización en el Puerto de Lázaro Cárdenas

¹¹⁸ Aureolos Conejo Silvano, Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán 2015-2011, pág. 6

¹¹⁹ Gutiérrez Gallardo Manuel Fernando, Óp. Cit. pág. 43

se realizó el equipamiento de la Terminal Especializada de Contenedores I, que incluyó siete grúas de pórtico y 18 grúas marco de patio y 105 equipos soporte.¹²⁰

Cabe mencionar que la infraestructura de un puerto es importante de desarrollar para lograr los resultados requeridos; en cuanto a infraestructura se ha logrado conseguir las herramientas para un desarrollo adecuado, que permitan agilizar el tráfico de mercancías, así como de una modernización para este recinto portuario.

En diciembre 2015, concluyó la construcción del Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria, que comprende oficinas centrales, el edificio de alojamiento para el personal operativo, comedor, helipuerto, vías vehiculares, peatonales, áreas verdes e infraestructura dotacional. Concluyó la construcción de vialidades secundarias y la vialidad periférica norte e infraestructura vial para mejorar la interacción del puerto con la ciudad y permitir un tráfico terrestre más rápido y seguro.¹²¹

Por otro lado, encontramos que el esfuerzo realizado hasta el momento sigue sin satisfacer a la demanda internacional, por lo que en la actual administración presidencial se han implementado estrategias para este recinto portuario viendo a las Zonas Económicas Especiales como área de oportunidad y desarrollo, teniendo como objetivo una integración de diversas áreas para el mejoramiento del recinto portuario. De tal modo los resultados se verán reflejados en un largo plazo.

Para el 2017, el presidente Enrique Peña Nieto firmó los tres primeros decretos de declaratoria de Zonas Económicas Especiales (ZEE), correspondientes a Puerto Chiapas, Chiapas; Coatzacoalcos, Veracruz, y Lázaro Cárdenas-La Unión, Michoacán y Guerrero. En dichas zonas ya se comprometieron inversiones del sector privado de por lo menos 5,300 millones de dólares, precisó, que corresponden a 50 de 250 empresas que llegarán para generar más de 12,000 empleos en los próximos tres años. Con el propósito de crear en esta región una ZEE se pretende lograr que el sur del país pueda tener las oportunidades de desarrollo y crecimiento que tiene el resto de México.¹²²

Es importante recordar que estas propuestas se tienen que ejecutar de manera constante; no solo en la presente administración, por lo que se tiene que dar un

¹²⁰ Peña Nieto Enrique, *Óp. Cit.*, pág. 606

¹²¹ *Ibidem* pág. 615

¹²² Ramos Rolando, *Zonas económicas Especiales con inversión por 5,300 mdd.* EL ECONOMISTA, fecha de publicación 28 de septiembre de 2017, en: <https://www.economista.com.mx/estados/Zonas-Economicas-Especiales-con-inversiones-por-5300-mdd-20171001-0024.html> fecha de consulta: 24 de agosto de 2018

seguimiento trabajando en ellas para futuras administraciones, para que el trabajo realizado no se vea detenido y obstruido de tal manera que el puerto de Lázaro Cárdenas siga teniendo un papel importante para la nación y a nivel internacional. Se puede decir de este modo que México y el puerto de Lázaro Cárdenas cuentan con potencial para salir adelante y que es necesario mejorar el sistema portuario nacional; planteando de este modo implementar la cooperación internacional mediante acuerdos en materia portuaria, dando como resultado un mejoramiento en los puertos nacionales. Aprovechando esta doble salida al mar, las condiciones geográficas y ventajas en cuanto a conectividad marítima y terrestre que ocupa un puerto importante como lo es el puerto de Lázaro Cárdenas, puede llegar a ser competitivo a nivel internacional.

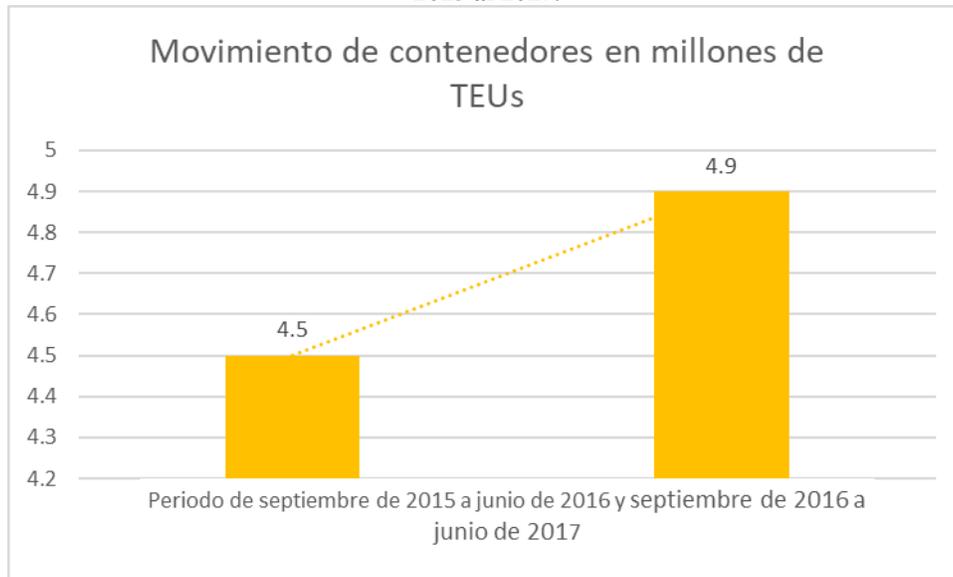
Con estas medidas se pretende que se establezcan las obligaciones de los gobiernos de los estados y municipios en el establecimiento y desarrollo de la Zona Económica Especial y su Área de Influencia en rubros como: programas sociales, desarrollo integral e inclusión de las comunidades y personas ubicadas en estos municipios. Así como, incentivos económicos, simplificación de trámites y medidas administrativas, ordenamiento territorial, seguridad pública, entre otras.¹²³

Es decir se pretende que no solo el puerto de Lázaro Cárdenas sea un promotor mediante el tráfico marítimo internacional, ya que se espera un cambio a nivel regional con el área de influencia de esta terminal. Se busca generar un impulso que permita un desarrollo en concreto en diversas áreas y aprovechando estos espacios como oportunidades para este crecimiento en concreto

En la siguiente gráfica se explica el movimiento de carga en millones de TEUs, se registraron dos periodos de tiempo similares para explicar como operó el puerto de Lázaro Cárdenas. El primero fue de septiembre de 2015 a junio de 2016 con 4.5 millones de TEUs, el segundo periodo fue de septiembre de 2016 a junio de 2017, donde se aprecia que ascendió a 4.9 millones; es decir el 8.9% superior respecto a lo registrado en el año anterior. Derivado de las mejoras en el puerto de Lázaro Cárdenas se puede apreciar un mayor movimiento de carga en TEUs.

¹²³Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales, Firman Convenio de Coordinación para la Zona Económica de Lázaro Cárdenas - La Unión, fecha de publicación 30 de octubre de 2017, en: <https://www.gob.mx/zee/articulos/firman-convenio-de-coordinacion-para-la-zona-economica-de-lazaro-cardenas-la-union?idiom=es> fecha de consulta 29 de diciembre de 2017

Gráfica 4. Movimiento de contenedores en millones de TEUs en el puerto de Lázaro Cárdenas del año 2015 al 2017.



Fuente¹²⁴

Para concluir este apartado, el Estado mexicano para tener mayor presencia en el sistema marítimo internacional necesita ayuda, utilizando herramientas como las zonas que permean al puerto, aprovechando de este modo la posición geográfica con que cuenta este recinto portuario. Logrando de este modo una cooperación portuaria a nivel internacional (derivado de la conectividad portuaria por la costa del Pacífico) y nacional; que permiten un desarrollo íntegro en la región en diversas áreas como en infraestructura externas al puerto, al fomentar un desarrollo en obra por mencionar algunas como el sistema de drenaje, carreteras, vías alternas para vehículos. Con las propuestas implementadas en esta administración se espera que el puerto pueda recibir una mayor cantidad de contenedores, así como mejorar su posición a nivel internacional de igual manera seguir trabajando en materia portuaria para que las medidas implementadas sigan beneficiando a la nación.

¹²⁴ Peña Nieto Enrique, Óp. Cit. fecha de consulta 30 de octubre de 2018

4.2 Seguridad portuaria en los puertos de Lázaro Cárdenas y de Veracruz.

Para dar comienzo a este apartado, hay que definir el concepto de seguridad, este concepto se maneja bajo diferentes perspectivas, este concepto se puede manejar en una escala de espacio-tiempo, ya que este concepto ha sufrido diferentes modificaciones a lo largo de la historia, por lo cual no se puede usar el mismo concepto de seguridad que se sostenía en el periodo de la segunda guerra mundial, al que se ocupaba durante la guerra fría o al atentado terrorista del 11 de septiembre en Estado Unidos.

