

LÁZARO CÁRDENAS

“UN PUERTO SIN LÍMITES”

30 AÑOS



LÁZARO CÁRDENAS

“UN PUERTO SIN LÍMITES”

30 AÑOS



Hutchison Ports Mexico





La década de los setentas representa un parteaguas y resulta definitiva para el puerto Lázaro Cárdenas. Dos presidentes de la República voltean la vista hacia ese punto y emprenden diversas acciones para impulsar su desarrollo. De esta manera, en junio de 1974 se inauguran oficialmente los primeros 200 metros del muelle del puerto y, un año más tarde, es inaugurada la Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas (Sicartsa), que en ese momento se distingue como el complejo siderúrgico más importante de América Latina.

En 1979, el gobierno federal pone en marcha el Programa de Puertos Industriales. Este programa auspicia la construcción de la infraestructura portuaria, a saber: escolleras, canal principal, dársenas de ciaboga y el muelle especializado para metales y minerales. Ya desde 1977 había iniciado la construcción de Fertilizantes Mexicanos, complejo concebido para la producción de fertilizantes y productos intermedios. Esta industria comienza sus operaciones en 1985.

Por otra parte, y en el contexto del cambio de paradigma de la década de los noventa, se crea un nuevo marco jurídico cuyos propósitos fundamentales eran revertir el grave deterioro de la infraestructura portuaria, descentralizar la administración de los puertos del país y promover la participación de la inversión privada para ampliar y modernizar la oferta de servicios y de la infraestructura portuaria bajo criterios de eficiencia y competitividad.

Sería largo enunciar todo lo referente a las diferentes obras realizadas, así como los inversionistas, cesionarios, agentes económicos, programas e iniciativas del gobierno federal, que dan cuenta de las etapas de desarrollo por las que ha transitado Lázaro Cárdenas en su camino hacia su consolidación como puerto de clase mundial. Sin embargo, algunos comentarios sobre estos tópicos servirán para comprender mejor la importancia de este puerto industrial.

Hoy en día, Lázaro Cárdenas se consolida como el puerto más extenso del sistema portuario mexicano. Cuenta con una reserva territorial de 2 mil 800 hectáreas y una amplia zona de influencia que lo vincula con los principales centros de producción y consumo del país, condiciones éstas indispensables para garantizar su futuro desarrollo comercial e industrial.

El puerto se ubica en una posición geográfica estratégica de la cuenca del Pacífico, lo que en el largo plazo constituirá una variable a considerar para impulsar su conversión hacia el primer puerto *hub* del país. Para avanzar en la consecución de este objetivo, es imprescindible que se continúe impulsando la inversión privada a fin de que, en el mediano plazo, tenga la capacidad de ofrecer los servicios y la infraestructura, de tal manera especializada, que le permita consolidar grandes volúmenes de carga contenerizada.

Otra de sus grandes ventajas es su profundidad, la mayor de todo el país, pues sus canales, dársenas y terminales alcanzan una profundidad de 18 metros. Cuenta con 13 posiciones de atraque, de las cuales cuatro son de uso público (terminales de contenedores, de granos y dos de usos múltiples). Las nueve restantes son de carácter privado y se especializan en el manejo de minerales, metales, fluidos y carbón. Cuenta, además, con un canal de acceso y cuatro de navegación interior, así como con 18 kilómetros de frentes de agua para el desarrollo de terminales portuarias.

En materia de logística, el puerto tiene una excelente conexión ferroviaria que lo articula con los principales puertos del Golfo y las zonas fronterizas del norte de México. Análogamente, existe una nueva autopista en construcción que lo comunicará de manera expedita con la región centro del país.

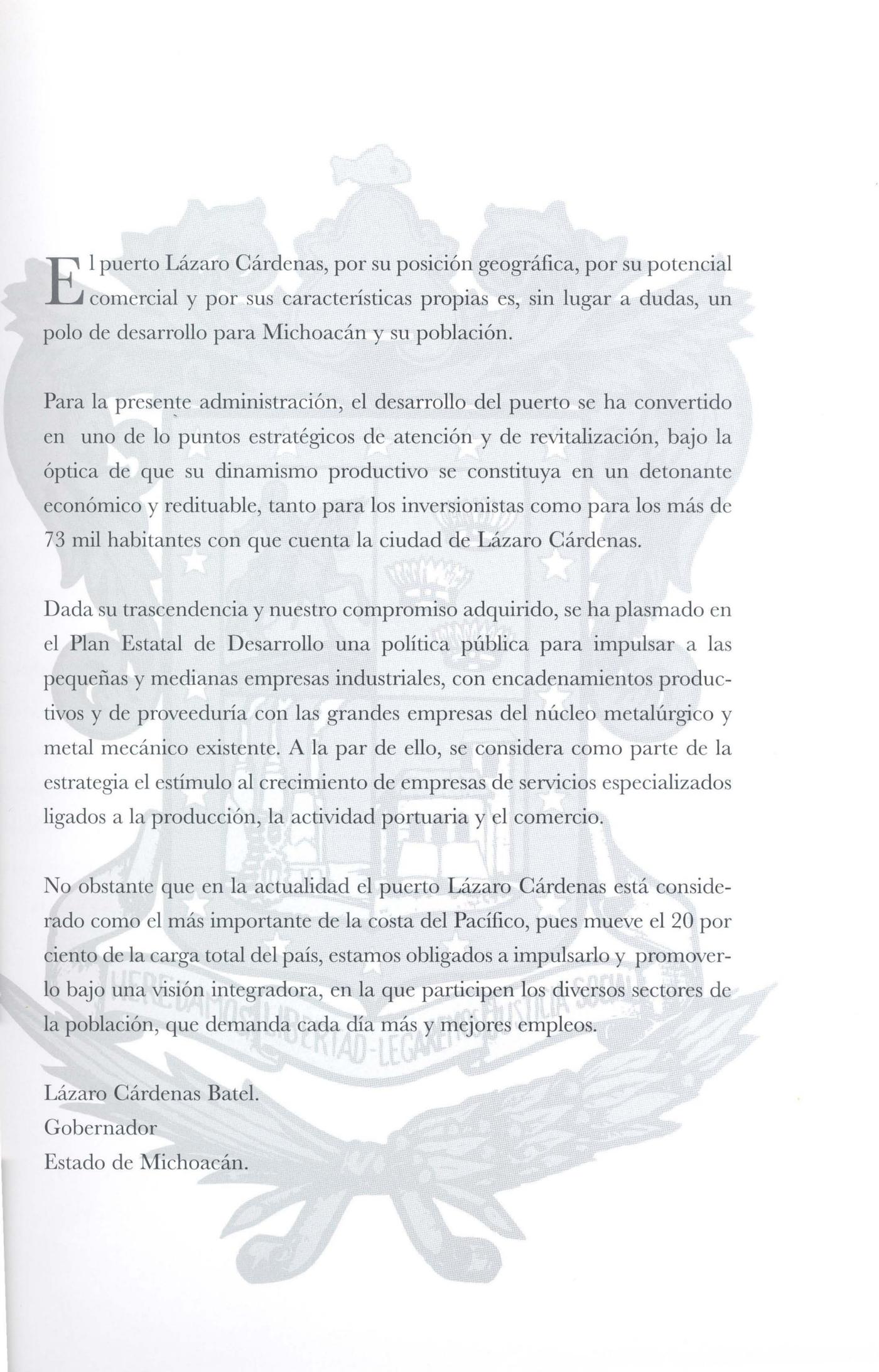
Para el 2004 se realizarán inversiones importantes en el puerto. En primer término, la inversión privada será del orden de 280 millones de pesos. En segundo lugar, la inversión pública será de aproximadamente 208 millones de pesos. Entre las inversiones más importantes están la de la terminal especializada de contenedores, que fue licitada en mayo de 2003 y que implicará una inversión total de aproximadamente 215 millones de pesos. Así mismo, durante el presente año, se procedió a la licitación del proyecto de una terminal de gas natural que representará una inversión de 240 millones de pesos.

Todas las características anteriores hacen de Lázaro Cárdenas uno de los puertos con mayor potencial del país y lo ubican como un proyecto cuya viabilidad económica y financiera permitirá que, con el paso del tiempo, se consolide como el primer puerto *hub* de México, aprovechando las ventajas comparativas que hoy en día lo sitúan como el principal productor de acero y uno de los más importantes generadores de energía.

