

Reconfiguración Espacial de Lázaro Cárdenas, México: Diferencias en el Crecimiento entre la Ciudad y el Puerto, 1987-2018

Spatial reconfiguration in Lázaro Cárdenas, Mexico: Differences Between the City Expansion and the Port Growth, 1987-2018

Reconfiguração Espacial de Lázaro Cárdenas, México: Diferenças entre o Crescimento da Cidade e do Porto, 1987-2018

Lilia Susana Padilla y Soteloⁱ

Universidad Nacional Autónoma de México
Mexico City, Mexico

Rosa Alejandrina De Sicilia Muñozⁱⁱ

Universidad Nacional Autónoma de México
Mexico City, Mexico

Resumen: La ciudad y el puerto de Lázaro Cárdenas presentan contrastes diferenciales en su crecimiento que muestran divergencias y una reconfiguración espacial. Destacan sus características geográficas: localización hacia la Cuenca del Pacífico, excelente hidrografía, territorio con mínimas elevaciones y yacimientos de minerales en la región; factores que propiciaron la creación de un puerto extenso inserto en la globalización, actualmente con infraestructura de clase mundial y de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas, ambos complejos han desempeñado un papel preponderante. La metodología aplicada es mixta cuantitativa cualitativa con la que se obtiene cartografía básica e información asociada. Se exponen los antecedentes de la creación de la ciudad y el puerto, se realiza la caracterización de las transformaciones espaciales de ambos recintos, el urbano y el portuario, y su relación con acontecimientos significativos para su desarrollo. Se concluye la marcada desarticulación en el crecimiento espacial de la ciudad y el puerto.

Palabras clave: Reconfiguración Espacial; Globalización; Desarticulación; Lázaro Cárdenas; México.

ⁱ Dra. en Geografía, Investigadora, Instituto de Geografía, UNAM. Departamento de Geografía Social. padilla@igg.unam.mx. <https://orcid.org/0000-0002-1813-4440>

ⁱⁱ Mtra. en Geografía, Técnico Académico, Instituto de Geografía, UNAM. Departamento de Geografía Económica. aledsm@igg.unam.mx. <https://orcid.org/0000-0002-5611-6059>

Abstract: The city and the port of Lázaro Cárdenas have a differential growth which can be appreciated in their spatial divergences. Some geographical reasons for this are: location towards the Pacific Basin, excellent hydrography, territory with a very few elevations and mineral deposits in the region; these have been factors have encouraged a wide port in the globalization era, which has a world-class infrastructure and the Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas (a steel company); both complexes have had an important role in the region. The applied methodology has been a mixed (qualitative-quantitative) and the results are a basic cartography and associated information. This paper exposes, how the city and the port was created, their spatial transformations and the significant events related to their development. The main conclusion refers the disarticulation between the city and the port growth.

Keywords: Spatial Reconfiguration; Globalization; Disarticulation; Lázaro Cárdenas; México.

Abstract: The city and the port of Lázaro Cárdenas have contrasting growth rates which are expressed in spatial differences. Some geographical reasons for this are: location directed towards the Pacific Basin, excellent hydrography, territory with few elevations and the presence of mineral deposits in the region. In an era of globalization, these factors have encouraged the development of a large port with world-class infrastructure and the installation of the Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas (a steel company), both of which have had an important role in regional growth. The methodology uses a combination of qualitative and quantitative procedures for basic cartographical and associated information. The paper traces how the city and the port were created, spatial transformations over time and significant events related to the development of each. The main conclusion refers the disarticulation between the growth of the city and the port.

Keywords: Spatial Reconfiguration; Globalization; Disarticulated Development; Lázaro Cárdenas, Mexico.

Resumo: A cidade e o porto de Lázaro Cárdenas apresentam contrastes diferenciados quanto ao seu crescimento que mostram divergências e uma reconfiguração espacial própria. Destacam-se suas características geográficas: localização na Bacia do Pacífico, excelente hidrografia, território com baixas elevações e jazidas minerais na região, fatores que propiciaram a criação de um grande porto inserido na globalização, atualmente, com estrutura de categoria mundial, e a Siderúrgica Lázaro-Cárdenas Truchas, ambos complexos têm desempenhado um papel preponderante. A metodologia aplicada é mista, quantitativa e qualitativa obtida através da cartografia básica com informações associadas. São expostos os antecedentes da criação da cidade e do porto, faz-se a caracterização das transformações espaciais de ambos os locais, o urbano e o portuário, e sua relação com a ocorrência de fatos relevantes ao seu desenvolvimento. Conclui-se haver uma marcante desarticulação entre o crescimento espacial da cidade e o do porto.

Palavras-chaves: Reconfiguração Espacial; Globalização; Desarticulação; Lázaro Cárdenas, México.

Introducción

México se encuentra en una posición geoestratégica al contar con litorales hacia dos océanos, el Pacífico y el Atlántico, en este por el Golfo de México, más del 80% del comercio mundial de México se lleva a cabo por vía marítima. Contexto en el que la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas se ubica hacia el Pacífico, el último es uno de los cinco principales puertos del Sistema Portuario Nacional junto con Manzanillo, Veracruz, Altamira y Ensenada, el cual cuenta con instalaciones de primer orden. Es una de las 16 Administraciones Portuarias Integrales (API) de México que constituyen concesiones a particulares para su manejo.

La conectividad del puerto de Lázaro Cárdenas con puertos internacionales de la Cuenca del Pacífico ha propiciado su proyección internacional. Además, su cercanía con el centro del país, le permite tener como área de influencia 13 estados que dan cobertura a 60 millones de habitantes (SCT APILAC¹ s/f). Asimismo, su conexión carretera con el estado de Nuevo León, cuyo centro es la ciudad de Monterrey, la de mayor desarrollo industrial de México que concentra los más importantes centros de producción, con la que se conecta por medio de un corredor carretero que se extiende hasta la ciudad de Nuevo Laredo, fronteriza con Estados Unidos, a través de esta se introduce hasta la costa Este de ese país, que cuenta con el mercado de más alto consumo en el mundo. Además, se conecta con el puerto de Altamira en el Golfo de México por el corredor carretero transoceánico Asia-Lázaro Cárdenas-Altamira-Europa y otros países del Atlántico.