Retomando la propuesta de Barry Buzan, indica la necesidad de ampliar el debate más allá del Estado y el uso de la fuerza, es decir la participación de más actores en el tema de la seguridad. Su propuesta refiere a las amenazas transnacionales e interestatales que puedan repercutir en una nación. Realizó un análisis de la seguridad bajo el contexto de la Guerra Fría, dividido en dos campos de estudio: el primero de ellos centrado en el poder y siguiendo el esquema del realismo (basado en el poder militar), el segundo de ellos se centró en la investigación para la paz, centrado en el análisis del idealismo (la posibilidad de eliminar la guerra construyendo un orden internacional justo y solidario). Al final de este conflicto internacional, surgen nuevas problemáticas que repercuten en materia de seguridad, en aspectos culturales, económicos; políticos; y, religiosos, que van más allá de lo puramente militar.¹²⁵

En materia portuaria lo podemos definir de la siguiente manera. “Se entiende por el termino seguridad, el conjunto de atributos, condiciones y elementos contextuales que le permiten al individuo o su sociedad un marco y entorno permisivo que le permita desarrollarse con a menos las mínimas condiciones requeridas para alcanzar su plenitud”¹²⁶

Una vez delimitado dicho concepto de seguridad podremos abarcar a la problemática en materia de seguridad nacional que se da en México, al mismo

¹²⁵ Cruz Tisera Juan, Sitio web, El estudio de la Seguridad Internacional: Ampliación y profundización del debate en torno a la nueva agenda de Seguridad, en: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/44797/Documento_completo.pdf?sequence=1 fecha de consulta 22 de agosto de 2018

¹²⁶ Germán Gómez Moreno, La seguridad Portuaria Nacional Integral de México diagnóstico y propuestas, Secretaria de Marina- Armada de México, Centro de Estudios Superiores Navales, México, 2013, pág. 215

tiempo como esta repercute para el desarrollo portuario de la nación, tomando de ejemplo el puerto de Veracruz y de Lázaro Cárdenas.

Como menciona el Capitán Camacho Vidal: “El problema de la seguridad en los transportes y en el caso que nos ocupa en el transporte marítimo, debe ser abordado desde la fría racionalidad de la mayor previsión posible y la toma de consecuencia social de la importancia que estos asuntos tienen. Solo así seremos efectivos y podremos evitar la improvisación, la demagogia y la injustificada alarma social.”¹²⁷

Contando con medidas de seguridad adecuadas, el transporte marítimo se puede obtener beneficios que ayuden al desarrollo portuario, a su vez al resto de la nación. Tomando como referencia los espacios geográficos de importancia que como los puertos de Veracruz y de Lázaro Cárdenas.

El Plan Nacional de Seguridad Pública comprende seis líneas de acción (...) incluyendo prevención del delito y otros programas de desarrollo social, la protección de los Derechos Humanos (Programa nacional de Derechos Humanos) reforma institucional judicial y policial, así como la creación de una fuerza de seguridad híbrida la Gendarmería Nacional que supone permitir la retirada de las fuerzas armadas del papel de seguridad pública que han estado desempeñando.

128

Como se menciona, dichas medidas han planteado en la presente administración cambios relevantes para salvaguardar a la nación, tomando en cuenta a los Estados de Veracruz y de Michoacán (por su destacado papel a nivel portuario) como referencia para hacer un análisis de su importancia en la seguridad nacional influyendo en materia portuaria. Se pretende comprender como dichas medidas van ligadas con el desarrollo de la infraestructura de un puerto, así como su crecimiento afectando a diversos sectores como el turístico, económico y social.

4.2.1 El puerto de Veracruz

Para este apartado se tiene como antecedente el periodo del expresidente Felipe Calderón (2006-2012), donde se desencadenaron una serie de problemas relacionados con la seguridad nacional, violencia y lucha contra el narcotráfico. Diversas áreas se vieron involucradas por dichos acontecimientos, desatacando el

¹²⁷ Mario Alejandro Camacho Vidal, Óp. Cit., pág. 309

¹²⁸ Germán Gómez Moreno, Óp. Cit., pág. 317

puerto de Veracruz afectado su desarrollo y al comercio internacional, ocasionado conflictos bélicos derivados por dichas problemáticas.

Las estrategias implementadas por el expresidente Felipe Calderón como la operación conjunta en Michoacán y el plan Mérida, en cooperación con el expresidente de los Estados Unidos de América George W. Bush, mediante un comunicado en el que se señaló la aprobación de dicha iniciativa. Este hecho, constituye una señal del compromiso con el que ambos países combaten al crimen organizado, así como de la profundidad existente en la cooperación y la corresponsabilidad bilateral entre México y Estados Unidos.¹²⁹

Otro ejemplo de ello fue el plan “rápidos y furiosos”, con la llegada del gobierno del presidente Barack Obama en Estados Unidos, en conjunto con el expresidente Felipe Calderón, permitieron la entrada de armas al país con el objetivo de detener a los principales compradores de armas involucrados con el narcotráfico, con esta medida se pretendía detener a la mayoría de los consumidores. Como resultado, la ATF (oficina de Alcohol Tabaco y Armas en inglés, a cargo del operativo) obtuvo más de 1100 pistas de investigación, abrió 276 casos de tráfico de armas y se incautaron 440 armas ilegales. Sin embargo, para finales de 2009, encargados de la ATF se percataron de que muchos de los crímenes violentos del país fueron ejecutados con las armas introducidas por el programa.¹³⁰

Las estrategias no dieron los resultados esperados para ambas partes, pues solo se originó una serie de problemas a nivel interior de la república mexicana aumentando los índices de violencia y reduciendo los niveles de seguridad nacional. De este modo se vio afectando el comercio portuario nacional, no solo el de la zona del puerto de Veracruz. Por lo cual solo generó desconfianza para el sector marítimo, ya que estas olas de violencia daban incertidumbre para el comercio internacional, viéndolo como una desventaja para el desarrollo de los recintos portuarios con los que cuenta México.

Con la actual administración del presidente Enrique Peña Nieto vuelve a surgir como tema de importancia, planteando posibles soluciones, para reducir los índices

¹²⁹ Acuerdan Calderón y Bush agilizar la Iniciativa Mérida, La Jornada, fecha de la publicación 5 de julio de 2018, véase en: <http://www.jornada.unam.mx/2008/07/05/index.php?section=politica&article=016n3pol> fecha de consulta 6 de noviembre de 2017

¹³⁰ Ramírez Velázquez Blanca Rebeca, Los programas internacionales de planeación y la militarización en México, Universidad de Barcelona en: <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Blanca%20Rebeca%20Ramirez%20Velazquez.pdf> fecha de consulta 21 de agosto de 2018

de violencia e inseguridad que se habían dejado por la anterior lucha contra el narcotráfico.

Para ello el presidente Enrique Peña Nieto, con apoyo de la administración de Veracruz a cargo del gobernador Miguel Ángel Yunes, han trabajado para que los índices de violencia (van desde robos, violaciones, asesinatos hasta conflictos territoriales entre los cárteles del narcotráfico y el crimen organizado) sean reducidos y de este modo, el Estado veracruzano pueda salir adelante. Una vez mejorada su seguridad, logrará una estabilidad en diversas materias como: economía, el sector turístico y social, repercutiendo a su vez en el mejoramiento del puerto de Veracruz; sin embargo, los casos de delincuencia y violencia aún permanecen.

El secretario de gobernación, Miguel Ángel Osorio Chong, puso en marcha el operativo de seguridad de las altas montañas en el centro de Veracruz, que contemplaba la presencia de la Gendarmería Nacional en el corredor Córdoba-Orizaba. Durante su mensaje, luego de una reunión de seguridad con Miguel Ángel Yunes Linares, gobernador de Veracruz, y representantes del Ejército Mexicano y la Marina, dijo que en este encuentro se definió que la presencia de la Marina continuará en el puerto de Veracruz, y que elementos de la Sedena respaldarán las acciones del gobierno de Yunes Linares.¹³¹

Además, se estableció que una división de la Gendarmería, con una estrategia definida, implementará un operativo de seguridad en el corredor que forman los municipios de Córdoba, Cuitláhuac, Yanga, Omealca, Orizaba, Río Blanco, Ciudad Mendoza, Nogales, Ixtaczoquitlán. Osorio Chong dijo que este elemento va a ir a colonias, comunidades y sectores que han sido afectados por la inseguridad, “tenemos identificados a los criminales, tenemos claro quiénes son, vamos por ellos, sabemos a qué intereses representan.”¹³²

Los altos índices delictivos en el Estado de Veracruz se pueden describir en la actualidad de la siguiente manera:

El secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (S.E.S.N.S.P.) Reportó que en enero 2017 ocurrieron en el Estado 102 homicidios dolosos, de los

¹³¹Gómez Eirinet, Operativo federal de seguridad en el corredor Córdoba-Orizaba, La Jornada, fecha de la publicación; 1 de marzo de 2017, en: <http://www.jornada.unam.mx/2017/03/01/politica/003n1pol> fecha de consulta 22 marzo de 2017

¹³²Idem

cuales 50 ocurrieron con arma de fuego, por arma blanca 13 y otros (sin especificar). Es decir, en Veracruz cada 15 horas hubo una víctima de ejecución, lo que significa 1.6 diarias. De las 50 muertes por arma de fuego, 20 ocurrieron en municipio de Córdoba, Yanga, Amatlán, Cuichapa, Fortín de las Flores, Maltrata y Orizaba.¹³³

Con lo que respecta este caso, Veracruz tendrá que trabajar en mejorar en materia de seguridad, pero es necesario que haya una cooperación integra para que de resultados deseados.