Lo que subyace en el fondo y que explica la autonomía financiera y el éxito del nuevo modelo de las Administraciones Portuarias Integrales, parte sustantiva del universo representado por el sistema portuario nacional, es la certidumbre que otorga el marco jurídico a los inversionistas nacionales y extranjeros, así como la confianza que han depositado en un gobierno responsable, cuya divisa fundamental es gobernar en el esfuerzo de contribuir a la consolidación de este gran proyecto compartido que se llama México.



César Patricio Reyes Roel
Coordinador General de Puertos y Marina Mercante
México, Distrito Federal, abril de 2004.



El puerto Lázaro Cárdenas, por su posición geográfica, por su potencial comercial y por sus características propias es, sin lugar a dudas, un polo de desarrollo para Michoacán y su población.

Para la presente administración, el desarrollo del puerto se ha convertido en uno de los puntos estratégicos de atención y de revitalización, bajo la óptica de que su dinamismo productivo se constituya en un detonante económico y redituable, tanto para los inversionistas como para los más de 73 mil habitantes con que cuenta la ciudad de Lázaro Cárdenas.

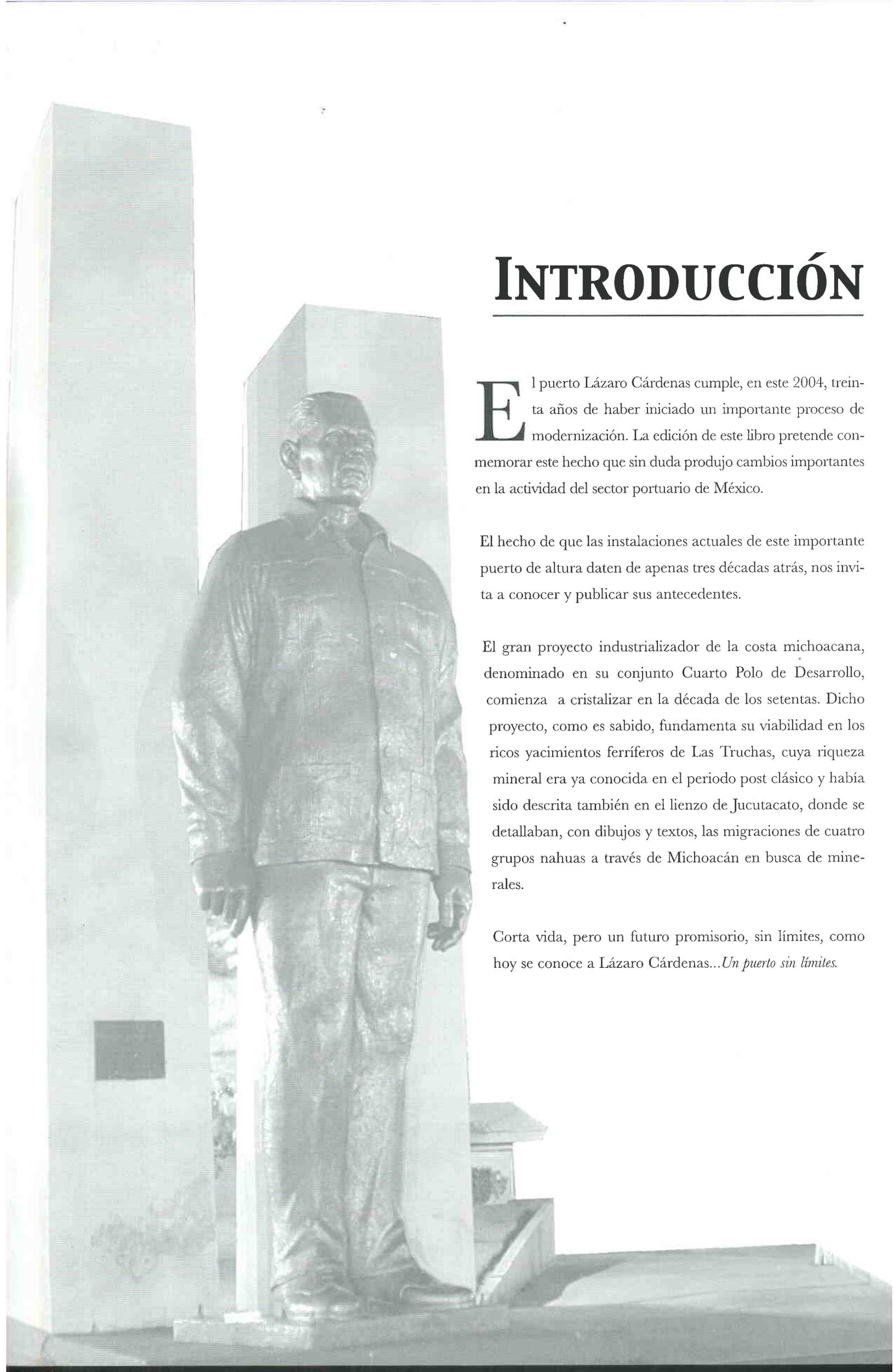
Dada su trascendencia y nuestro compromiso adquirido, se ha plasmado en el Plan Estatal de Desarrollo una política pública para impulsar a las pequeñas y medianas empresas industriales, con encadenamientos productivos y de proveeduría con las grandes empresas del núcleo metalúrgico y metal mecánico existente. A la par de ello, se considera como parte de la estrategia el estímulo al crecimiento de empresas de servicios especializados ligados a la producción, la actividad portuaria y el comercio.

No obstante que en la actualidad el puerto Lázaro Cárdenas está considerado como el más importante de la costa del Pacífico, pues mueve el 20 por ciento de la carga total del país, estamos obligados a impulsarlo y promoverlo bajo una visión integradora, en la que participen los diversos sectores de la población, que demanda cada día más y mejores empleos.

Lázaro Cárdenas Batel.
Gobernador
Estado de Michoacán.

ÍNDICE

Mensaje del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, César Patricio Reyes Roel	
Mensaje del Gobernador del Estado de Michoacán, Lázaro Cárdenas Batel	
Introducción	11
Antecedentes Históricos	13
Desarrollo	39
Un Puerto sin Límites	105
Mensaje del Director General del puerto Lázaro Cárdenas, Juan Paratore García	145
Apéndices	
• Presidentes de México, 1930-2004	147
• Gobernadores de Michoacán 1924-2004	148
• Presidentes municipales de Lázaro Cárdenas	149
• Coordinación de Puertos y Marina Mercante	150
• Autoridades	151
• Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.	152
- Consejo de administración 2004	153
- Personal	155
Bibliografía	156



INTRODUCCIÓN

El puerto Lázaro Cárdenas cumple, en este 2004, treinta años de haber iniciado un importante proceso de modernización. La edición de este libro pretende conmemorar este hecho que sin duda produjo cambios importantes en la actividad del sector portuario de México.

El hecho de que las instalaciones actuales de este importante puerto de altura daten de apenas tres décadas atrás, nos invita a conocer y publicar sus antecedentes.

El gran proyecto industrializador de la costa michoacana, denominado en su conjunto Cuarto Polo de Desarrollo, comienza a cristalizar en la década de los setentas. Dicho proyecto, como es sabido, fundamenta su viabilidad en los ricos yacimientos ferríferos de Las Truchas, cuya riqueza mineral era ya conocida en el periodo post clásico y había sido descrita también en el lienzo de Jucutacato, donde se detallaban, con dibujos y textos, las migraciones de cuatro grupos nahuas a través de Michoacán en busca de minerales.

Corta vida, pero un futuro promisorio, sin límites, como hoy se conoce a Lázaro Cárdenas...*Un puerto sin límites.*

ANTECEDENTES

HISTÓRICOS



Alrededor del año 1446, la Provincia de Zacatula (que comprendía desde Petatlán hasta Colima), representaba un punto de disputa entre los imperios Purépecha y Nahuatl por ser una zona rica en minerales y producción agrícola, sin que se impusiera un grupo dominante. Sin embargo, años después, con la llegada de los españoles, esta región se convierte en un territorio codiciado, ya que al enterarse de la enorme riqueza de sus tierras, Hernán Cortés envía un pequeño grupo de hombres, encabezado por Gonzalo de Umbría, a investigar las minas de oro del señorío de Zacatula (llamada en esa época Zacatolán). A su regreso, además de oro, llevaron con ellos a dos “principales” a ofrecerse como “servidores de su Majestad”. Posteriormente, Hernán Cortés ordena al Capitán Juan Álvarez Chico dirigirse a Zacatula recorriendo Tecoantepec y, en su ruta, ir plantando algunas cruces en señal de que la Corona Española había tomado posesión del litoral.