El incremento de la actividad portuaria e industrial en Lázaro Cárdenas ha incidido en el aumento del espacio construido del puerto, si bien ha aumentado el de la ciudad para viviendas, comercios, escuelas, hospitales. y vialidades, algunos son marcadamente irregulares, observándose déficit en servicios y mobiliario urbano; la categoría de su infraestructura no va a la par que la del puerto, se advierte desarticulación en el desarrollo de ambos recintos; entorno en el que las transformaciones espaciales no son de la altura que habría de esperarse en la ciudad que alberga un puerto de envergadura internacional inserto en el proceso de globalización. Lo anterior es resultado de lo que ya se apreciaba a fines de la década de los noventa del siglo pasado en la zona:

una inadecuada política pública con efectos sociales, económicos y territoriales no esperados para la ciudad que fue considerada en un tiempo “paradigma de modernidad” hoy es no sólo el ejemplo del fracaso de las políticas de modernización forzada, y carencia de interés de la administración a las regiones periféricas (HIERNAUX, 1998, p. 153).

Como afirma DUCH (2005), es importante analizar la dimensión espacial en la teoría económica convencional, ya que supone modificaciones rigurosas, en especial en referencia a su influencia sobre la organización industrial local y su capacidad de potenciar el crecimiento.

Debe enfatizarse la problemática que la ciudad y el puerto han enfrentado, el narcotráfico, el cual se intensificó en la primera mitad del presente siglo, cuando los denominados “carteles” (grupos de delincuencia en el entorno de América Latina, en otros

lugares del mundo se conoce como la “mafía”) que tomaron el control de ambos como bastión para la distribución de grandes cantidades de droga hacia Estados Unidos, problema que no es exclusivo de Lázaro Cárdenas, ya que se observa en varias regiones de México. Situación que supuestamente se pensaba se podría mejorar con la conformación de una zona económica exclusiva, cuya creación ya se había decretado, proyecto que incluía inicialmente cuatro puertos del país, sin embargo, recientemente fue cancelado por el actual presidente de México. Cabe señalar que en esta zona se ha logrado que descienda su intensidad, lo cual beneficia al puerto.

De manera que entre los elementos que han impactado de forma negativa el crecimiento económico y la calidad de vida en el municipio y ciudad, sobresale la inseguridad. En 2014, Lázaro Cárdenas ocupó la posición 44 en el Índice de Violencia Municipal, en el conjunto de 223 municipios del país de más de 100 mil habitantes; asimismo tiene el lugar número 15 por su alta tasa de homicidios dolosos, el 31 por la elevada incidencia de secuestros y el 33 por el alto número de violaciones (Consejo Ciudadano para la Seguridad, Justicia y Paz AC, 2015 citado en ONU-HABITAT, 2016).

La localidad principal Lázaro Cárdenas, identificada como una ciudad, tanto por volumen de población, estructura urbana, como por las actividades económicas, en las últimas décadas manifiesta en mayor o menor medida la transformación de su soporte físico espacial, producto de la evolución de actividades relacionadas fundamentalmente con el puerto y la siderúrgica, ambos complejos creados hacia la década de 1970, en los que se basa la reestructuración y la expansión, tanto de la propia ciudad, aunque de manera irregular, como del puerto resultado de la entrada y asentamiento de varias industrias multinacionales que han redefinido su dinámica económica.

Martínez (2012) considera la coexistencia de lo que llama, dos Lázaro Cárdenas. Uno el de la ciudad con problemas de desigualdad y deficiencia en su infraestructura urbana, la población con condiciones socioeconómicas bajas, servicios insuficientes, numerosas viviendas irregulares habitadas por personas atraídas por fuentes de trabajo inexistentes y malas vialidades locales, entre otros. En contraste, el otro el puerto, se encuentra inmerso en el capitalismo global por lo que se conecta con el comercio mundial, con muelles y bodegas modernas de empresas transnacionales y grandes espacios para resguardar automóviles, cabe recalcar que sus instalaciones son de primer orden.

En un informe elaborado por ONU HABITAT (2016) se expresa que el municipio de Lázaro Cárdenas registra las situaciones de desigualdad que se detectan en buena parte de los puertos mexicanos, donde las Administraciones Portuarias Integrales (API) actúan y se desenvuelven sin una conveniente relación y apoyo a la ciudad que las asienta, dando como resultado dos grandes polos que tienden a oponerse: el del crecimiento económico y prosperidad en el puerto y el de asentamientos precarios con baja calidad de infraestructura en la ciudad, tema persistente en la agenda de Geografía de México.

A partir de estas consideraciones los objetivos del trabajo son resaltar de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas la importancia de los rasgos geográficos privilegiados que incidieron en su creación, identificar las transformaciones territoriales que han originado una reconfiguración espacial, así como caracterizar esos cambios y asociarlos con acontecimientos significativos de cada periodo considerado.

Perspectiva de Análisis

Para el abordaje analítico de este trabajo se considera la Teoría de la Localización en su posición más reciente que se identifica con sistemas económicos actuales, explica de cierto modo el dinamismo que presenta una sociedad en el territorio como derivación de las actividades económicas, transformadoras y condicionantes de este, propician la delimitación de factores esenciales que actúan en los procesos de localización y el establecimiento de relaciones significativas entre estos.

A este respecto, la posición de Duch (2005) resulta idónea para explicar lo que ha ocurrido en Lázaro Cárdenas, quien menciona que la decisión de preferir un lugar para instituir una empresa crea actividades derivadas de las características del espacio que obedecen a ciertas regularidades o bien son aleatorias. Considera que mecanismos microeconómicos hacen que las empresas se instalen en un lugar y macroeconómicos cuando se relacionan con otros lejanos. Inclusive se justifica la concentración de determinadas actividades por la presencia de economías externas de aglomeración que reducen costos de producción en determinados grados, lo que propicia dinámica, en este caso portuaria e industrial, lo cual atrae otras actividades complementarias y crea servicios especializados; del mismo modo, fomenta la innovación tecnológica. En el caso de Lázaro Cárdenas se observa un desarrollo exógeno en el puerto resultado de la ampliación de su conectividad internacional que le ha dado un nuevo alcance regional y proyección hacia el exterior en sus actividades portuarias globalizadas que requirió modernizar y endógeno en la ciudad que se ha proyectado nacional, pero no internacionalmente y es insuficiente en infraestructura y servicios.

Asimismo, se considera la Teoría de la Organización Espacial que permite ver como se relaciona inter y como se conforma intra una ciudad, tomando en cuenta cierto orden derivado de las interrelaciones de localización de las actividades humanas, especialmente las económicas, aunque deben considerarse todas.

Escolano (2009) considera que la organización espacial permite observar y evaluar intensidad y formas de procesos de transformación territorial de un lugar, viéndolo como una imagen inserta en un proceso de cambio de espacio temporal, consecuencia de la interacción cambiante entre varios factores: agentes urbanos, circunstancias económicas, estilos de consumo, composición demográfica, configuración del espacio construido, aspectos culturales y/o políticas públicas.