4.2.2 El puerto de Lázaro Cárdenas

Para el caso de la región del puerto de Lázaro Cárdenas se abordarán los conflictos que hay en el estado michoacano, de igual manera tomando como referencia la administración del expresidente Felipe Calderón (2006-2012). La guerra contra el narcotráfico disparo los índices de inseguridad en dicho Estado, por lo que la actual administración ha implementado medidas de seguridad que benefician al Estado Michoacano, ayudando al desarrollo del puerto del puerto de Lázaro Cárdenas con el objetivo de comprender como afecta al recinto portuario. De igual manera que el Estado Veracruzano se han implementado medidas de seguridad para que otros sectores no se vean afectados por los problemas de violencia y delincuencia que existen e el estado de Michoacán.

Para el año 2013, la administración se jactó de una variedad de problemas en el puerto de Lázaro Cárdenas, por lo que se empezaron a tomar medidas para actuar a favor de la seguridad portuaria. En conferencia de prensa, en la Secretaria de Gobernación, el vocero de seguridad Eduardo Sánchez dijo que como parte de las acciones emprendidas la Secretaría de Marina y la Secretaria de Defensa Nacional reforzaran la vigilancia dentro y fuera de Lázaro Cárdenas. La Policía Federal resguardará las carreteras y la Procuraduría General de la Republica (PGR) coadyuvará en caso de que se presente denuncias¹³⁴

Para el año 2017, se sigue trabajando en conjunto para que los índices de violencia sigan disminuyendo y que tanto el puerto de Lázaro Cárdenas como Michoacán,

¹³³Ávila Edgar, Operativo especial de seguridad en Veracruz, El Universal, fecha de la publicación 28 de febrero de 2017, en: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2017/02/28/presentan-operativo-especial-de-seguridad-en-veracruz> fecha de consulta 22 de marzo de 2017

¹³⁴Morales Alberto, Refuerzan seguridad en Lázaro Cárdenas, Michoacán, El Universal, fecha de la publicación 4 de noviembre de 2013 en: <http://archivo.eluniversal.com.mx/estados/2013/seguridad-lazaro-cardenas-michoacan-962973.html> fecha de consulta 22 de marzo de 2017

sigan en constante cambio para un bienestar nacional. De este modo se obtenga un cambio en conjunto en diversas materias como lo son: materia social, seguridad, economía y materia portuaria.

Armando Carrillo Barragán, el titular de la S.S.P. (Secretaría de Seguridad Pública) conminó a los asistentes a sumar esfuerzos para que en esta temporada se tenga saldo blanco y se reduzca aún más la incidencia delictiva. “Aunque tenemos la estadística de que los índices delictivos han disminuido, no podemos bajar la guardia, tenemos que reforzar las acciones en este puerto, tenemos que darle un realce especial”, dijo. También, exhortó a continuar con el trabajo coordinado, para obtener los resultados que se quieren. Indicó que deben establecer mecanismos puntuales para que las acciones y programas implementados en este municipio se den a conocer a la población y así poder recobrar su confianza.”¹³⁵

Para el caso del puerto de Lázaro Cárdenas se puede concluir lo siguiente, trabajando en manera conjunta, el Estado de Michoacán se puede fortalecer en diversos sectores; como el económico, social, turístico y a nivel portuario para que haya un crecimiento y desarrollo de forma equitativa en las mencionadas áreas. Para que haya un mayor nivel de seguridad y que la población se sienta protegida, hay que reforzar las políticas adecuadas, a lo contrario de la anterior administración, hay que evitar resolver los problemas generando violencia. Con ello contara con las herramientas para que la utilice Michoacán y el puerto de Lázaro Cárdenas para sobresalir a nivel nacional e internacional, enfrentado los problemas con políticas estrictas para el mejoramiento de la región. De tal forma que se vean beneficiadas diversas áreas de oportunidad con que cuenta Michoacán, como el sector turístico y en materia portuaria.

A manera de Conclusión se puede decir que hay que plantear las bases de seguridad portuaria para que no sean afectadas por problemas internos de violencia, narcotráfico o grupos delictivos que pueden afectar a los puertos mexicanos y frenado un desarrollo en conjunto.

Se pretende que una mayor seguridad marítima logre anticiparse a los acontecimientos adoptando las medidas preventivas que nos hagan ser más eficaces, pero también conlleva la capacidad de respuesta a posteriori, pues una vez producido un siniestro inevitable es necesario agotar los recursos disponibles

¹³⁵ Serrano Alejandro, Preparan logística de seguridad en Lázaro Cárdenas, La voz de Michoacán, fecha de publicación: 3 de diciembre de 2016, en: <http://www.lavozdemichoacan.com.mx/seguridad/preparan-logistica-de-seguridad-en-lazaro-cardenas/> _ fecha de consulta 22 de marzo de 2017

para minimizar las consecuencias del mismo, así como obtener enseñanzas que ayuden a evitar los errores cometidos.¹³⁶

Los puertos de Lázaro Cárdenas y puerto de Veracruz presentan problemas de seguridad nacional que afectan el rendimiento y productividad en las zonas aledañas a estos recintos, de este modo repercute en cuestiones de marina mercante; por lo cual se propone tener una mayor previsión ante los problemas nacionales en cuestión de seguridad, de este modo se ha trabajado en implementar medidas que ayuden a los recintos portuarios. Para tener un crecimiento en conjunto, es necesario marcar los ejes temáticos a seguir para obtener los resultados deseados y de este modo lograr el desarrollo en dichos puertos. El sector internacional, será el siguiente punto que retomar, una vez alcanzando una plenitud interna, los puertos marítimos mexicanos podrán buscar áreas de oportunidad a nivel mundial y crecimiento superando los problemas nacionales, teniendo como área de oportunidad la doble salida que cuenta la nación, así como las ubicaciones que cuentan estos dos puertos.

4.3 La importancia de la bioceanidad de México

México es una región importante para el mundo a nivel internacional, pues al contar con una doble salida al mar y conectar con una gran variedad de países, es una herramienta para el tráfico marítimo, es necesario mencionar que hay sectores que se tienen que mejorar en materia de marina mercante. Un ejemplo de ello sería trabajar en materia administrativa de los puertos, con el objetivo de aprovechar dicha doble salida al mar, con políticas adecuadas por parte de la administración y trabajando en conjunto con el Gobierno, se obtendrán los resultados planteados. Son diversos los factores que acompañan a esta polémica como a continuación se mencionan a, algunos de estos:

La excepcional situación geográfica de México en el mundo, por ejemplo, le dio una enorme importancia en los siglos del virreinato y volverá a tenerla, a pesar de él mismo, en este o el próximo siglo, debido a esa misma situación. Le convendrá pues prepararse para cuando llegue el momento oportuno de actuar, si no quiere que impensados acontecimientos mundiales lo arrastren. Entre dos océanos: Atlántico y pacífico. Entre los continentes Europa, Asia y África. Entre América del

¹³⁶Beltrán Ángel Enrique, La seguridad Nacional Integral de México, Secretaría de Marina, 2013, pág. 309

norte y América del sur. La corona española aprovecho esta posición geográfica. El centro de gravedad mundial se desplazará del Atlántico al Pacífico. La ciudad de México podría ser el eje de este centro de gravedad mundial.¹³⁷

México está en una posición inigualable, con una doble salida al mar se puede conectar a dos de los continentes más importantes en materia de marina mercante, como lo son Asia y Europa, si n quitar de por medio al continente Africano que ha quedado en el olvido, pero es de igual importancia para el comercio exterior y en materia de marina mercante.

La situación de México es esplendida al tener dos salidas al mar, teniendo una ventaja por el lado del Pacifico logrando establecer relaciones marítimas con potencias asiáticas, como China principalmente, Japón y Corea del Sur. Del lado del océano Atlántico podremos recatar las importantes relaciones comerciales que hay con países europeos como España, Alemania, Italia, Francia, Portugal etc. Entre otras razones podemos encontrar las siguientes:

Al tener dos salidas a los océanos mas grandes de mundo (en México), lo convierte en un puente natural de interacción comercial marítimo entre oriente, occidente y en el ámbito regional, además del que tiene mediante sus fronteras terrestres con los Estados Unidos de América y Centroamérica. Privilegiada, debido a su extensión de litorales, la conformación costera y al área marítima, sus aguas y costas contienen considerables recursos naturales como pesquerías minerales hidrocarburos, playas e importantes ecosistemas marinos ¹³⁸

Tomando en cuenta a los países costeros más cerca de México, en Centroamérica, encontramos una gran variedad de países con los cuales hay una relación comercial amplia. Por lo cual es esencial que los sistemas portuarios de la nación tengan que mejorar en materia portuaria mercante y en comercio exterior.