En 1523, Juan Rodríguez de Villafuerte y Ximón Cuenca fundan La Villa de Concepción de Zacatula. Fue allí mismo, en la Barra de Zacatula y por órdenes de Hernán Cortés, donde se construye el primer astillero en tierras mexicanas, convirtiendo a esta zona, por su ubicación, en un centro operativo de gran importancia comercial y marítima. Los colonizadores lo construyen con la finalidad de seguir explorando el llamado Mar del Sur, casi desconocido para ellos, y utilizarlo como punto de salida de sus expediciones a lo largo de toda la costa, en su afán por explorar el norte y el sur del continente.

Al establecerse los españoles en México instauran el sistema de encomiendas con el fin de adoctrinar a los indígenas, despojarlos de sus tierras y utilizarlos como mano de obra. Conjuntamente llegan los misioneros agustinos, encabezados por Fray Juan Bautista Moya. Fundan entonces doctrinas en

Ajuchitlán, Coyuca, Pungarabato y algunos otros lugares de menor importancia, avanzando después hasta Coahuayutla, Petatlán, Tecpán y Acapulco. Detrás de ellos dejaban una cadena de misiones, iniciando en Tiripetío y continuando por Tacámbaro, Ario, y La Huacana hasta el río Balsas.

En 1533, la Corona Española establece los Corregimientos y Alcaldías Mayores. Estas últimas ejercían vigilancia sobre los encomenderos, siendo Zacatula el que tenía el control de la región.

La explotación desmedida de los recursos de la zona que en su mayoría eran enviados a España, provoca la casi total desaparición de zonas auríferas en estas tierras.

Los encomenderos ven al poco tiempo diezmada la población debido a enfermedades, pestes de procedencia europea y el trabajo esclavizante al que sometían a los indígenas que habitaban estos lugares, siendo reemplazada ésta por esclavos negros traídos de África, comercio que estaba autorizado por los monarcas españoles y que les reportaba además grandes dividendos a ellos y a sus favoritos.

Es a partir del año 1567 que se empieza a conocer como La Orilla a la parte de la desembocadura del río Balsas en el Océano Pacífico.

Esta región permanece casi intacta hasta que, en 1797, Manuel Antonio Otero, un minero de Guanajuato, adquiere la hacienda de La Orilla que comprendía los pueblos de Acalpicán, Piche, San Blas, Marmolejo y El Capire, con una extensión total de 14 mil hectáreas. A finales del siglo XIX ya La Orilla constituía un latifundio de 93 mil hectáreas, siendo el propietario Agustín Luna.

GUERRERO SE APODERA DE LA ORILLA

Durante el siglo XIX, en el año 1855, la región de La Orilla, Acalpacán, Los Coyotes, Los Amates y El Naranjito pasan a la jurisdicción de la Unión Guerrero. Michoacán lo reclama y se inicia un conflicto por estas tierras hasta que, en 1901, el presidente Porfirio Díaz resuelve que el río Balsas sea la virtual división entre Michoacán y Guerrero. A partir de este hecho, Michoacán reivindica para sí, como territorio propio, el latifundio de La Orilla.

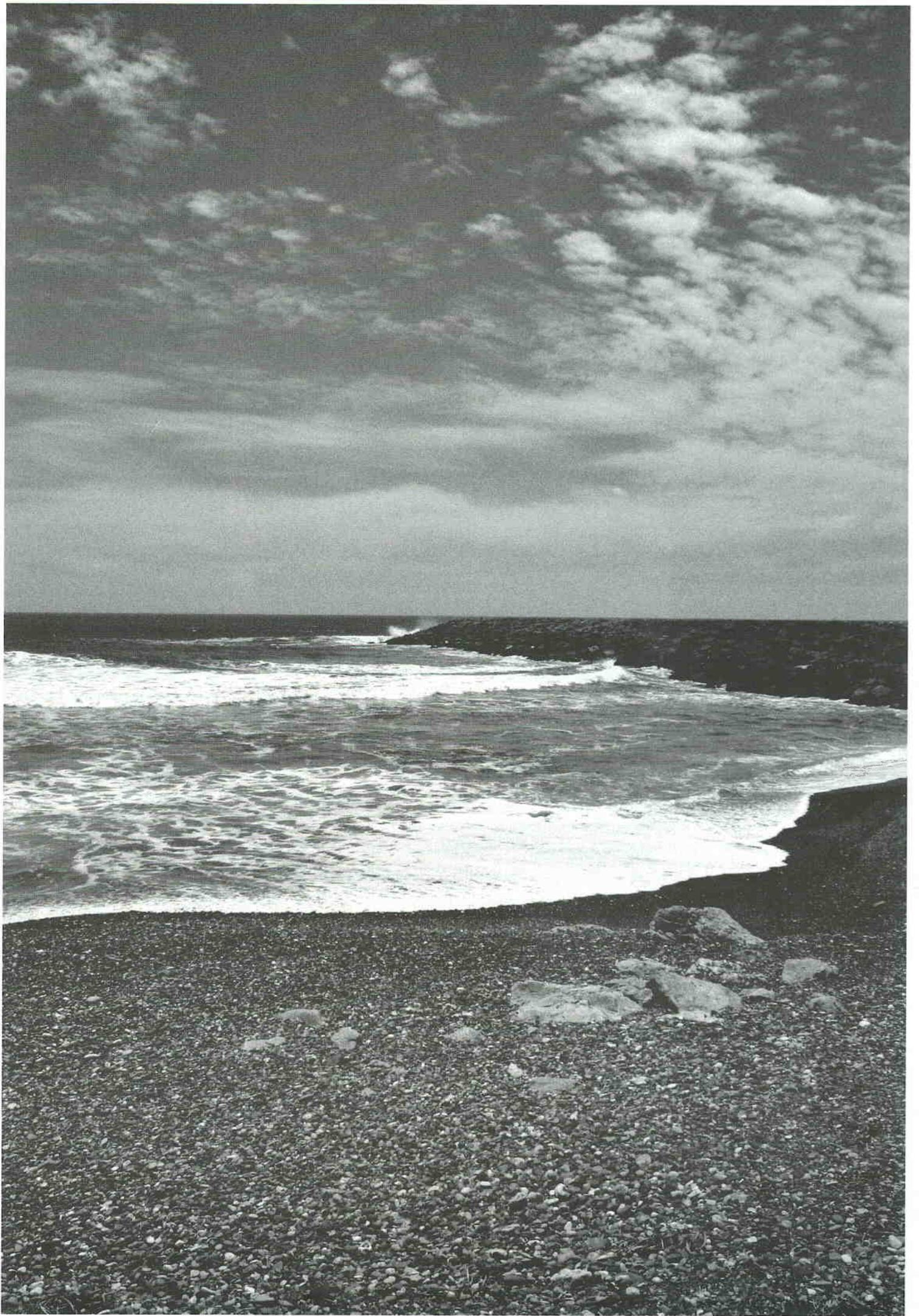
LOS FRANCESES ADQUIEREN LA ORILLA

Ya en el siglo XX, en 1906, el señor Salvador Luna vende la hacienda, siendo ésta adquirida por una empresa francesa denominada Compañía de La Orilla. El propósito era el de explotar la minería de Las Truchas y al mismo tiempo dedicar las tierras a la crianza de animales y la siembra a gran escala de cítricos, algodón, ajonjolí y tabaco entre otros productos. Para esto necesitaban en los campos a negros cimarrones y peones que pronto empezaron a llegar, especialmente de la costa de Guerrero. Es en 1910 que las fuerzas revolucionarias obligan a los franceses a abandonar la hacienda, huyendo rumbo a Manzanillo en la embarcación "Ives", propiedad de los mismos galos.

MINAS Y FIERROS DEL PACÍFICO

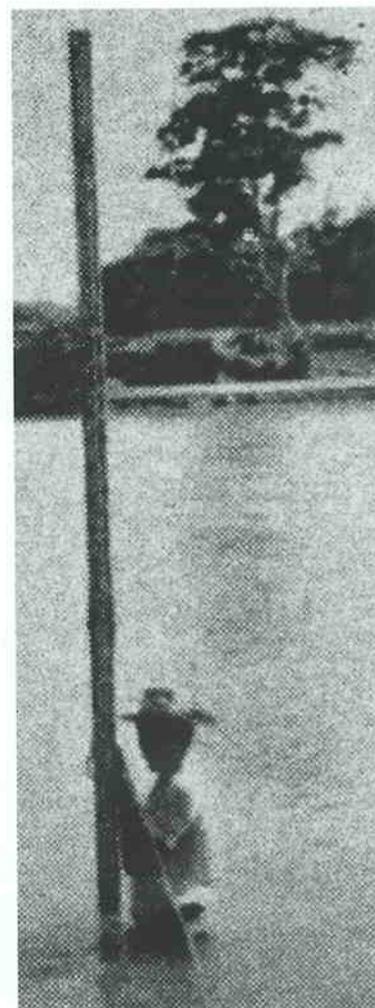
En 1907, otra compañía extranjera llamada Minas y Fierros del Pacífico obtiene la concesión para explotar los yacimientos de Las Truchas, pero al pasar 10 años sin ser aprovechado el mineral, la compañía pierde los derechos por incumplimiento de obligaciones fiscales, por lo que el presidente Venustiano Carranza toma los yacimientos para incorporarlos a la reserva nacional.