Área de Estudio

La ciudad de Lázaro Cárdenas se ubica en el municipio del mismo nombre, cabecera de uno de los 113 municipios del estado de Michoacán, a 400 Kilómetros de la Ciudad de México. Territorialmente, la componen tres localidades: Lázaro Cárdenas, La Orilla y Las Guacamayas, conurbación intramunicipal superior a 50 mil habitantes. Su grado de urbanización (93%) supera al promedio nacional (76.8%), conformándose como una ciudad fuertemente urbanizada (ONU-HABITAT, 2016) pero deficitaria en infraestructura y servicios con grandes desigualdades entre el desarrollo del puerto y la

ciudad, a los cuales Már Martínez (2012) también los llama dos circuitos económicos separados, lo que viene a corroborar la desarticulación entre ambos.

Cabe destacar que la entidad michoacana “registra escasa población en la costa, aparte de Lázaro Cárdenas, no se cuenta con otro sitio destacable por su población y actividad marítima, lo cual dificulta el propiciar desarrollo económico en otras porciones de su territorio” de acuerdo con lo expuesto en SCT, PRODELI (2004 s/p).

El municipio de Lázaro Cárdenas se sitúa en las coordenadas 17°57' de latitud norte y 102°12' de longitud oeste, en la desembocadura del río Balsas en una amplia planicie. Es parte de la región geográfica llamada Costa, al sur del estado, limita con el estado de Guerrero, representa el 1.83% de la superficie de la entidad; colinda al Norte con el municipio de Arteaga, al Este con el de Aquila, ambos del mismo estado de Michoacán, al Sur con el Océano Pacífico y al Este con el municipio de La Unión del vecino estado de Guerrero (SEMAR, s/f) (Figura 1).

Es de relieve escaso ligero en las laderas de las elevaciones. Suelos luviales, palustres y residuales. Numerosos arroyos desembocan en lagunas costeras poco profundas con materiales sedimentarios, y se observan esteros, pantanos, humedales y manglares (SCT APILAC³). Su hidrología pertenece a dos cuencas, una la del Río Balsas Infiernillo al noreste del municipio, y otra del río Nexpa y otros, al centro y poniente. Predomina el clima cálido subhúmedo con lluvias en verano. La temperatura media anual es de 26° C, con una mínima de 12°C; y máxima de 39° C. Su grado de insolación es muy alto, con promedio anual de 207 días despejados. Cuenta con una precipitación pluvial que oscila entre 560 y 1276.5 milímetros cúbicos (SEDESOL, 2012).

Es importante mencionar que la región en donde se ubican el municipio, ciudad y puerto de Lázaro Cárdenas es de alto riesgo, tanto por situarse en las costas del océano Pacífico centro, frente a la Placa de Cocos, de las más activas sísmicamente en el territorio mexicano, por lo que enfrenta con frecuencia sismos de considerable magnitud. Así como por estar en una porción de continuos fenómenos hidrometeorológicos, como huracanes, que originan el desbordamiento de ríos, inundaciones y deslizamientos de tierra, afectando a la navegación, al puerto y a la ciudad.



Figura 1 – Localización geográfica de la ciudad y el puerto de Lázaro Cárdenas a escalas nacional, estatal y municipal.

Fuente: SCT APILAC³

Antecedentes de la Ciudad de Lázaro Cárdenas

Hacer un análisis de los cambios espaciales de la ciudad de Lázaro Cárdenas, hace necesario remontarse hasta sus orígenes, incluso prehispánicos, cuando existía en las cercanías el sitio llamado *Zacatula*, en cuyos alrededores había yacimientos minerales. Durante la colonia a la región se le conocía como *Hueytlaco* que significa -llanitos-. Hacia 1797, como la zona era rica en minerales estos se procesaban en la hacienda “La Orilla”, por lo que su posesión se la disputaban los territorios que después serían los estados de Guerrero y Michoacán, quedando en Michoacán. Ya en la época independiente el paraje conocido como “Los Llanitos” anexo a la ya entonces localidad de “La Orilla” es considerado como el antecedente de la actual ciudad de Lázaro Cárdenas, que pertenecía al municipio de Arteaga, porción que obtuvo la categoría de tenencia, que se modificó en 1932 con el nombre de “Melchor Ocampo del Balsas” y en abril de 1947 pasó a ser municipio, que el 17 de noviembre de 1970 se le denominó Lázaro Cárdenas, en honor al ilustre michoacano que llegó a presidente de México. Hacia la mitad del siglo XX había interés por la creación de un puerto en la zona, que se concretó hasta la década de 1970, estableciéndose en el delta del Río Balsas, donde además se creó la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas (SICARTSA) ambos acontecimientos cambiaron el rumbo del municipio y la ciudad (AYUNTAMIENTO DE LÁZARO CÁRDENAS, 2019). Estos hechos aparentemente modernizantes estaban orientados a la industrialización y la transformación de la región. Si bien, entonces se advirtieron cambios en la localidad, a la cual se le denomina en la década de 1970 “ciudad nueva” solo lo fue para aquella época y no continuó con un desarrollo como el que se esperaba.

En el decenio de 1970 se inicia la construcción de la infraestructura portuaria, la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas ya había iniciado su construcción en la década anterior. El puerto de Lázaro Cárdenas surgió como industrial, como ya se citó, conforme el mercado de contenedores cobró auge se volvió también comercial (SCT APILAC¹, s/f).

Con anterioridad, cuando en México daba inicio la denominada “modernidad económica”, hacia 1938 que se extiende hasta 1964, periodo en el que los recursos férricos eran reserva estratégica de países centrales que contaban con ellos; México, se centraba en una economía de subsistencia, pesca y reducida agricultura; más adelante se considera la explotación de los recursos, es la etapa conocida como de la “Reserva Estratégica” (HIERNAUX (1991), era una economía proteccionista. En ese contexto el presidente Lázaro Cárdenas consideraba importante impulsar las costas y siendo originario de la hoy ciudad homónima y de acuerdo con la importancia de los yacimientos de minerales de la región la localidad cobró importancia.

Hiernaux (1998) también menciona que en la localidad de estudio se instauró una “modernización forzada”, para promover la infraestructura con viviendas de varios pisos, proyectos innovadores, se llegó a una consolidación sustancial del recinto urbano entonces en concordancia con el portuario, que de ser un paraje provinciano pasa a ser un nuevo foco de la industria mexicana. Asimismo, para la década de 1970, cuando México registra el comienzo del apogeo petrolero, se vislumbra una nueva dimensión geo-económica, el antecedente de la “Cuenca del Pacífico” surgen los Distritos Industriales Marítimos de Exportación y se crea el puerto industrial de Lázaro Cárdenas.