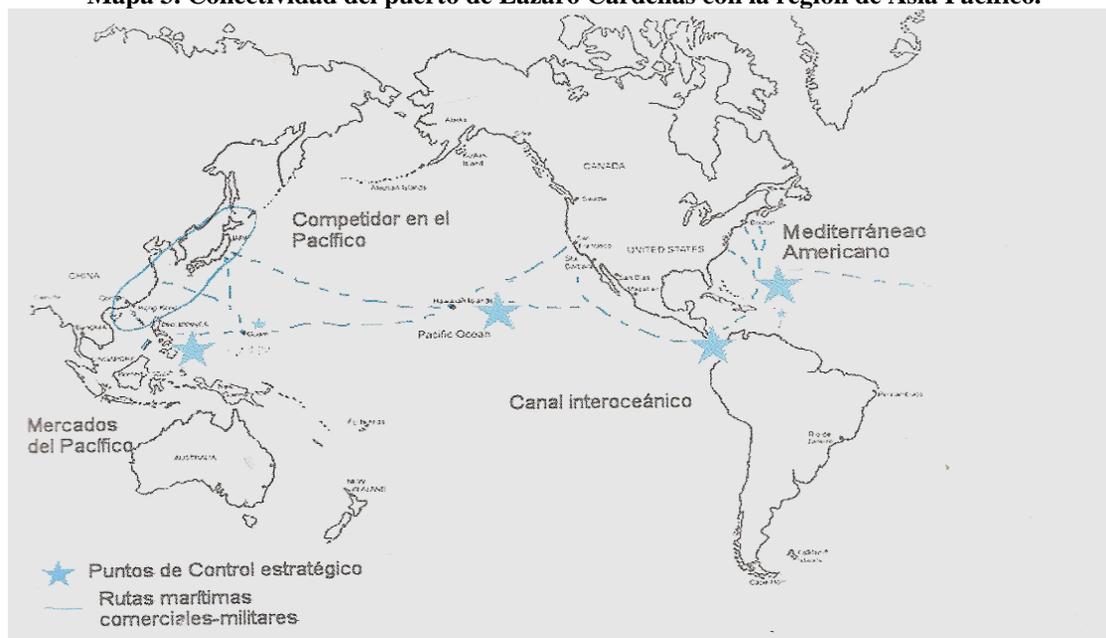
La importancia de la bioceanidad se remonta a desde la época colonial de la Nueva España, conociéndose las ventajas que tienen y siendo un país mercante, logrando entablar las primeras relaciones de tráfico marítimo de la nación desde el siglo XVI. Por lo cual en la región de Asia Pacífico destaca como un área de oportunidad para México, al ser un país bioceánico, le permite entablar relaciones comerciales en

¹³⁷ Escalona Ramos Alberto, Poder marítimo mexicano en el siglo XXI realidades y prospectivas, Secretaria de Marina-Armada de México, Centros de Estudios Superiores Navales. pág. 57

¹³⁸ Buenrostro Aguilar Hugo Javier Fundamentos de Geopolítica, visión y análisis CESNAV (Centro de Estudios Superiores Navales) UNAM,2012 pág. 6

dicha región. México de este modo, podrá obtener beneficios comerciales y fortalecimiento interno, así como un desarrollo portuario integral.

Mapa 3. Conectividad del puerto de Lázaro Cárdenas con la región de Asia Pacífico.



fuentes¹³⁹

Este mapa muestra la zona de influencia comercial con la región de Asia Pacífico y la ruta comercial que se puede aprovechar en la costa del Pacífico.

México destaca entre los países del mundo por la extensión de sus litorales que es de 11,122 km, de los cuales alrededor de 68% corresponden a las costas e islas del Océano Pacífico y el Golfo de California, 32% a las costas, islas y cayos del Golfo de México y Mar Caribe. La zona marítima mexicana cuenta con 500 mil km² de plataforma continental (...) y cerca de 12 500 km² de lagunas costeras (...) Un Mar Territorial con una anchura de 12 millas marinas, una zona Contigua de México se extiende a 24 millas marinas, una zona Económica Exclusiva mexicana, cuyo límite exterior se encuentra a una distancia de 200 millas marinas. Atendiendo a las dimensiones mencionadas podemos colocar a México como un Estado Bioceánico, en el que la suma de su mar territorial y Zona Económica Exclusiva es de 3, 149,920 km², es decir el país cuenta con 5 millones de km², de los cuales 3.1

¹³⁹ Buenroostro Aguilar Hugo Javier Óp. Cit pág. 107

pertenece al territorio o a la superficie marítima, lo cual lo ubica en el noveno lugar a nivel internacional de extensión marítima, entre los 130 países costeros.¹⁴⁰

Las características geográficas marítimas de México permiten destacar de esta forma a nivel mundial a los puertos de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas, pues al contar con un extenso litoral colocándolo en el noveno lugar a nivel litoral internacional, le permite tener un panorama amplio de la zona en las que se pueden desarrollarse estos puertos.

Son diversas las causas y razones que envuelve el tema de la importancia de la bioceanidad, se cuenta con una diversidad de factores a tomar en cuenta en materia de marina mercante, geográfica, política, económica. Todas estas son esenciales tomarlas en cuenta para tener un aprovechamiento óptimo de los puertos mercantes nacionales, en especial del puerto de Lázaro Cárdenas y de Veracruz al ser los principales puertos mercantes de sus respectivas costas, al tener una ventaja comercial conectando con el océano Atlántico y océano Pacífico. De este modo México, en materia de marina mercante cuenta con controversias en el marco internacional.

Por lo cual se podía definir la situación en materia portuaria internacional de la siguiente manera: "Delicada, al colindar al norte con los Estados Unidos de América, que es uno de los mercados más importantes en el mundo y principal socio comercial de nuestro país, con lo que se comparten amplias fronteras marítimas y terrestres que requieren de especial atención en materia de seguridad"¹⁴¹

En efecto, una limitante al comercio internacional de México es el vecino del norte, Estados Unidos de América, al ser la potencia económica número del mundo y de igual manera al contar con esta doble salida al mar, es una desventaja para la nación, donde esta de por medio los intereses de los nacionales del país del norte. Es una relación sensible, formando parte de la causa del limitado desarrollo portuario nacional. Por lo que Estados Unidos puede mal entender un desarrollo grande en materia portuaria de México como una pequeña traición, considerando de este modo que le están quitando parte de zonas estratégicas de marina mercante. Por lo cual México se ve condicionando a acatar las reglas del juego que ponga los Estados Unidos.

¹⁴⁰ Buenrostro Aguilar Hugo Javier, *Op. Cit.* pág. 5

¹⁴¹ Ídem

4.3.1. El caso del puerto Lázaro Cárdenas

La importancia del puerto de Lázaro Cárdenas, radica en su salida de mar por la costa del océano Pacífico, teniendo una conectividad con potencias mundiales importantes influyentes en el comercio internacional, como lo es China, Japón, Corea, otros países a mencionar son los países del sudeste asiáticos como Filipinas, Vietnam, Malasia; conectando a su vez con el continente Australiano, por último conectado de igual forma con los Estados Unidos de Norte América, ya que es el socio comercial más importante para México. Teniendo ventajas geográficas, en dimensiones del puerto, y la gran cantidad de mercancías que llegan al recinto portuario, lo convierten en uno del puerto más importante de México y para el mundo a nivel portuario.

“La zona de influencia externa se determina por la ubicación geográfica del puerto dentro de las cadenas logísticas internacionales. El Puerto de Lázaro Cárdenas es parte natural del mercado de la cuenca del Pacífico y puede operar carga que tenga como destino u origen final otros países. Las principales zonas de área de influencia internacional, las cuales son: Mercado Asiático, Costa Este de Estados Unidos, Sur América.”¹⁴²

La Secretaría de Economía tiene registrado algunos tratados de libre comercio con el continente asiático, se incluyen además los continentes de América Latina del norte, solo se hará mención los países con salida al mar en la costa del Pacífico.

“Tratados en la región Asia-Pacífico: Australia, Corea, China, India, Israel, Singapur, y Tratado de Asociación Transpacífico (TTP).

TLC América del Norte, TLC Centroamérica, TLC México - Chile, TLC México - Costa Rica, TLC México - Colombia, TLC México - Japón, TLC México - Panamá, TLC México - Perú, Alianza del Pacífico”¹⁴³

¹⁴²El puerto de Lázaro Cárdenas en el contexto nacional e internacional, en: <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/1047/A4.pdf?sequence=4> fecha de consulta 21 de febrero de 2017.

¹⁴³Secretaría de Economía, Comercio Exterior / Países con Tratados y Acuerdos firmados con México, fecha de publicación 10 de mayo de 2015. en: <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico?state=published> fecha de consulta 1 de abril de 2017

La importancia del puerto de Lázaro Cárdenas al contar con tratados de libre comercio con países como Estados Unidos, China, Japón la región de Centroamérica son ventajas que el puerto aprovecha y con mejoras en la infraestructura de este recinto portuario, se puede llegar a solidificar una relación influyente en dichas regiones.

Es la zona de influencia y Geopolítica para el puerto de Lázaro Cárdenas, estas son las herramientas con que cuenta, para resaltar la importancia de su bioceanidad se tiene que trabajar en conjunto con los puertos que tienen salida en la costa del Atlántico. Para que se lleve a cabo dicha tarea se ha implementado políticas en materia portuaria. Las mejoras planeadas para el sexenio de Enrique Peña Nieto en el puerto de Lázaro Cárdenas son:

“TEC II (Segunda Terminal Especializada de contenedores II. Será la primera terminal automatizada de Latinoamérica. APM Terminals operará con la última tecnología para operaciones portuarias.

- Se incrementará la eficiencia productiva para alcanzar el movimiento de 200 contenedores por hora (hoy, la productividad máxima es de 120 movimientos, con un promedio de 85).

- Sistemas tecnológicos y equipamiento avanzados que reducirán los riesgos generales asociados a la operación portuaria.

- Otros equipos de operación complementarios facilitaran el manejo de contenedores vacíos hacia camiones o al patio intermodal”.¹⁴⁴

Con estas medidas se pretende resaltar la importancia del puerto de Lázaro Cárdenas, con ello en materia portuaria para resaltar a nivel internacional, aprovechando y mejorando su zona de influencia a lo externo y a lo interno con políticas portuarias.