Instalación del mareógrafo en 1963



Seccionamiento en el cauce del río Balsas, 1963

ESTADOS UNIDOS ESTUDIA PROYECTO

En 1926 se lleva a cabo uno de los estudios más antiguos de que se tiene conocimiento y que da pie a la idea de establecer un puerto en la región del Balsas. Dicho estudio se refería a un levantamiento hidrográfico de la zona costera de los estados de Guerrero y Michoacán, incluyendo por supuesto la parte de la desembocadura del río Balsas. El estudio fue levantado únicamente con fines de navegación y es una oficina de estudios hidrográficos de Estados Unidos la que lleva a cabo dicho proyecto.



MELCHOR OCAMPO

Desde el periodo de la colonia, a esta región ocupada hoy por el puerto conocido como Lázaro Cárdenas, se le llamaba Hueytlaco, que significa “en el llano” o “el lugar grande”. Quizá sea esa la razón por la cual haya tomado el nombre con que más tarde se conocería a esa ciudad: Los Llanitos. Es hasta el año de 1931 que, a iniciativa del general Lázaro Cárdenas, el caserío conocido como Los Llanitos recibe el nombre de Melchor Ocampo del Balsas, en honor de quien fuera gobernador de Michoacán y creador de las Leyes de Reforma. Melchor Ocampo depende actualmente del municipio de Arteaga.

LÁZARO CÁRDENAS DOTA DE TIERRAS A LOS HABITANTES

En el período comprendido entre 1928 y 1932, siendo gobernador del estado Lázaro Cárdenas, emprende él mismo una serie de recorridos por la región de La Orilla para pacificar esta comarca y facilitar que se poblaran los lugares con mejores tierras y que contaran con agua potable. Fue en 1936 que se dieron los primeros remates fiscales a pobladores de la zona y a vecinos de Arteaga, y en 1939 el mismo General Cárdenas, ya como Presidente de la República, firma las primeras resoluciones presidenciales que afectaron terrenos del latifundio de la Orilla, dotando de ejidos a los núcleos de población establecidos en esas tierras.

En noviembre de 1937, un representante de la compañía La Orilla, S.A. vende lo que quedaba de la hacienda (algunas porciones habían sido rematadas, embargadas, vendidas o expropiadas) al señor Avelino del Río, por instrucciones del mismo General Lázaro Cárdenas, entonces Presidente de la República.





Primeros caminos hacia el puerto. 1963

CARRETERA URUAPAN-LÁZARO CÁRDENAS

En ese mismo año, el propio general Cárdenas encomienda la construcción de la carretera que daría acceso a la costa michoacana al señor Avelino del Río quien, gracias a sus conocimientos topográficos de la región, construyó la carretera con trazos provisionales, resultando ser acertados y a un menor costo. Los trabajos de construcción duraron cuatro años, al término de los cuales se puso en servicio una extensión de 150 kilómetros de carretera que todavía une a esta parte de la costa con la de Uruapan y Apatzingán, pasando por Arteaga.

Con este apoyo y con camiones de carga, el gobierno estatal incrementaba el programa de obra pública para la región.