“Desde 1970 la zona ha pasado por diversas propuestas de política de desarrollo. El área de la costa michoacana ha estado sujeta a fluctuantes replanteamientos de integración regional. Asimismo, ha enfrentado cambios intensos en la configuración territorial” (MARTÍNEZ, 2012, p. 758). Hacia 1973, se estableció un Fideicomiso para el Desarrollo de Ciudad Lázaro Cárdenas-Las Truchas (FIDELAC), asociado con la construcción de la paraestatal Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas, S. A. que inicio actividades en 1976, y se impulsó la denominada “ciudad nueva”.

Materiales y Método

Adecuado para el análisis del crecimiento espacial de una ciudad, en este caso portuaria, se considera lo que expresa CAPEL (2002) que las actividades productivas de una ciudad llevan a reflexionar sobre las dimensiones en la morfología urbana, resultado de la técnica, cultura y cuestiones sociales, que se expresan a través del paisaje urbano que caracterizan el desarrollo de su forma, hay que tomar en cuenta esta perspectiva para comprender la configuración actual del espacio de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas.

Para conocer las transformaciones espaciales de esta ciudad puerto se aplica una metodología de orden mixto, cuantitativa-cualitativa. En la elaboración cartográfica, básica para esta investigación se utilizó un Sistema de Información Geográfica que permitió la producción y edición del mapa que muestra su expansión durante el periodo considerado para el análisis de 1987 a 2018, lo cual se asocia con el crecimiento espacial: Adicionalmente se relaciona cada etapa con hechos históricos y económicos significativos acontecidos en cada una. Para la cuestión explicativa se hizo investigación bibliográfica y trabajo de campo en la zona de estudio. Para tal efecto se sigue la secuencia metodológica que se detalla continuación:

- Paso 1. Se realizó a partir de imágenes satelitales en la plataforma de Google Earth, de los años 1987, 1990, 2000, 2010 y 2018. Con los años ya establecidos se continuo la creación y edición de los polígonos de crecimiento en los diferentes periodos.
- Paso 2, Los polígonos creados en Google Earth se guardaron en formato kml para ser trasladados a otro software, una vez georreferenciados se logró realizar una primera aproximación de la mancha urbana en cada lapso considerado. De esta manera se logró tener polígonos que representaban la superficie de la ciudad puerto en los diferentes periodos.
- Paso 3. Al tener los polígonos en formato kml, a través del software ArcGIS, en su componente de ArcMap 10.2 se realizó el diseño del mapa, ya que los polígonos ya georreferenciados fueron abiertos en este programa junto con *shapes* del INEGI SCINCE, 2010 y adicionalmente con un mapa base de ArcMap se le dio un contexto al mapa con rasgos geográficos complementarios, como lo es el relieve y corrientes y cuerpos de agua. De esta manera se generó un contexto del mapa con sus características geográficas que ofreció una visión completa del entorno en cuanto a las transformaciones de la superficie de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas.
- Paso 4. Para obtener la población de los lapsos seleccionados se consideró Serie histórica censal e intercensal (1990-2010) para los censos de 1980, 1990, 2000 y 2010.

Análisis de Contexto de las Transformaciones Territoriales en la Ciudad Puerto de Lázaro Cárdenas

Dado que el crecimiento espacial es un proceso que conlleva una reconfiguración, se debe tomar en cuenta la temporalidad, que permite obtener una explicación alternativa sobre la expansión de las ciudades, las cuales se caracterizan por hechos significativos en cada periodo. Esto se puede lograr de acuerdo con lo que enuncia Alvarez (2011) inicialmente se identifica la parte central de la ciudad y su centro geométrico, después se obtienen las diferentes superficies con el propósito de visualizar el crecimiento y detectar el patrón de comportamiento que se relaciona con sucesos relevantes.

A partir de lo anterior a manera de recorte metodológico este análisis se desarrolla desde el año de 1987 en cuanto a la superficie, dada la disponibilidad de las imágenes de Google Earth, aunque se toma en cuenta información de toda la década, en cuyo transcurso se consolida la creación inicial del puerto, de la siderúrgica y de la ciudad, se complementa con información de los años 1990, 2000, 2010 hasta el de 2018, cuando Lázaro Cárdenas registra ya, una expansión marcada en el puerto que proviene del 2010 y que en 2018 presenta solo pequeños sitios puntuales de crecimiento espacial, como puede apreciarse en la Figura 2, cuando se tiene como resultado los ya mencionados dos Lázaro Cárdenas, la ciudad con desarrollo endógeno, orientado al consumo local y el puerto con desarrollo exógeno, con proyección a escala internacional.

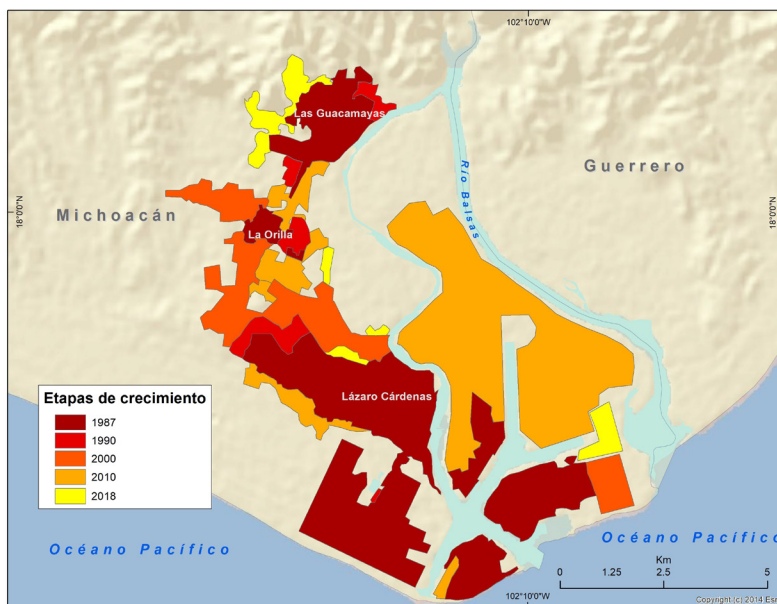


Figura 2 – Crecimiento espacial de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas.

Fuente: Elaboración propia con imágenes de Gogle Earth
1984, 1990, 2000, 2010 y 2018, INEGI SCINCE 2010

Siglo XX

Década de 1980: Consolidación de la base urbano-portuaria. Se aprecia que ya desde este decenio, para 1987 el área del puerto contaba con una importante extensión; sin embargo, si se compara con lo que se muestra en la Figura 3 en donde aparecen la superficie, que el puerto y la siderúrgica tienen actualmente, el crecimiento del puerto es marcadamente notable en las siguientes décadas, no así el de la siderúrgica y la ciudad.