4.3.2. El caso de Veracruz

La importancia en bioceanidad del puerto de Veracruz radica en su salida por el Golfo de México hacia el Océano Atlántico. Cabe recordar que el puerto de Veracruz cuenta de igual manera con una posición estratégica para la nación, pues logra conectar con el continente europeo, con relaciones comerciales importantes destacando países como España, Francia, Alemania e Italia, entre otros. De igual manera es el puerto con el que se tiene conectividad con los países caribeños y

¹⁴⁴Escalona Ramos Alberto, Op.Cit. pág. 43

con América Latina, conectando así con países como Venezuela, Brasil, de Centro América se puede incluir por el papel que juega el canal Panamá.

Mapa 4. Conectividad del puerto de Veracruz con América Latina, África y Europa.



Fuente ¹⁴⁵

Como se puede observar en el mapa la zona de influencia que tiene el puerto de Veracruz conectado no solo con Europa, también con el continente Africano, llegando hasta la península sur de Latinoamérica, y de igual modo que el puerto de Lázaro Cárdenas tiene conectividad con los Estados Unidos de Norte América. Esta es la zona de influencia con la que cuenta Veracruz, así como el Oceanía.

A partir de esta situación geográfica se puede aprovechar los “Tratados firmados con América Latina Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay.

En América del Norte: Asuntos Trilaterales, Asuntos Bilaterales México-Estados Unidos, Asuntos Bilaterales México-Canadá, Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE).

Con la Asociación Europea de Libre Comercio: Tratado de Libre Comercio México-AELC, Decisiones del Comité Conjunto México-AELC, Acuerdos sobre Agricultura”
¹⁴⁶

¹⁴⁵ Guillamin Ireta Edgar, *Los puertos y su conectividad*, en: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos/principales/puerto-de-veracruz> fecha de consulta 31 de marzo de 2107

Estos son algunos de los tratados comerciales que existen con América Latina, con América del Norte y con el continente Europeo, en materia de comercio Exterior, incluyendo solo a los países con salida al mar del lado de la costa del Golfo de México hacia el Atlántico. Como se puede apreciar son diversos los países con los que se hace uso de esta salida al mar.

El Puerto de Veracruz ha sido por años, uno de los principales puertos a nivel nacional, con altos estándares de productividad, calidad, seguridad, eficiencia e infraestructura de vanguardia nos coloca como el mejor puerto para el manejo de las diferentes cargas; muestra de ello es ser catalogado como el puerto líder a nivel nacional en el manejo de Gráneles Agrícolas y Automóviles y líder en el Golfo de México en Carga Contenerizada, aunado a las demás cargas como Gráneles Minerales, Carga en General y Fluidos, logrando así ser el eslabón inicial de las cadenas logísticas contando con carreteras de primer nivel hacia el centro, norte y sur del país, y dos sistemas ferroviarios, Ferrosur y Kansas City Southern de México, que conectan al Puerto de Veracruz con los principales centros de consumo, acopio y distribución representando un Hinterland de alrededor de 66.5 millones de consumidores, lo que representa el 55 % el PIB, abarcando el 21.3 % del territorio nacional abasteciendo y distribuyendo así las diferentes cargas de nuestros clientes en tiempo y en forma adecuada.¹⁴⁷

Se puede señalar que la importancia que tiene Veracruz, es que ha tenido un papel relevante a nivel nacional e internacional. Se cuenta con una vía Férrea llegando a los Estados Unidos de Norteamérica lo cual le permite el flujo de mercancías lleguen hasta el norte. Conectado con Centroamérica, con Europa y África, que son las zonas importantes que cubrir para este recinto portuario. Los flujos de mercancía que llegan al puerto de igual manera son de prioridad para la nación, pues los bienes que llegan son materiales a granel agrícola y son especiales para el desarrollo mexicano, cabe resaltar la importancia de la industria automotriz que también llega por este puerto.

¹⁴⁶Secretaría de Economía Óp. Cit., fecha de consulta 1 de abril de 2017

¹⁴⁷Ferrosur y Kansas City Southern, en: <http://www.puertodeveracruz.com.mx/negocios-en-el-puerto/relaciones-de-negocio/> fecha de consulta 31 de marzo de 2017

Conclusión.

Después de esta investigación se logró visualizar que los puertos nacionales, como el puerto Lázaro Cárdenas y el puerto de Veracruz; cuentan con ventajas portuarias que deben de ser explotadas en su totalidad. La doble salida al mar con la que cuenta México es privilegiada ya que son escasas las naciones que se jactan de una situación similar y pueden obtener una ventaja competitiva en diversas áreas como el comercio internacional, el sector económico, turísticos, culturales, social y nivel marítimo portuario.

Los recursos naturales con los que cuenta México han sido de gran utilidad para que se sentaran las bases para el desarrollo portuario de Veracruz desde la época colonial; de este modo al contar con un clima cálido, húmedo y su ubicación en la costa del Golfo de México, proporcionaron ventajas competitivas en materia portuaria para esta época. Por otro lado, las actividades que se llevaban a cabo en esta zona, como: agrícolas como el café; la producción de tabaco; minerales, siendo el más importante el azufre; el petróleo, en materia energética y por último la producción de madera. Permitieron fomentar el comercio internacional marítimo desde el siglo XVI, teniendo las primeras relaciones comerciales con el continente europeo por medio de barcos mercantes. En la actualidad este vínculo permanece con el puerto de Veracruz, la red comercial continua en actividad y sigue siendo de ayuda para la comunidad internacional.

Para el caso del puerto de Lázaro Cárdenas; en la época de los años 70 a los 80, las condiciones fueron diferentes para su creación y desarrollo, México se encontraba en un contexto nacional de cambio y crecimiento, con la llegada en puerta del sistema neoliberal, el gobierno se vio en la necesidad de construir más puertos, que cubrieran la demanda nacional e internacional, pues no solo debería depender de un puerto tan grande como lo es Veracruz, el gobierno mexicano. Al contar ya con un puerto en la costa del Golfo de México, se crearon proyectos en la costa del Pacífico; como resultado, se llevó a cabo el proyecto de construcción del puerto de Lázaro Cárdenas, bajo un contexto internacional de apertura al libre comercio, permitieron el desarrollo y crecimiento de los puertos, aprovechando esta doble salida al mar con la que cuenta México. De tal manera que el puerto de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas fueran sentando las bases para un desarrollo portuario integral hasta nuestros días, influyendo de esta manera con esta doble salida que cuenta México y logrando cubrir mayores redes comerciales.

El puerto de Lázaro Cárdenas emerge de este modo, en una zona donde se lleva a

cabo la actividad de la siderurgia, en honor al expresidente Lázaro Cárdenas en el Estado de Michoacán, por lo cual es importante para la nación desde la década de los 70.

Cabe mencionar que la hipótesis planteada se ha cumplido, como se vio a lo largo de este trabajo el desarrollo y el crecimiento de la infraestructura portuaria nacional, ha contribuido al mejoramiento del país. gracias a la ayuda de políticas adecuadas y con un plan nacional de desarrollo. De igual manera, se ha generado la necesidad de crear una institución para administrar los recintos portuarios, con ello surgen las API'S (Administración Integral Portuaria), y se llevaron a cabo bajo un contexto donde la globalización y el comercio exterior tuvieron un gran auge. Como pudimos analizar, la década de los 90's fue un cambio radical no solo para México sino para todo el mundo con la apertura del libre comercio, que han servido de ayuda al desarrollo portuario. Cabe destacar que para 1994 bajo la administración de Carlos Salinas de Gortari, quien implemento medidas para el mejoramiento y funcionamiento de los puertos creando las API'S como una herramienta para mejorar la calidad y aplicar medidas necesarias para un desarrollo portuario de calidad y eficacia; hasta nuestros días y poder generar mejores niveles de calidad en materia portuaria.

Por otro lado, en la presente investigación, se han mencionado los recursos económicos estimados para inversiones necesarias, destinados al desarrollo portuario y su crecimiento en México, por lo cual estas herramientas han permitido alcanzar un desarrollo integro; a lo largo de este trabajo se ha visto como se ha logrado el mejoramiento del equipamiento de los recintos portuarios, así como la infraestructura de los puertos marítimos. Por lo cual se ha logrado modificar dos de los recintos portuarios que tiene México como los son el puerto de Lázaro Cárdenas y el puerto de Veracruz; por lo cual para la presente administración se han implementado estrategias de crecimiento como las Zonas Económicas Especiales, siendo un modelo a seguir para mejor y usar correctamente los recintos portuarios, ayudando equitativamente a zonas de influencia para estos puertos

El proceso ha sido largo para innovar los puertos hasta nuestros días, como menciona A. Mahan, es importante el desarrollo de una flota mercante, ya que es el método para establecer una política exterior más completa, por lo cual se ha logrado tener un reconocimiento en materia portuaria internacional. Siendo estos puertos de los más importantes para la nación; sin embargo, éstos tienen mucho más que ofrecer a nivel internacional, por lo que se espera que con futuras inversiones y políticas adecuadas se logren mejores resultados, aumentando la

capacidad de carga y de descarga en estos recintos. Reflejados esos cambios el desarrollo portuario logrará ampliar y retomar la conectividad de sus socios comerciales.

Una propuesta para tomar a consideración en la importancia de la bioceanidad sería dar seguimiento e implementar políticas adecuadas para un desarrollo en los puertos nacionales, ya que es de vital importancia retomar las acciones anteriormente ejecutadas en esta administración, así como su continuidad, dejar de lado las políticas en materia portuaria podría traer resultados negativos y tener un rezago. Hay que recordar que, para obtener un beneficio con una doble salida al mar, los puertos nacionales se deberán adecuar al entorno exterior, para comprender la situación internacional y posteriormente planificar medidas que sean benéficas para un crecimiento en concreto y aprovechando las ventajas competitivas que cuenta la nación.