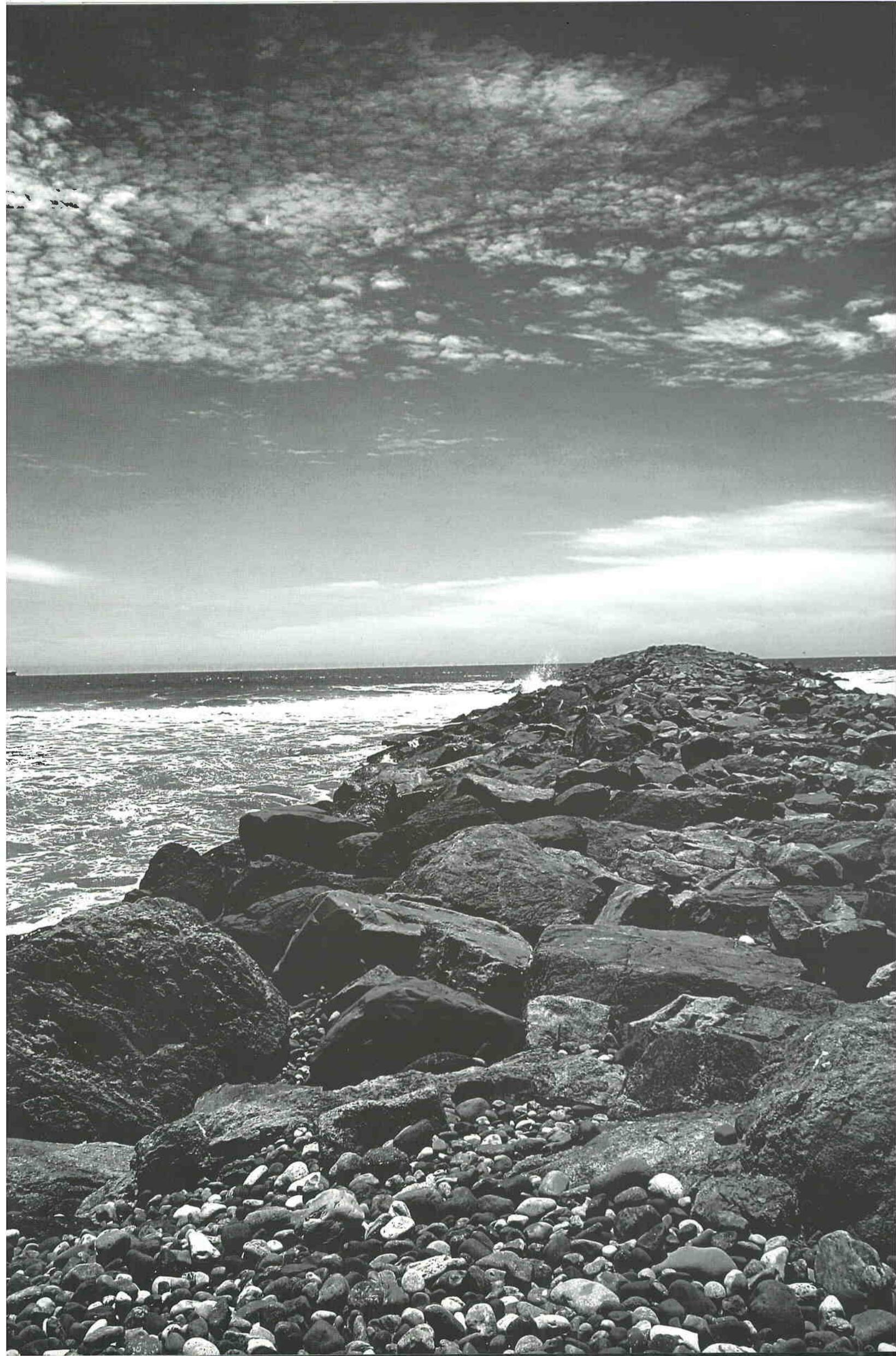


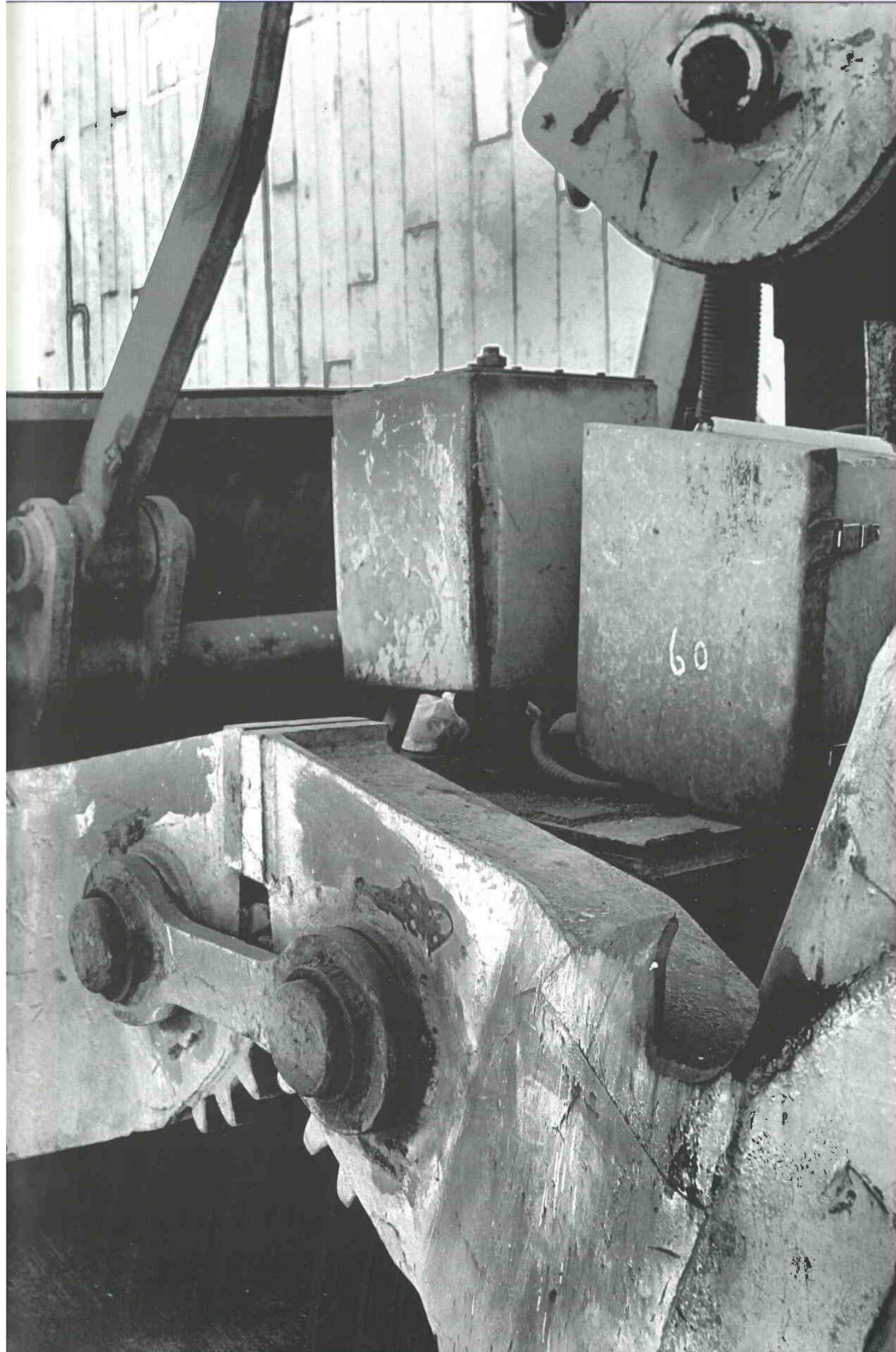
Desmonte de terrenos. 1963

ESTUDIOS 1938

Con el objetivo de verificar la existencia de una fosa submarina que aparecía en el levantamiento efectuado por los norteamericanos, el ingeniero Tomás Marín, en el año de 1938, y teniendo como base la batimetría de la zona y los fenómenos observados, diseña y ubica un muelle en "T" en la bahía de Petacalco, para agilizar las maniobras de alijo que se venían llevando a cabo por medio de canoas. En esta misma zona, y siempre con la finalidad de localizar un puerto, se efectúan diversas campañas de medición en 1951, 1954 y 1959.







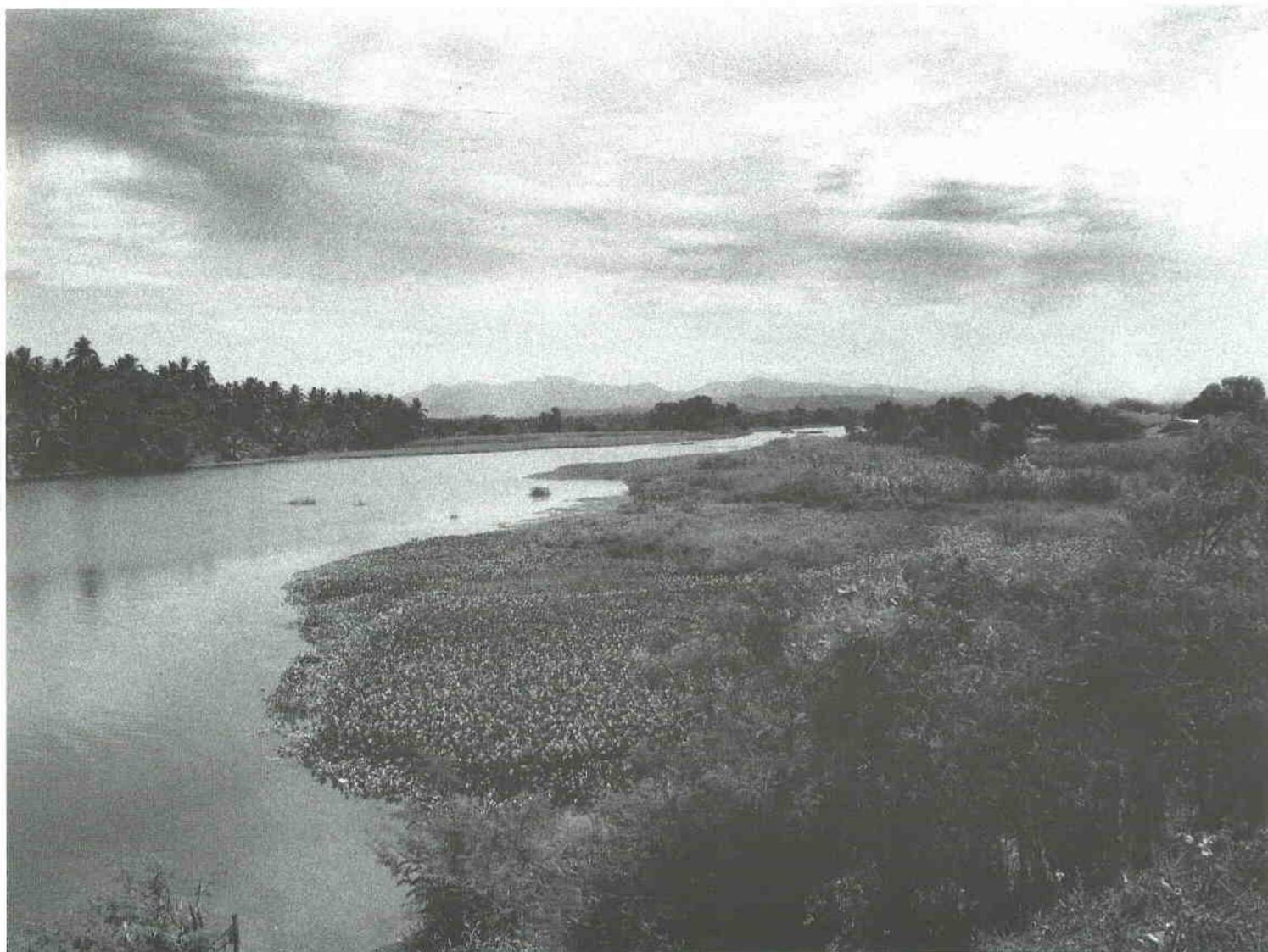


Vista actual de la pista de aterrizaje

PISTA DE ATERRIZAJE

Aunque en Melchor Ocampo existía ya una pista de aterrizaje, es en 1940 cuando se construye el primer campo de aviación. A la región llegaban avionetas que transportaban pasaje y mercancías, como punto intermedio en una ruta que se originaba en Morelia y se extendía a La Unión y Zihuatanejo. Veinte años después se establecería el primer vuelo directo a la ciudad de México.





MANUEL ÁVILA CAMACHO COMPRA TERRENOS

En 1946, el presidente de la República Manuel Ávila Camacho adquiere, por intermediación del general Lázaro Cárdenas, los terrenos sobrantes de la hacienda La Orilla, pagando a los herederos del señor Avelino del Río la cantidad de 30 mil pesos.

El propósito era ceder dichos terrenos a colonos y a vecinos que, en porciones aisladas y sin formar núcleos ejidales, venían ocupando mediante pagos rentísticos dichos terrenos. Con esta acción queda definitivamente desmembrado el latifundio de la hacienda La Orilla.