Varios proyectos instrumentados durante los años setenta y ochenta, dieron pauta para considerar a Lázaro Cárdenas como lugar de inversión y gestión estatal, incluso como defensa nacionalista y de promoción, integración y fortalecimiento del mercado interno. "Se intentaba la incorporación de una zona marginada y excluida con respecto al mercado nacional, a partir de la construcción de un área industrial y de una ciudad." (MARTÍNEZ, 2012, p. 760), Quien además considera que, no obstante, las políticas de desarrollo regional y las elevadas inversiones aplicadas en la zona desde los años setenta, no se crearon vínculos productivos entre los dos circuitos, la ciudad y el puerto. El primero, formado por micro y pequeñas empresas (MiPyMEs) que son solo para el consumo de la población local. El segundo, con grandes empresas, orientado a grandes establecimientos en el puerto, conectados al comercio global y las empresas transnacionales con considerables capitales.

Después del redimensionamiento y la reestructuración de las grandes paraestatales en la segunda mitad de los ochenta, así como de la privatización de la infraestructura industrial y el retiro del intervencionismo estatal, aunque no del federal, la actividad socioeconómica se trasladó a la empresa privada de alcance nacional y mundial, pero no se incorporó lo local (MARTÍNEZ, 2012).

De acuerdo con información del AYUNTAMIENTO DE LÁZARO CÁRDENAS (s/f) en esta década, el manejo del puerto estaba a cargo de las delegaciones de Puertos Mexicanos; la vigilancia la tenían empresas que prestaban servicios portuarios; las áreas de desarrollo las manejaba el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios. Entre 1981 y 1982 se advierten modificaciones en la política urbana de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas, progresivamente se observó división entre el espacio del puerto y el resto de la ciudad, se invadieron zonas de esta última por el primero, afectando el ordenamiento territorial logrado; entre 1982 y 1985 se crean la terminal de granos, de 1985 a 1986 la de petróleo y de 1986 a 1994, sucesivamente se colocaron grúas y se creó el patio de contenedores, ya que entonces se presentó el auge del comercio mundial de este tipo.

Es hasta mediados de los ochentas que se publica el primer Plan de Desarrollo Urbano de Lázaro Cárdenas que plantea una serie de estrategias para el impulso y control del crecimiento de la ciudad, que no se aplicaron adecuadamente.

La adhesión al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) como primer antecedente y posteriormente con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que entró en vigor en 1994, así como la adhesión a diferentes organizaciones internacionales como la Organización para la Cooperación y Desarrollo (OCDE), a la Organización Mundial de Comercio (OMC), complementan la apertura económica y comercial, en la cual los puertos van a desempeñar un importante rol, especialmente los ubicados hacia la Cuenca del Pacífico como el de Lázaro Cárdenas.

En este lapso la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas ya estaba consolidada, así como el puerto y la siderúrgica, aún las localidades de La Orilla y Las Guacamayas se encontraban separadas (ver Figura 3). Al inicio de la década de 1980 la población de las tres localidades era de solo 42,932 habitantes, de los cuales 26,487 correspondían a la ciudad de Lázaro Cárdenas, 13,669 a la localidad de las Guacamayas y 3,046 a la de La Orilla (INEGI, 2010).

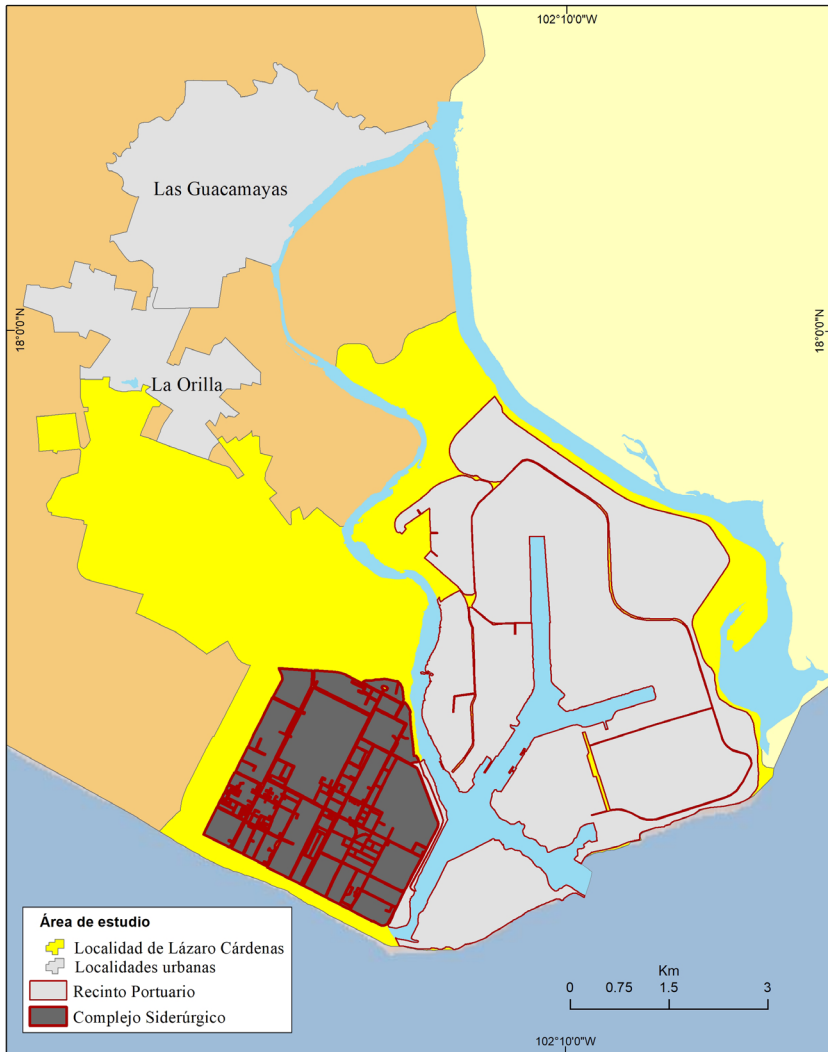


Figura 3 – Localización y áreas de ocupación del recinto portuario de Lázaro Cárdenas y el Complejo Siderúrgico Lázaro Cárdenas-Las Truchas en el contexto de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas. 1918.

Fuente: SCT APILAC², s /f)

Década de 1990: Cambio de Imagen. Entre la crisis de los años setenta y las restricciones del Estado como promotor del desarrollo, en este decenio las políticas regionales se limitaron a terminar de consolidar la estructura social y económica existente, edificada anteriormente.