En otras palabras, la bioceanidad puede ser una herramienta que requiere el Estado Mexicano como un impulso para el desarrollo, se puede decir que al mejorar el puerto de Lázaro Cárdenas (por la costa del Océano Pacífico) como el puerto de Veracruz (por la costa del Océano Atlántico), logran alcanzar este objetivo. Sin embargo: no solo corresponde a la actual administración ejecutar estas medidas administrativas y políticas, les corresponderá a los próximos gobiernos seguir ejerciendo estas medidas para el desarrollo portuario, esto quiere decir que los resultados se verán en un largo plazo.

Ahora bien como una segunda propuesta, sería tomar e implementar nuevas tecnologías como las TICS (las tecnologías de información y comunicación), que ayuden agilizar el proceso de carga y descarga de las mercancías, ya que la demanda por el medio marítimo cada día va en aumento, pues será necesario tener en claro el tiempo de estos procesos ya que al contar con la mejor tecnología ayuda para logra abastecer una mayor demanda de mercancías que arriban a los puertos nacionales, como consecuencia traería resultados positivos tanto para el entorno nacional como el internacional.

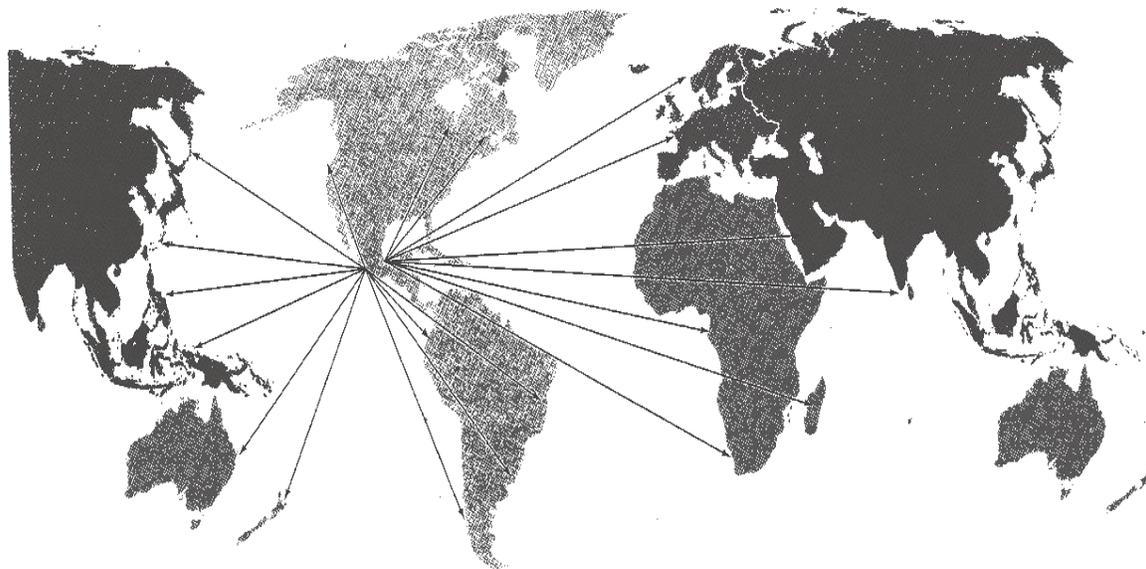
Cabe destacar que esta doble salida al mar es una herramienta que debe ser utilizada para el desarrollo nacional, siendo un modelo a seguir para otras naciones bioceánicas; por lo cual se han planteado para esta investigación estrategias de desarrollo portuario, bajo la presente administración del presidente Enrique Peña Nieto, logrado avances en este sector, siendo la base para un desarrollo adecuado en un mediano y largo plazo. De este modo se han transformado los recintos y

reactivado la economía en áreas de oportunidad a nivel nacional e internacional, por lo cual se han entablado y mejorando las relaciones comerciales con diferentes naciones siendo un ejemplo que mencionar la costa del Pacífico.

Finalmente la posición bioceánica con la que cuenta la nación, es un punto geoestratégico, con la ubicación geográfica de México le ha permitido entablar relaciones comerciales marítimas con una gran cantidad de países; recordando de este modo la estrecha relación con el vecino del norte (EE.UU.), el cual es el mayor cliente comercial para la nación y con el cual se conecta por las dos salidas que tiene México hacia el mar, al contar con esta doble salida logra llegar a la costa este de los Estados Unidos de América y la costa oeste del mismo. De igual forma sucede la región de América Latina y en especial con centro América, que se encuentra dentro del área de influencia de México; así como la región de Asia Pacífico.

Como se observa en el siguiente mapa, se indican las directrices con que cuenta la nación mexicana y los mercados con los que se pueden enfocar la doble salida al mar. Se muestra las conexiones que hay tanto en la costa del Pacífico como en la costa del Atlántico.

Mapa 5. Importancia de la bioceanidad en México.



Mapa 5: Buenrostro Aguilar Hugo Javier ¹⁴⁸

Retomando la Teoría de la Interdependencia, de acuerdo con lo que señalan Kheone Robert y Nye Joseph , el lograr una apertura comercial, es de gran ayuda al mercado internacional y por ende al mercado interno. Como se observa en este mapa las directrices con que cuenta México son varias y aquí yace la importancia de la doble salida con la que cuenta México y la influencia que tienen los puertos nacionales en el entorno internacional como los son el puerto de Veracruz y el puerto de Lázaro Cárdenas, ejemplificando de este modo como es que se ven dichos puertos para el resto del mundo.

Otra propuesta en relación con el desarrollo externo de un puerto es la importancia que juega el sistema ferroviario para ayudar a los puertos nacionales con el flujo de mercancías: por ejemplo, la ruta del Kansas City, es un sistema ferroviario con el cual tenemos conectividad a travesando la nación para llegar al norte; es una herramienta que se ha descuidado y que hasta nuestros días es una herramienta que debe ser utilizada para que en conjunto con un desarrollo portuario y con el aprovechamiento de la bioceanidad pueden obtenerse resultados favorables para

¹⁴⁸ Buenrostro Aguilar Hugo Javier Óp. Cit. pág. 8

la nación para lograr distribuir mercancías hasta su destino final ya sea con los Estados Unidos de América o para el flujo interno de mercancías .

Es por tanto que el Estado Mexicano identifique sus objetivos nacionales, que permitan la creación de objetivos nacionales, que permitan la creación de objetivos coyunturales de gobierno congruentes a las necesidades y potencialidades de este, con lo cual se logre proyectar el poder nacional, basado en una interrelación entre el gobierno, el sector privado y los centros académicos que fomenten la cooperación y acuerdos tanto políticos y económicos a nivel nacional e internacional.¹⁴⁹

Para finalizar, es necesario que se trabaje en conjunto con políticas adecuadas para que todas las riquezas con las que cuenta la nación en materia portuaria se vean aprovechadas, el porvenir de estos dos puertos dependerá de las futuras acciones y políticas. El Puerto de Veracruz y de Lázaro Cárdenas es de suma importancia que no se descuiden, ya que es un tema que no solo se debe trabajar en la presente Administración, se tiene que dar seguimiento para que esta doble salida se beneficie para la nación.

¹⁴⁹ . Buenrostro Aguilar Hugo Javier Óp. Cit ág 8

Anexos

ANEXO I:

ARTICULO 40 de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios: I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad; II. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso; III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común; IV. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos; V. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo; VI. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto; VII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría; VIII. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación; IX. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes; X. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen; Fracción reformada DOF 26-12-2013 XI. Proporcionar la información estadística portuaria, y Fracción reformada DOF 26-12-2013 XII. Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente Ley. Fracción adicionada DOF 26-12-2013

ANEXO II

Artículo 33 de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales.

I. Elaborar el Plan Maestro de la Zona y someterlo a la aprobación de la Secretaría, dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrega del Permiso o Asignación correspondiente.

II. Construir, desarrollar, administrar y mantener las obras de infraestructura de la Zona, así como prestar los Servicios Asociados o, en su caso, tramitar éstos ante las instancias correspondientes, de conformidad con lo previsto en el Plan Maestro de la Zona; III. Prestar a terceros Servicios Asociados en el Área de Influencia si así lo considera conveniente, siempre y cuando no se afecte la operación de la Zona, y se obtenga previamente la autorización de la Secretaría, así como los demás permisos o autorizaciones correspondientes conforme a las disposiciones aplicables. Dichos servicios podrán ser exclusivamente los relativos a sistemas de urbanización, electricidad.

ANEXO III

La guerra de sucesión y Paz de Utrech

La guerra de sucesión de 1702-1713 en España, marco el cambio de la dinastía de los Austria por los Borbones. Tras la muerte del Rey Carlos II de España, al no contar con una descendencia al trono desencadeno el conflicto bélico por la lucha por el trono, quedando a cargo del trono Felipe V, quien era nieto de Luis XV de Francia, y de María Teresa (hija de Felipe IV de España, cuyo matrimonio había logrado una alianza dinástica más importantes del siglo XVII) de este modo contribuyo al ascenso al trono de Felipe V.