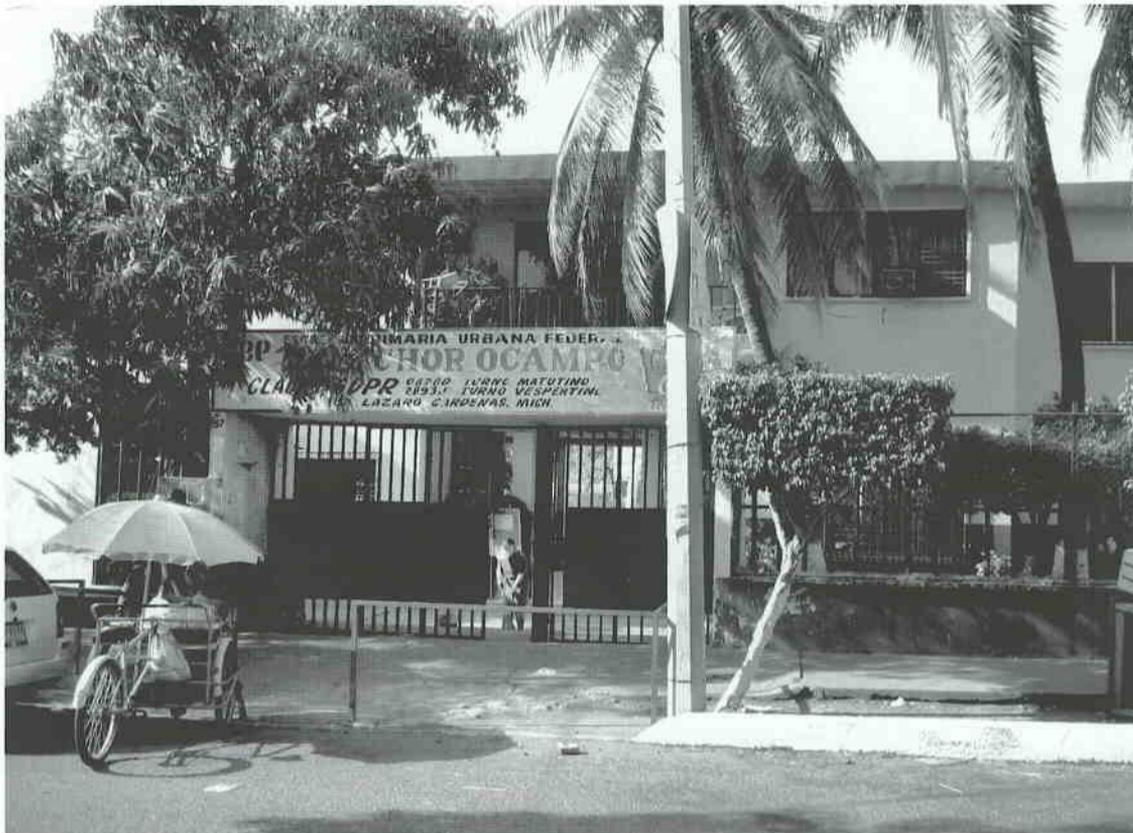


Imagen actual de la escuela primaria federal Melchor Ocampo

ESCUELA PRIMARIA

En 1945 se puso en funcionamiento la primera escuela primaria. Cuenta don Aurelio Campos, último Jefe de Tenencia de Melchor Ocampo, del conflicto que estaba generando un terreno con un pozo de agua. En la época en que se trazaron los predios en lo que ahora es el centro de la ciudad -todos de igual medida- hubo uno que generó la ambición de varios personajes locales ya que contaba con una noria.

“Congregados los aspirantes a dicho predio, se me ocurrió notificarles -dice- que el gobernador quería este terreno para un jardín. ¿O qué, vamos a negarle eso al gobernador? les preguntó. La maniobra -agrega- surtió efecto: nadie discutió el asunto. Por tanto, el terreno que se conocía como “el jardín del gobernador” fue destinado finalmente para levantar la escuela Melchor Ocampo, primer plantel educativo construido con el apoyo del entonces jefe del gobierno estatal Dámaso Cárdenas. Esto fue en 1945 y dicha escuela sigue en activo”.(1)

1- Revista Oficial de las Fiestas de Marzo 1999.





27

Fachada actual del Palacio Municipal

DECRETO DE CREACIÓN DE MUNICIPIO

El 12 de abril del 1947, siendo gobernador José María Mendoza Pardo, se decreta la creación del Municipio de Melchor Ocampo del Balsas, por lo que fue separado del municipio de Arteaga. Su extensión territorial incluía la mayor parte de la ex hacienda La Orilla, limitando al norte con Arteaga, al este con el estado de Guerrero, al sur con el Océano Pacífico y al oeste con Aquila.





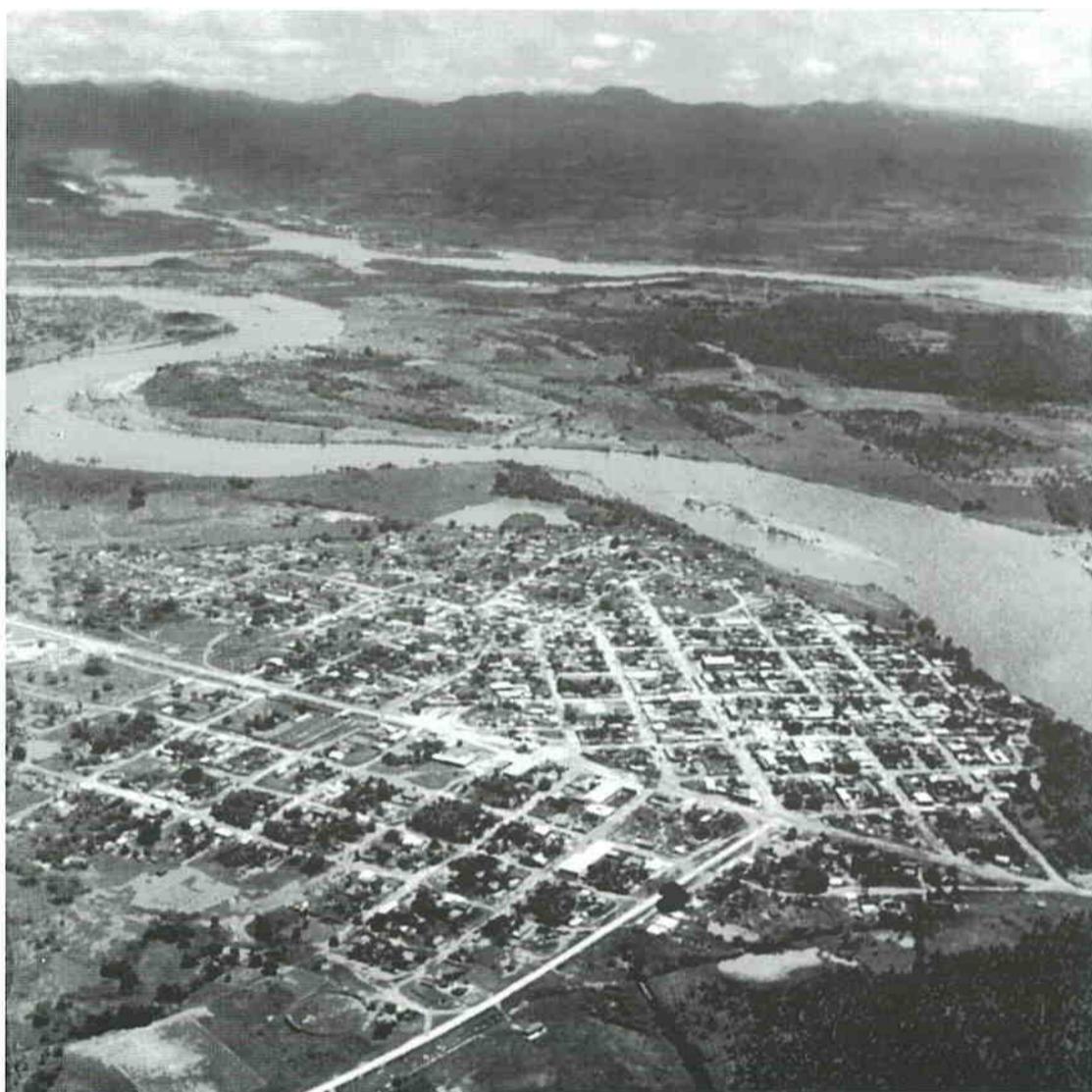
Vista hacia la plaza del palacio Municipal

FORMACIÓN DEL PRIMER AYUNTAMIENTO

En 1949, sin documento oficial alguno, pero en el conocimiento de que el municipio Melchor Ocampo había sido decretado hacía dos años, el señor Aurelio Campos, quien venía desempeñándose como recaudador de impuestos asignado a Melchor Ocampo, convoca a las personas más representativas de las 17 casas que integraban el pueblo; en una de ellas se nombra el primer cuerpo de gobierno del naciente municipio, quedando integrado éste de la siguiente manera:

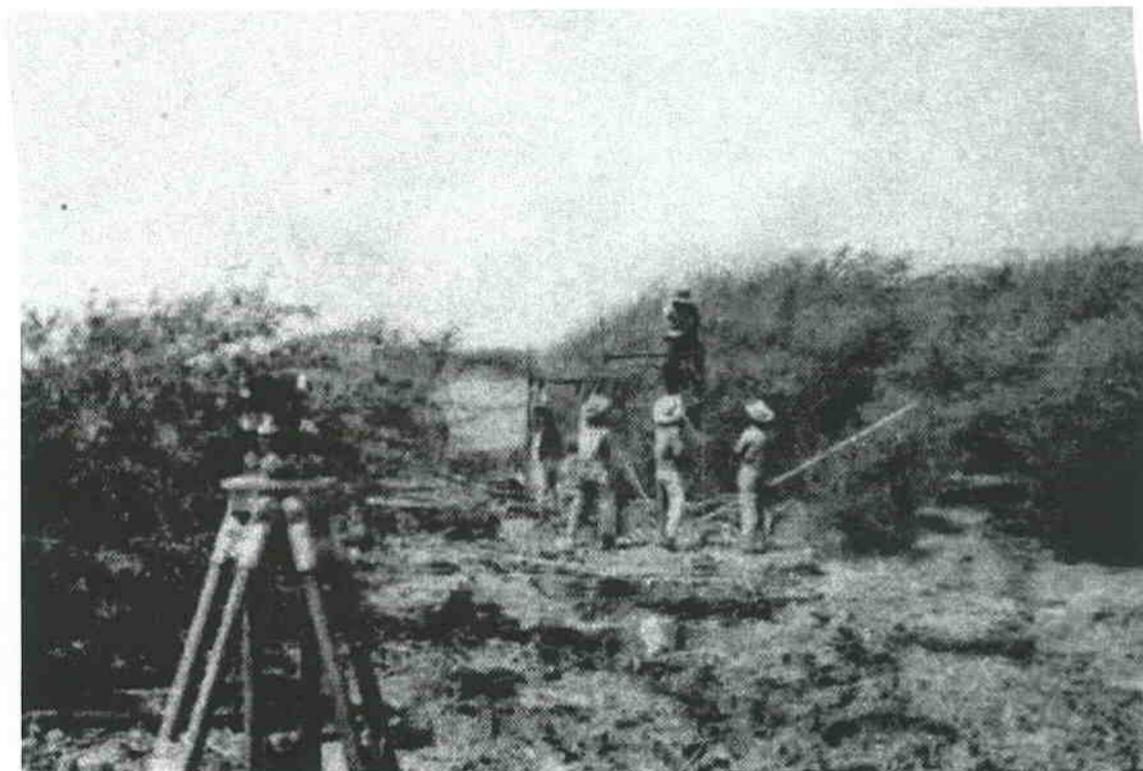
Presidente Municipal:	Luis Romero
Síndico:	Desiderio Camacho
Tesorero:	Aurelio Campos Campos





Vista aérea de la ciudad de Lázaro Cárdenas en 1970





CAMPAÑAS DE MEDIDAS

En 1951 se realiza la primera campaña de medidas que consiste en el levantamiento hidrográfico de una pequeña área frente al estero de Calabazas, con el propósito de designar una posible ubicación del puerto en aquel lugar.

Tres años más tarde, en 1954, la Secretaría de Marina inicia estudios frente al estero del Pichi, consistentes en el levantamiento topo hidrográfico de la zona, analizando teóricamente el oleaje y llegando posteriormente a la propuesta de la disposición de las obras exteriores e interiores del futuro puerto.



EL PROYECTO DE LÁZARO CÁRDENAS SE DETIENE

En 1938, gracias a que el General Lázaro Cárdenas promoviera el aprovechamiento de los yacimientos ferríferos de Las Truchas y los de carbón en Coahuila, se plantea la posibilidad de construir una siderúrgica con posibilidades de instalarse en Guanajuato, Querétaro o Michoacán. Sin embargo, tras el estallamiento de la Segunda Guerra Mundial, el proyecto del presidente Lázaro Cárdenas se suspende debido a que los proveedores de los insumos necesarios eran europeos.

Es en 1958 cuando se retoma el proyecto, después de que la Comisión del Tepalcatepec determinó la ubicación del mismo en las cercanías de los yacimientos, teniendo en cuenta la próxima construcción de la planta Hidroeléctrica Morelos, que le proporcionaría energía a bajo costo.

1959. La Secretaría de la Marina complementa los estudios realizados en 1951 y 1954, definiendo así la ubicación aproximada del puerto que coadyuvaría al desarrollo económico de la zona del bajo río Balsas y lugares circundantes. Estos estudios abarcaron una amplia zona comprendida entre la desembocadura del río Acalpican y la ensenada de Petacalco, que incluyó el estero de Pichi y la propia ensenada de Petacalco.

1961. La empresa alemana Krupp entrega el proyecto de la siderúrgica solicitado por la Comisión del Tepalcatepec y presidida por el general Cárdenas. En 1962, la Comisión del Río Balsas acepta el proyecto, dictando el decreto que autoriza la construcción del complejo siderúrgico durante el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz, para lo cual se integró una comisión intersecretarial que realizaría los estudios y se ocuparía de la organización de dicha construcción.

La conclusión que emanaba del estudio realizado en 1959, era que la ensenada de Petacalco reunía las mejores condiciones geográficas para la instalación de un puerto. Sin embargo no se contó con suficientes datos para su realización definitiva, por lo que hubo necesidad de llevar a cabo una serie de campañas de medidas a lo largo de varios años, con el objetivo de localizar el sitio más propicio para el puerto y determinar las necesidades de las obras a realizar.

Con el fin de recabar dichos datos se programan una serie de campañas de medidas que se llevarían a cabo en años posteriores y que se fueron efectuando como sigue:

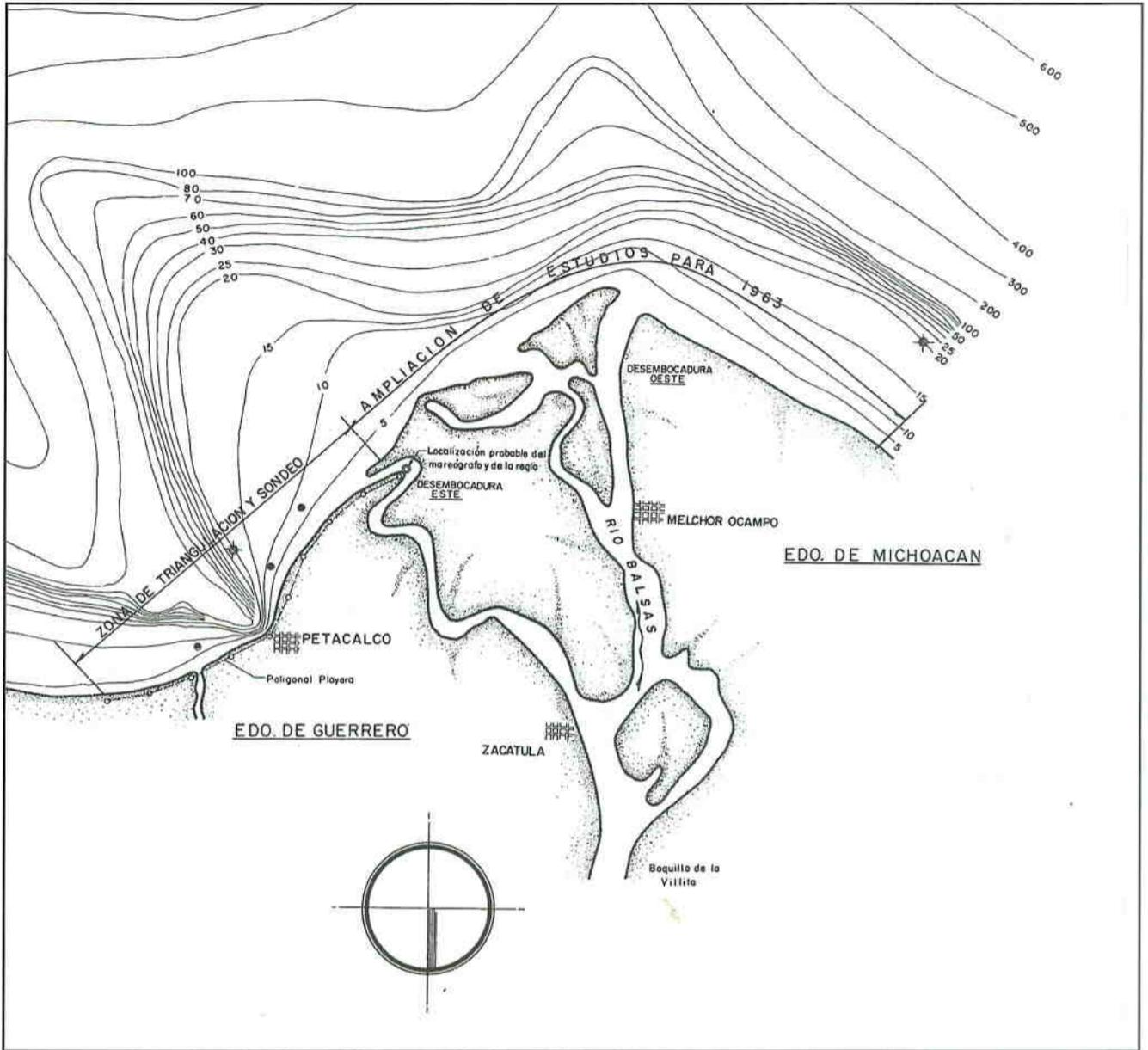
1960. Se llevó a cabo un estudio desde el río Acalpican hasta la fosa marina de Petacalco, efectuándose sondeos frente al estero de Pichi y en la mencionada fosa.