Esta es una década vital para el sistema portuario del país, ya que se registra a partir de 1994 la transformación de los puertos mexicanos con la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (API), que son sociedades mercantiles particulares encargadas de la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos al uso, aprovechamiento y exploración de los bienes del dominio público de la federación. Con ellas se impulsa la participación privada en la construcción de obras, terminales marinas, instalaciones portuarias y en la prestación de servicios portuarios. Actualmente en 2019 las API Federales sustentan el Sistema Portuario Nacional, organizado en dos sistemas por litoral: Océano Pacífico y Golfo de México-Caribe.

A fines del siglo XX se expresa que:

el protagonismo de la ciudad de Lázaro Cárdenas es historia del pasado: el neoliberalismo tiene otros espacios y su burguesía otros intereses, retroceso del mercado del empleo y la caída de la calidad de vida son consecuencia parciales y visibles de la falta de protagonismo del proyecto de Las Truchas (HIERNAUX, 1998 p. 267).

Se pensaba entonces que este proyecto sería el detonador del desarrollo de la región, sin embargo, esto no sucedió; paradójicamente se observa incremento poblacional en la ciudad.

En el contexto de los años noventa, siguiendo a Vázquez Barquero (1997) citado por Martínez (2012), se consideraba que las grandes empresas en México, como unidad matriz del desarrollo, podrían generar un proceso de difusión de innovaciones en donde se situen, como un polo de desarrollo. Con la capacidad de formar vínculos con empresas pequeñas, se generaría un efecto dinámico y multiplicador para el sistema productivo local, podrían esas empresas grandes impulsar un sistema productivo local, compartiendo formas de organización, cultura productiva, tecnologías y objetivos comunes, en esa medida operarían mecanismos difusores de innovación. Nada más lejos de lo que ocurría entre la ciudad y el puerto de Lázaro Cárdenas.

La mala administración de la siderúrgica, exceso de personal y baja en los precios internacionales del acero en esta década, aunado a las continuas devaluaciones que se dieron en México, hicieron que SICARTSA tuviera pérdidas excesivas (EZQUIVEL, 2013). Esta se vendió en dos etapas, una primera a la empresa Mittal en 1991 y en una segunda a la de Acelor en 2006, que se fusionaron; sin embargo, en esta compraventa ni el municipio ni el estado se vieron beneficiados.

Tal como asevera Capel (1969) cada ciudad tiene un determinado tipo de actividades con una población económicamente activa ocupada en la producción de bienes o en la prestación de servicios que producen bienes básicos que no son sólo para su consumo dentro de la ciudad, son para proyección al exterior en favor de una población que no reside en la localidad, no siempre se traducen en beneficios para esta ni mejora en las condiciones de vida de la población del lugar, que se dedica en general a actividades no básicas sólo para el consumo local. Esto se aprecia ya desde esta última década del siglo

XX en Lázaro Cárdenas, cuando comienzan a ingresar las grandes empresas multinacionales al puerto, que junto con la siderúrgica generaban las actividades básicas.

El crecimiento espacial en este período es el de menor magnitud de los años considerados, la localidad central crece escasamente, el puerto y la siderúrgica no presentan cambios. La localidad de Las Guacamaya muestra un aumento en su superficie poco significativo (ver Figura 2). En contraste el incremento de población es el mayor del periodo de análisis, ya que ésta en el conjunto de las tres localidades prácticamente se duplica al reunir 94,353 habitantes, 53,581 en la ciudad de Lázaro Cárdenas, 34,578 en la localidad de las Guacamayas, (que pasa a la categoría de urbana de acuerdo con el criterio del Instituto Nacional de Geografía y Estadística, INEGI (de más de 15,000 habitantes para considerar como tal a una localidad) y 6,594 en la de La Orilla (INEGI, 2010).

Siglo XXI

Década del 2000: Inicio de la conurbación. Hay que resaltar que, en este lapso, la zona de estudio ha estado sujeta a políticas territoriales por grupos que tienen el poder económico, espacio atractivo no solo para el gobierno, sino también para grupos de ámbito extralocal, específicamente transnacionales. Hacia la primera década del presente siglo, se mantuvo una política orientada hacia una mayor determinación por el mercado externo y en el estímulo de un crecimiento dado “desde afuera” respecto a las necesidades del área como asevera Madrigal (2018).

En este decenio inicial del tercer milenio, el Programa Director de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Lázaro Cárdenas, no estaba, acorde con la realidad en términos de operatividad. Se carecía de Planes Parciales y Sectoriales que normaran y regularan la imagen urbana, abasto, vialidad y transporte, incluso del comercio y la industria local (ALGUTAL, 2007). No obstante, se seguían aplicando diversos recursos a la ciudad de Lázaro Cárdenas, mediante programas de acción social y económica y por medio del gasto público federal programado para los estados, pero que no eran suficientes para responder a los requerimientos del puerto homónimo.

El equipamiento es uno de los elementos urbanos que indica altos niveles de bienestar de una población, Lázaro Cárdenas registraba una situación deficitaria en los edificios para la cultura, recreación, deporte, salud y asistencia social entre otros; así como distorsión en la relación funcional con la población. Se puede agregar que algunas instalaciones no se ubicaban, desde entonces, en lugares adecuados respecto a los usos del suelo, como la zona industrial portuaria, el comercio informal (en vialidades plazas y banquetas) y los giros negros (en su mayoría ubicados en la zona centro de la ciudad). Desde esta década “la localidad no resolvía su problemática urbana, con lo cual limitaba su capacidad para coadyuvar a su mejor desarrollo” (ALGUTAL, 2007 s/p).

En este decenio la ciudad de Lázaro Cárdenas y la localidad de La Orilla inician la primera etapa de la conurbación al unirse, incluso esta última pasa a la categoría de urbana al registrar más de 15,000 habitantes (de acuerdo con el criterio ya mencionado de INEGI). Es la etapa de mayor crecimiento de la ciudad (ver Figura 2) observándose flujo de personas atraídas por las fuentes de trabajo derivadas del puerto y la siderúrgica, que generaron los recursos económicos para desarrollar múltiples actividades y negocios. Las

tres localidades aglutinan 126,828 habitantes 73,396 en la ciudad de Lázaro Cárdenas, 37,671 en Las Guacamayas y 15,761 en la de La Orilla (INEGI, 2010).

Década de 2010: Consolidación de la expansión portuaria y conurbación. En este decenio es cuando el puerto de Lázaro Cárdenas se extiende de manera significativa hacia la zona de humedales adyacente al río Balsas, es el de mayor expansión de este, como se aprecia en la Figura 2 al hacer un comparativo con la Figura 3, en donde aparece la superficie con que cuenta en 2018.