En esta guerra intervinieron las potencias extranjeras principalmente España Inglaterra, Francia y Austria, cabe destacar que lucharon en toda Europa y usando sus flotas ultramarinas. Al finalizar el conflicto la flota española se quedó desprotegía, al estar bajo el mando de un rey proveniente de Francia, se vio en la necesidad de depender directamente de la flota francesa, todo estaba regulado bajo la Compañía Guinea, se encargaba de los envíos a América, para no tener perdidas y de la protección de las zonas bajo su control. Posteriormente esta compañía fue suplantada por la compañía Inglesa, por Cédula con fecha del 26 de marzo de 1713, marcando así el fin de la guerra de sucesión y el inicio de la paz de Utrech. En virtud de este contrato los ingleses se comprometieron a introducir en los dominós oficiales de América 144 000 esclavos negros en 30 años a razón de 4 800 anuales, entrando en vigor a partir del 1 de mayo siguiente. De este modo los

ingleses aprovecharon la ocasión para poder introducir en territorio Español mercancías provenientes de Inglaterra, entre estas mercancías destacaban: ropa, licores, papel y herrería. Con ello Inglaterra fue sentando las bases para auge de la próxima revolución industrial, enfocada principalmente al sector textil.

Tanto el rey de España como el de Inglaterra obtenían así un beneficio mutuo por estas interacciones, ambos acordaron de este modo poner dos directores que residiera en Londres.

Después de 27 años de este contrato, surgió un conflicto entre Inglaterra y España, pues el imperio ingles hacía el reclamo de que España le cobraba impuestos, por su lado la corona española hacía mención que ellos no aportaban el pago de sus impuestos. Todo esto desencadenó en una guerra en 1739 conocida como “guerra de la oreja de Jenkins”¹⁵⁰

Se puede retomar en este aspecto, la teoría de la interdependencia planteada por Kheone Robert y Nye Joseph , se tenía ya como tal un intercambio de bienes, al no contar como tal con avances marítimo la corona Española se vio practicante obligado a recibir una forzosa ayuda por parte del imperio Frances, de este modo, las colonias Españolas no se verían Afectadas en materia de marina mercante y naval. De igual manera, es un primer paso para el sistema liberal, al dejar de lado ese lado conservador que cotaba un siglo atrás el imperio español, permitiendo la entrada y salida de sus mercancías, al comerciarlas con una potencia como lo es Inglaterra.

¹⁵⁰ Op Cit, Garcia de Leon, pág 683-685

Bibliografía

- *Alderton Patrick, Port Managnet and operations, Informa, Londres 2008, pág. 30.
- *Almazán Garante José Luis, Introducción a la Ingeniería Portuaria: Sistema Portuario Español. Obras exteriores, Universidad Politécnica de Madrid, 2002.
- *Alvarado Portillo Patricia, El mundo, el puerto la mina, articulaciones en el caso de enclave, Lázaro Cárdenas Michoacán, tesis que, para obtener el grado de maestría en geografía.
- *Aureolos Conejo Silvano, Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacan 2015-2011.
- *Beltrán Ángel Enrique, La seguridad Nacional Integral de México, Secretaría de Marina, 2013.
- *Buenrostro Aguilar Hugo Javier Fundamentos de Geopolítica, visión y análisis CESNAV (Centro de Estudios Superiores Navales) UNAM, 2012.
- *Coordinación General de Puertos y de Marina Mercante, API Veracruz, Reglas de operación del puerto de Veracruz.
- *De Esteban Chaparria Vicent Josep, Obras marítimas, editorial Universitat Politécnica de Valencia, 2004.
- *Del Arenal Celestino, Introducción a las relaciones internacionales, Red editorial, México.
- *Encinas Valenzuela Jesús Ernesto, La evolución de los puertos Marítimos, Instituto de Investigaciones Estrategias de la Armada de México, 2017.
- *Escalona Ramos Alberto, Poder marítimo mexicano en el siglo XXI realidades y prospectivas, Secretaria de Marina-Armada de México, Centros de Estudios Superiores Navales.
- *García de León Antonio, Tierra adentro, mar en fuera :el puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821, México, D.F. : Fondo de Cultura Económica, 2011.
- *García Picazo Paloma, Teoría Breve de las relaciones internacionales, editorial Tecnos
- *Germán Gómez Moreno, La seguridad Portuaria Nacional Integral de México diagnóstico y propuestas, Secretaria de Marina- Armada de México, Centro de Estudios Superiores Navales, México, 2013.
- *González Rul Alvídrez, Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030, Secreteraría de Comunicación y Transportes, 2008, pág. 7.
- *Graffenstein, Gareis Johanna Von, (Coordinadora), El Golfo- Caribe y sus puertos, 1600-1850, tomo I, Instituto Mora, México, 2006.
- *Informe de la SCT (Secretaría de Comunicación y Transporte), Programa maestro de desarrollo portuario del puerto de Lázaro Cárdenas 2015-2020, Coordinación General de puerto y Marina mercante, 2015.

*Informe de la UNCTAD, El transporte Marítimo del mineral de hierro, Naciones unidas 1974.

*Instituto Mexicano del Transporte Secretaria de Comunicación y Transportes Problemas de conectividad en el puerto de Lázaro Cárdenas, publicación técnica No 35, Querétaro, Querétaro, 1992.

*Lazo Margain Leonardo, Los puertos mexicanos en cifras 1994-200, Secretaria de Comunicación y Transportes, coordinación general de puerto y marina mercante, México 2001, pág. 100

*Ortiz Jr. Federico, Los puertos mexicanos, Fondo de Cultura Económica, México, 1976 pág. 25

*Peña Nieto Enrique, Ley Federal de Zonas económicas Especiales, Diario Oficial de la Federación, 2016.

*Peña Nieto Enrique, Plan Nacional de desarrollo 2013-2018, Diario Oficial de la Federación, 20 de mayo de 2013

*Rivas Mira Fernando Alfonso, Portes: Revista mexicana de estudios sobre la Cuenca del Pacífico, Tercera Época, volumen 3, Número 6, Julio /Diciembre 2009, Colima México.

*Romero Serrano Rosa, El transporte marítimo introducción a la gestión del transporte marítimo, Ed.Grupo boluda, 2002.

*Salinas de Gortari Carlos, Ley de Puertos, Diario Oficial de la Federación 19 de julio de 1993, pág.

*Sánchez Arias Mónica Aida, Tesis Análisis del PND 2013-2018 en materia portuaria estudio caso: puerto de Veracruz, UNAM, FES Aragón, para obtener el título de Lic. en relaciones internacionales 2014.

*SCT, (Secretaría de Comunicación Transportes) Reglas de operación del puerto industrial y comercial de Lázaro Cárdenas Michoacán, Administración Portuaria de Lázaro Cárdenas, 2016.

*Sebastián Truyos Mateu , Economía, ingeniera y logística portuaria, segunda edición 2010.

*Secretaría de Economía, Panorama minero del Estado Veracruz, SGM Servicio Geológico Mexicano, 2016

Hemerografía

*Acuerdan Calderón y Bush agilizar la Iniciativa Mérida, La Jornada, fecha de la publicación 5 de julio de 2018, en: <http://www.jornada.unam.mx/2008/07/05/index.php?section=politica&article=016n3pol>

fecha de consulta 6 de noviembre de 2017

*Administración Portuaria Integral de Veracruz, en: <https://www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/quienes-somos/>

*Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales, Firman Convenio de Coordinación para la Zona Económica de Lázaro Cárdenas - La Unión, fecha de publicación 30 de octubre de 2017, en: <https://www.gob.mx/zee/articulos/firman-convenio-de-coordinacion-para-la-zona-economica-de-lazaro-cardenas-la-union?idiom=es> fecha de consulta 29 de diciembre de 2017

*Ávila Edgar, Operativo especial de seguridad en Veracruz, El Universal, fecha de la publicación 28 de febrero de 2017 en: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2017/02/28/presentan-operativo-especial-de-seguridad-en-veracruz> fecha de consulta 22 de marzo de 2017

*Becerril Isle, Se consolida Clúster de Servicios para las ZEE, El Economista 05/04/2017 en: <https://www.economista.com.mx/estados/Se-consolida-Cluster-de-Servicios-para-las-ZEE-20170406-0122.html> fecha de consulta 24 de agosto de 2018

*Castro Audón, Puerto de La Condamine, impresionante dique rompeolas flotante, en: <http://ingenieriaycomputacion.blogspot.mx/2011/01/puerto-de-la-condamine-impresionante.html> fecha de consulta 1 de marzo de 2017

*Corsarios y piratas en: <http://bertan.gipuzkoakultura.net/es/5/images/corsarios%20y%20piratas.pdf> fecha de consulta 30 de julio de 2018

*Cruz Tisera Juan, Sitio web, El estudio de la Seguridad Internacional: Ampliación y profundización del debate en torno a la nueva agenda de Seguridad, en: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/44797/Documento_completo.pdf?sequence=1 fecha de consulta 22 de agosto de 2018

*Datos generales del puerto de Veracruz en: <http://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioVeracruz.pdf> fecha de consulta 13 marzo de 2017

*Diccionario Náutico, en: <http://diccionario-nautico.com.ar/c/> fecha de consulta 26 de enero de 2017

*El puerto de Lázaro Cárdenas en el contexto nacional e internacional, en: <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/1047/A4.pdf?sequence=4> fecha de consulta 21 de febrero de 2017.