Como el gobierno federal en México no controla los procesos de urbanización, la gravedad de esta situación se entiende al comprobar que hay ciudades en las que la relación entre el crecimiento de su superficie y el de su población es muy desequilibrado como el caso de Lázaro Cárdenas con una cifra de (31/3.4) que significa que la superficie de la localidad creció 31 veces y la población solo aumento 3.4 veces en este periodo, si este dato se compara con el de la ciudad puerto de La Paz situada en la península de Baja California cuya relación es de 2/3 (TACA, 2012) da cuenta de la importancia de las transformaciones territoriales de la ciudad puerto de estudio.

Lázaro Cárdena en particular a pesar de su conectividad marítima y terrestre, no muestra una habitabilidad eficiente en la porción urbana, ya que desde fines del siglo pasado se dio mayor importancia a la denominada Inversión Extranjera Directa (IED) priorizando el desarrollo portuario, pero no el mejoramiento de la calidad de vida de la población de la ciudad, lo que Madrigal (2018) llama un sistema intraurbano fragmentado.

En esta década los cambios territoriales están orientados a la producción, industria, movilización de mercancías e inversiones en el puerto, el cual lidera el manejo de los sectores granel mineral y vehículos del Sistema Portuario Nacional.

Cabe destacar la diferencia en el tipo de empresas en ambos recintos, el portuario y el urbano, ya que como cita Vázquez (1997) la presencia de empresas externas multinacionales e innovadoras constituyen un catalizador del desarrollo y virtualmente deberían acelerar la dinámica productiva y espacial de una ciudad en general, este tipo de estrategia no es generalizable a los territorios que tienen un potencial de desarrollo limitado o cuyo sistema productivo se articula a actividades como las de carácter extractivo, es el caso de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas.

En la cual según Martínez (2012), como ya se mencionó, se aprecian dos circuitos económicos. Uno el de las grandes empresas situadas en el puerto que registran mayor dinamismo y son las principales por su vínculo con el comercio internacional, con la infraestructura edificada como un complejo de clase mundial, en donde las compañías se consolidan como un conglomerado de negocios, alejado de la economía local y con presencia nacional, pero principalmente internacional. En contraste la pequeña y mediana empresa se sitúa en la ciudad como sector económico secundario, con mínima conexión con el área de mayor dinamismo, que funciona sobre la derrama salarial y la fuerza de trabajo unida a los consorcios empresariales establecidos al interior del puerto con una rotación dilatada de capital y con una constante movilidad poblacional que se asocia a la expansión desordenada de los asentamientos irregulares, así como a medianas y pequeñas empresas e incluso sector informal, que no tienen vínculos con las empresas del interior del puerto, que operan en atención del consumo de la población.

Se observa en la década de 2010 la conurbación de la ciudad de Lázaro Cárdenas con las ya ciudades de La Orilla y Las Guacamayas (ver Figura 2). Al inicio de este decenio la conurbación reunía 150,172 personas, 84,172 en la ciudad de Lázaro Cárdenas, 39,805 en la de La Orilla y 26,339 en la de Las Guacamayas (INEGI, 2010), observándose una consolidación al respecto.

A mediados de esta década, hacia 2016, ONU-HABITAT realizó un informe del municipio de Lázaro Cárdenas en el cual se obtuvo el Índice de Ciudades Prosperas (ICP) medida diseñada para entender, analizar, planificar, tomar acción y observar los efectos de las políticas públicas en el bienestar ciudadano. Se califica a la conurbación con la Escala de Prosperidad Global, compuesta de seis niveles (Tabla 1).

Tabla 1. Escala de Prosperidad Global
Fuente: ONU-HABITAT, 2016

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

En el Índice de Ciudades Prosperas el valor que se le otorga a la ciudad de Lázaro Cárdenas es de 55.87 “moderadamente débil” que corresponde a un bajo desempeño, por lo cual se recomienda que es necesario que la ciudad de Lázaro Cárdenas:

priorice las políticas para las dimensiones de: infraestructura y gobernanza y la legislación urbana... ya que el puerto actúa y se desarrolla sin una adecuada relación y apoyo a la ciudad, determinando dos grandes polos que tienden a oponerse por el crecimiento económico y prosperidad en el puerto y el de la precariedad de los asentamientos con baja calidad de infraestructura en la ciudad (ONU-HABITAT, 2016, p. 24).

En el Índice de Calidad de Vida INCAV, 2015 (realizado por el Gabinete de Comunicación Estratégica, 2015 citado en ONU-HABITAT 2016) Lázaro Cárdenas está considerada como una de las 10 peores ciudades para vivir a nivel nacional, destacando la carencia de oferta de vivienda a precios accesibles, entorno de convivencia conflictivo, reducido número de museos y espacios históricos y la mala calidad del medio ambiente. En suma, factores que impactan negativamente están: empleo de baja remuneración, crecimiento habitacional irregular e inseguridad, que afectan significativamente la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de la población local; cuya evolución ha reper-

cutido de forma inadecuada en la convivencia, y saturado y agudizado la disponibilidad de servicios. Todos estos son los principales elementos contextuales para considerar en las políticas públicas para la planeación en esta localidad.

Se arriba así, casi al final del presente decenio en 2018, apreciándose en la conurbación de acuerdo con estimaciones propias con una población de 150,316 habitantes, 84,172 en Lázaro Cárdenas, 39,805 en La Orilla y 26, 339 en Las Guacamayas. Asimismo, como se advierte en la Figura 2 que el territorio de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas, registra escaso crecimiento en su superficie.

Para finalizar no puede pasarse por alto hacer mención de posibles afectaciones que México podría tener con el cambio del Tratado de Libre Comercio (TLC) al Tratado México, Estados Unidos Canadá (T-MEC), tratado multilateral, ya que la actividad comercial en los puertos en lo referente a exportaciones e importaciones registrarán cambios sustanciales en cuanto a montos de aranceles, tema que sería objeto de un estudio aparte.

Consideraciones Finales

La ciudad puerto de Lázaro Cárdenas cuenta con una posición geoestratégica hacia la Cuenca del Pacífico que ha propiciado su proyección internacional en sus actividades portuarias.

Tiene condiciones geográficas excelentes que han permitido la creación de un amplio recinto portuario con infraestructura de clase mundial.

La creación del puerto de Lázaro Cárdenas y la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas fueron detonador del desarrollo observado hacia la década de 1970, pero que no se extendió a la par en tiempo, ni en forma al presentar grandes divergencias entre el crecimiento de la ciudad y el puerto, aunque la siderúrgica se vio sobrepasada por la importancia del puerto.

Se puede apreciar un marcado crecimiento del puerto hacia una extensa zona de humedales que crea afectaciones al medio ambiente.

Hacia la década de 2010 se consolida ya la conurbación de la ciudad de Lázaro Cárdenas con las ya ciudades de La Orilla y Las Guacamayas

Sin embargo, en las confluencias donde se unen estas tres localidades se advierten las zonas de crecimiento urbano asociado a problemas de marginación, rezago social y asentamientos irregulares.

La ciudad puerto de Lázaro Cárdenas enfrenta problemáticas severas como el narcotráfico que origina inseguridad y además el ubicarse en zona de alto riesgo sísmico e hidrometeorológico.

Existe una gran diferencia entre el crecimiento espacial de la ciudad y el puerto con grandes divergencias, que con el tiempo se han hecho más notorias, la ciudad con desarrollo endógeno orientado a consumo local, el puerto con desarrollo exógeno con proyección internacional.

Se realizó un análisis multiescalar y multitemporal que enfatizó la importancia de diversos acontecimientos que tuvieron incidencia en las transformaciones territoriales de la ciudad puerto de Lázaro Cárdenas que dieron como resultado su reconfiguración espacial.

Referencias Bibliográficas

ALGUTAL AGENCIA INFORMATIVA, Cd. Lázaro Cárdenas, Parte III Antecedentes Urbanos. Domingo Junio 27 Sección Michoacán, 2007. Disponible en: <https://algutlal.wordpress.com/> Acceso: 5 ago. 2019.

ALVAREZ, G. Estructura y temporalidad de las ciudades intermedias de México. *Frontera Norte*, México, v. 23, n. 46 p. 91-124, 2011.

AYUNTAMIENTO DE LÁZARO CÁRDENAS, (s/f) *Municipio de Lázaro Cárdenas. Gobierno moderno y transparente administración 2009-2011*. Disponible en: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/Docs%20pdf/Notas/MESA%204.-%20LAZARO%20CARDENAS,%20LA%20HISTORIA%20DE%20UN%20PUERTO%20EXITOSO/PDFS/AYUNTAMIENTO%20LAZARO%20CARDENAS.pdf>. Acceso: 15 jun. 2019.

_____, 2019 "Plan de Desarrollo Municipal 2018-2021" en *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo*, Tomo CLXXI, martes 19 de febrero de 2019, n. 89, Morelia Michoacán.

CAPEL, H. El modelo de la base económica urbana. *Revista de Geografía*. Universidad de Barcelona, v. 3, n. 1-2, p. 5-39, 1969.

_____. *La morfología de las ciudades: sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2, vol. I, 2002, 544 p.

DUCH, N. *La teoría de la localización*. Universidad de Barcelona, 2005, 73 p.

ESCOLANO, S. Tendencias recientes de la organización espacial de los usos del suelo en las grandes ciudades latinoamericanas: el caso del gran Santiago de Chile. *Estudios Geográficos*, v. 70, n. 266, p. 97-124. Mayo 2009. Disponible en: <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/112>. Acceso: 20 ago. 2019.

EZQUIVEL, O. La importancia económica del puerto de Lázaro Cárdenas y el cambio de estrategia en seguridad. 17 nov 2013. *SDP Noticias Sección Columnas*, 2013. Disponible en: <https://www.sdpnoticias.com/columnas>. Acceso: 23 jun. 2019.

HIERNAUX, D. Del auge a la recesión: ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán En: LÓPEZ, G. (coord.), *Urbanización y desarrollo en Michoacán*. El Colegio de Michoacán, México, 1991. Gobierno del Estado de Michoacán, p. 143-155.

_____. Enclave moderno y contradicciones sociales de la apertura: Ciudad Lázaro Cárdenas Michoacán En: Muro, V. M. (coord) *Ciudades provincianas de México: historia, modernización y cambio cultural*. El Colegio de Michoacán, México, p. 253-268, 1998.

INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFÍA Y ESTADÍSTICA, INEGI, 2010 *Serie histórica censal e intercensal (1990-2010) Censos de 1980, 1990, 2000 y 2010*. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/cpvsh/default.html#Tabulados> Acceso: 12 jul. 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFÍA Y ESTADÍSTICA, INEGI Y SISTEMA PARA LA CONSULTA DE INFORMACIÓN CENSAL, SCINCE, 2010. Estado de Michoacán, Disponible en: <http://gaia.inegi.org.mx/scince2/viewer.html>. Acceso: 18 jun. 2019.

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

MARTÍNEZ, J. Micros, pequeñas y grandes empresas, dos circuitos económicos separados. Lázaro Cárdenas, Michoacán. *Economía, sociedad y territorio*. México, vol. 12, n. 40 p. 751-791, septiembre-diciembre 2012. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212012000300008. Acceso: 13 may. 2019.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU-HABITAT), 2016 *Informe Final Municipal Lázaro Cárdenas 2016 Michoacán, México*. Índice Básico de las Ciudades Prósperas, ONU_Habitat, Representación para México. México. Disponible en: <https://infonavit.janium.net/janium/Documentos/57808.pdf>. Acceso: 19 jul. 2019.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT APILAC¹) *s/f Acerca del puerto*. Disponible en: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/acerca>. Acceso: 12 jul. 2019.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT APILAC²) *s/f Infraestructura* Disponible en: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/nuestra-infraestructura>. Acceso: 13 jul. 2019.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT APILAC³) *s/f Ubicación*. Disponible en: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/ubicacion>. Acceso: 29 jun. 2019.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT PRODELI) (2004) *Programa de Gran Visión de Desarrollo Litoral*. Disponible en:

<Http://Www.Sct.Gob.Mx/Fileadmin/Cgppmm/Pndp2008/Htm/Prodeli.Htm>. Acceso: 12 jul. 2019.

SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL (SEDESOL) 2012 Atlas de Riesgos de Lázaro Cárdenas México, *Estructuras, Excavaciones y Construcción, México*. Disponible en: http://www.normateca.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Resource/2612/Atlas_Es

tados/16052_LAZARO_CARDENAS/ATLAS_DE_RIESGOS_LAZARO_CARDENAS.pdf. Acceso: 17 jun. 2019.

SECRETARIA DE MARINA (SEMAR) (s/f) *Datos generales del puerto de Lázaro Cárdenas* Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (DIGAHOM). Disponible en: <https://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioLazaro.pdf>. Acceso: 2 may. 2019

TACA A. La expansión de las ciudades: 1980-2010 Periodico Excelsior 3 de noviembre de 2012. Sección Nuestra Ciudad. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/opinion/2012/11/03/antonio-toca/867723>. Acceso: 8 jun. 2019.

VÁZQUEZ V. Gran empresa y desarrollo endógeno: La convergencia estratégica de las empresas y territorios ante el desafío de la competencia en EURE (Santiago), v. 23, n. 70, diciembre, p. 5-18, 1997. Disponible en: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611997007000001. Acceso: 25 may. 2019.

Recebido em: 01/09/2019

Aceito em: 06/11/2019

Agradecimientos

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