*Estrada Herrera Fabiola, Marco y propósito generales de las Reformas Borbónicas, en: http://www.fuac.edu.co/recursos_web/descargas/grafia/borbon.pdf fecha de consulta 30 de julio de 2018

*Féodorova Katerina, La contribución de A. T. Mahan. El análisis comparativo de los conceptos geopolíticos estratégicos- militar y natural- orgánico. Revista de filosofía,

Derecho y política, no 16, enero de 2013, en: <http://universitas.idhbc.es/n17/17-02.pdf>
fecha de consulta: 24 de abril de 2017

*Ferrosur y Kansas City Southern, en <http://www.puertodeveracruz.com.mx/negocios-en-el-puerto/relaciones-de-negocio/> fecha de consulta 31 de marzo de 2017

*FONDEAR S.L., pieza de hormigón en las escolleras, 2007 en:

*García de León Antonio, Comercio de balandra, contrabando y piratería en el Golfo de México, en: http://www.fondear.org/infonautic/hombre_y_barco/Navegacion/Puertos/Escolleras/Escolleras_Tetrapodos.htm fecha de consulta 1 de marzo de 2017

*Golf Logistics & Projects Co., Inc. Kansas City Southern, en: <http://www.glpamerica.com/kansas-city-southern.html>, fecha de consulta 12 de abril de 2018.

*Gómez Eirinet, Operativo federal de seguridad en el corredor Córdoba-Orizaba, La Jornada, fecha de la publicación; 1 de marzo de 2017, en: <http://www.jornada.unam.mx/2017/03/01/politica/003n1pol> fecha de consulta 22 marzo de 2017.

*Guillamin Ireta Edgar, Los puertos y su conectividad, en: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos/principales/puerto-de-veracruz>
Fecha de consulta 31 de marzo de 2107

*<http://www.egresadosmichoacanlazarocardenas.ipn.mx/LCR.pdf>, fecha de consulta 25 de febrero de 2017

*Jiménez Morán Sotomayor Fabiola, El derecho del mar: historia de éxito y área de oportunidad en: <https://revistadigital.sre.gob.mx/images/stories/numeros/n105/jimenezms.pdf> fecha de consulta 7 de agosto de 2018

*Jiménez Terán José Manual, Apuntes de la experiencia Educativa de puertos y obras Marítimas en: <http://www.uv.mx/ingenieriacivil/files/2013/09/manual-de-la-ee-puertos-y-obras-maritimas.pdf> fecha de consulta 1 de marzo de 2017

*La Casa de Contratación de Sevilla (1503-1790) y el premercantilismo, en: <http://www.hispanidad.info/contratahisp.htm> fecha de consulta 26 de julio de 2018

*Lázaro Cárdenas Michoacán, Datos Generales del puerto de Lázaro Cárdenas, en: <http://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioLazaro.pdf> , fecha de consulta 30 de enero de 2017.

*Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011) fecha de publicación: 5 de septiembre de 2011, en: <https://legislacion.vlex.es/vid/legislativo-refundido-puertos-mercante-327646949>
fecha de consulta 14 de noviembre de 2011

*Ley Federal de Zonas Económicas Especiales, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, sitio web de consulta: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFZEE.pdf>
fecha de consulta 24 de abril de 2017

*México Desconocido, Historia del puerto de Veracruz, fecha de publicación: 9 de septiembre de 2010, en: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/veracruz-veracruz.html> fecha de consulta 3 de septiembre de 2016

- *Meza Orozco Nayeli, El nuevo Rumbo de los puertos en México revista FORBES en: <http://www.forbes.com.mx/el-nuevo-rumbo-de-los-puertos-en-mexico/#gs.QleZtG8> fecha de consulta 29 de diciembre 2016
- *Morales Alberto, Refuerzan seguridad en Lázaro Cárdenas, Michoacán, El Universal, fecha de publicación 4 de noviembre de 2013, en: <http://archivo.eluniversal.com.mx/estados/2013/seguridad-lazaro-cardenas-michoacan-962973.html> fecha de consulta 22 de marzo de 2017
- *Morales Mora Mario, Lázaro Cárdenas del Rio un mexicano de tres siglos, en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/muro/pdf/cardenas_perfil.pdf fecha de consulta 30 de enero de 2017.
- *Mota Sergio, artículo: Se dice que la historia se repite, Periódico EL economista, 17 de mayo de 2017, en: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Se-dice-que-la-historia-se-repite-20170518-0005.html> fecha de consulta 14 de julio de 2017
- *Pacheco José Roberto, Anuncia EPN, inversión en sector marítimo y ejes de desarrollo, Periódico EXCELSIOR, fecha de publicación 1 de junio de 2014 en: <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/06/01/962689> fecha de consulta 23 de agosto de 2018
- *Patriño Danzu, Ley para Zonas Económicas Especiales se aprobará este periodo: senadores, El Financiero, fecha de publicación 02 de marzo de 2016 en: <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/ley-para-zonas-economicas-especiales-se-aprobara-en-actual-periodo-senadores.html> fecha de consulta 24 de agosto de 2018.
- *Peña Nieto Enrique, cuarto informe de gobierno 2015-2016, en: https://framework-gb.cdn.gob.mx/cuartoinforme/4IG_Escrito_27_08_16_COMPLETO.pdf fecha de consulta 28 de octubre de 2018
- *Peña Nieto Enrique, Quinto informe de Gobierno (2016-2017), en: <http://cdn.presidencia.gob.mx/quintoinforme/Quinto Informe de Gobierno 2017.pdf>, fecha de consulta 30 de octubre 2018
- *Ramírez Velázquez Blanca Rebeca, Los programas internacionales de planeación y la militarización en México, Universidad de Barcelona, en: <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Blanca%20Rebeca%20Ramirez%20Velazquez.pdf> fecha de consulta 21 de agosto de 2018
- *Ramos Rolando, Habrán zonas económicas Especiales para 10 estados, El Economista, fecha de publicación 27 de abril de 2016 en: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Habra-Zonas-Economicas-Especiales-para-10-estados-20160427-0123.html>, fecha de consulta 23 de agosto de 2018
- *Ramos Rolando, Zonas económicas Especiales con inversión por 5,300 mdd. EL ECONOMISTA, fecha de publicación 28 de septiembre de 2017. en: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Zonas-Economicas-Especiales-con-inversiones-por-5300-mdd-20171001-0024.html>, fecha de consulta 24 de agosto de 2018
- *Ruiz de Teresa Guillermo, Puertos de México, a 5 años de buen trabajo, El universal, fecha de publicación 24 de noviembre de 2017

en:<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/quillermo-ruiz-de-teresa/nacion/puertos-de-mexico-5-anos-de-buen-trabajo> fecha de consulta 24 de agosto de 2018

*SCT (Secretaría de Comunicación y de Transportes) Programa maestro de desarrollo portuario del puerto de Lázaro Cárdenas 2006-2011 en: [http://www.puertolazarocardenas.com.mx/Docs%20pdf/marcolegal/PMDP%202006%20-%202011%20LZC%203ra%20\(sep08\).pdf](http://www.puertolazarocardenas.com.mx/Docs%20pdf/marcolegal/PMDP%202006%20-%202011%20LZC%203ra%20(sep08).pdf) fecha de consulta 22 de agosto de 2018.

*SCT (Secretaría de Comunicación y Transportes) Programa Maestro de Desarrollo *<http://www.puertodeveracruz.com.mx/apiver/archivos/PDMP/PMDP-2011-2016.mod.Dic-2012.pdf>, fecha de consulta 22 de agosto de 2018

*Secretaría de Comunicación y Transporte SCT, en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/puertosdemexico/mapa_o.jpg fecha de consulta 16 de octubre 2017.

*Secretaría de Comunicación y Transporte, Administración Integral Portuaria de Lázaro Cárdenas, en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/ubicacion> fecha de consulta 13 de enero de 2017

*Secretaría de Comunicación y Transporte, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/hinterland-y-foreland>, fecha de consulta 13 de enero de 2017.

*Secretaría de Comunicación y Transporte, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, en: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/principales-mercancias-o-cargas> fecha de consulta 28 de marzo de 2017

*Secretaría de Economía, Comercio Exterior / Países con Tratados y Acuerdos firmados con México, fecha de publicación 10 de mayo de 2015, en: <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico?state=published> fecha de consulta 1 de abril de 2017

*Secretaría de Economía, Zonas Económicas Especiales de México, véase en: <https://www.gob.mx/se/articulos/las-zonas-economicas-especiales-de-mexico> fecha de consulta 22 de mayo de 2017 Ávila

*Serrano Alejandro, Preparan logística de seguridad en Lázaro Cárdenas, La voz de Michoacán, fecha de publicación 3 de diciembre de 2016, en: <http://www.lavozdemichoacan.com.mx/seguridad/preparan-logistica-de-seguridad-en-lazaro-cardenas/> fecha de consulta 22 de marzo de 2017

*The Free Dictionary by Farlex, en: <https://es.thefreedictionary.com/bi-> fecha de consulta 8 de agosto de 2018

*Vida Eterna, Historia del estado de Veracruz, en http://www.elclima.com.mx/historia_del_estado_de_veracruz.htm fecha de consulta 27 de octubre de 2016

*Villa Real Sandoval Eduardo, Historia del Derecho Comercial de Veracruz, en: <https://eduardovillarreal.files.wordpress.com/2010/07/historia-del-derecho-comercial.pdf> fecha de consulta 2 de agosto de 2018

http://www.economia.unam.mx/profesor/griego/COMERCIOBALANDRA_AGL.pdf, fecha de consulta 30 de julio de 2018