1962. Se realizaron estudios marítimos y terrestres en la bahía de Petacalco, con el objetivo de determinar las condiciones para el establecimiento de un puerto en dicho sitio, habiéndose sondeado desde la Barra de San Francisco (o del Naranjito), hasta Las Peñitas.

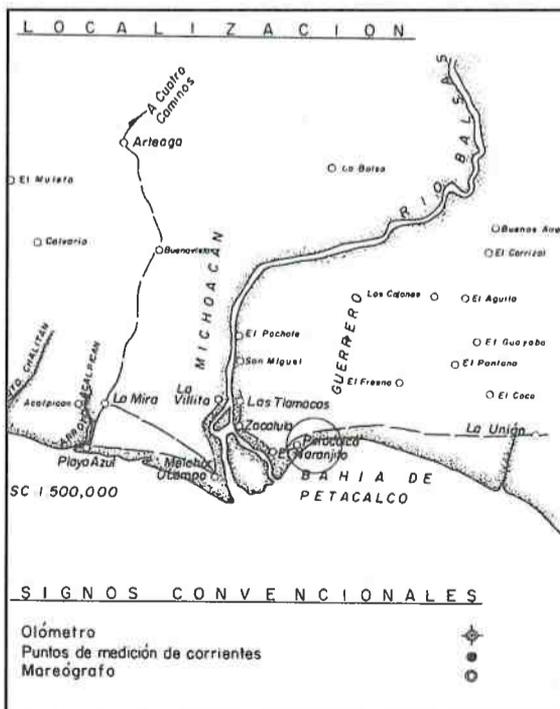
1963. Se levantaron estudios topográficos en la zona del río con el fin de localizar el canal teórico y estudiar en el terreno la viabilidad de su construcción.

Con estos resultados finalmente se acuerda establecer el puerto justamente en el delta del Balsas, para aprovechar el conjunto de sus ventajosas características fisiográficas, la cercanía de los yacimientos ferríferos de Las Truchas y su estratégica ubicación geográfica para el comercio marítimo. Ya a finales de los sesentas se concluyen los estudios para la construcción del puerto y se pone en marcha con el dragado del canal de acceso.





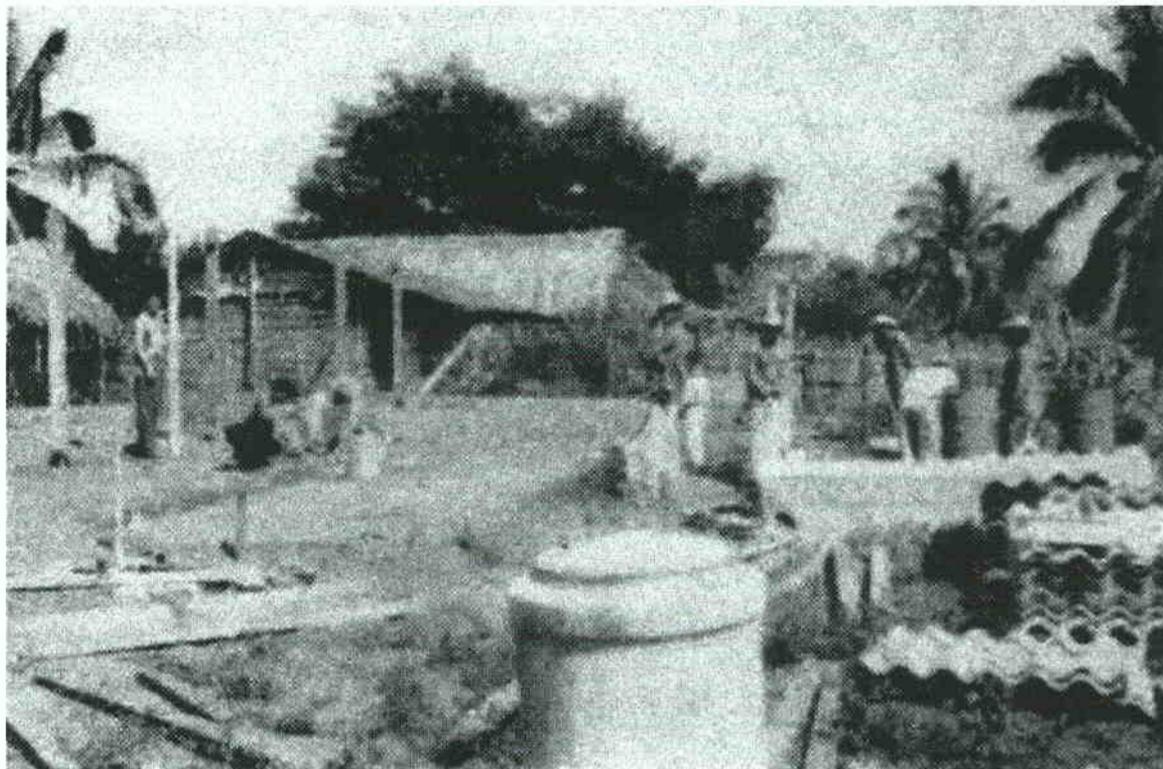
32



SECRETARIA DE MARINA DIRECCION GENERAL DE OBRAS MARITIMAS DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS Y LABORATORIOS OFICINA DE INGENIERIA DE COSTAS	
ANEXO DEL PROGRAMA DE TRABAJOS PARA ESTUDIAR LA LOCALIZACION DE UN PUERTO EN LA ZONA DEL BAJO RIO BALSAS	
Propuso: <i>[Signature]</i> JEFE DE LA OFICINA Ing. A. Dominguez Meneses	Conforme: <i>[Signature]</i> JEFE DEL DEPTO. Ing. R. Vera Strathmann
De acuerdo: <i>[Signature]</i> SUBJEFE DEL DEPTO. Ing. B. Olivares Beltran	Aprobó: <i>[Signature]</i> EL DIRECTOR Ing. J. Sánchez Hernández
Fecha de entrega de planos: 1963 FEB 27 12:00 PM	

Plano del puerto en 1962





Construcción del campamento obrero

CAMPAMENTO OBRERO

En 1964 se crea el primer centro de población ajeno a la agricultura. Se trata del campamento obrero ubicado en Las Guacamayas, poblado por los obreros de la construcción de la presa La Villita y el campamento del casco de la hacienda La Orilla. En ella se ubicaba a los técnicos encargados de la obra y a las oficinas de la Comisión del Río Balsas.





2004. Escuela secundaria técnica

SECUNDARIA

Gracias al funcionamiento de la primaria en Melchor Ocampo, los niños de la localidad pudieron contar con educación básica. Sin embargo enfrentaban limitaciones, ya que después de terminar sus estudios solo existían dos opciones: las niñas ir a trabajar a casas y los niños a las huertas o, para algunos afortunados, ir a estudiar a las ciudades de Uruapan, Morelia o México.

Esta situación cambió en 1966 cuando algunos profesionistas que trabajaban en la construcción de la presa José María Morelos, impulsan la creación de la primera escuela de nivel secundario en la región, la que un año más tarde es nombrada oficialmente Escuela Secundaria Técnica, Industrial y Comercial No. 103, actualmente conocida como EST 12.

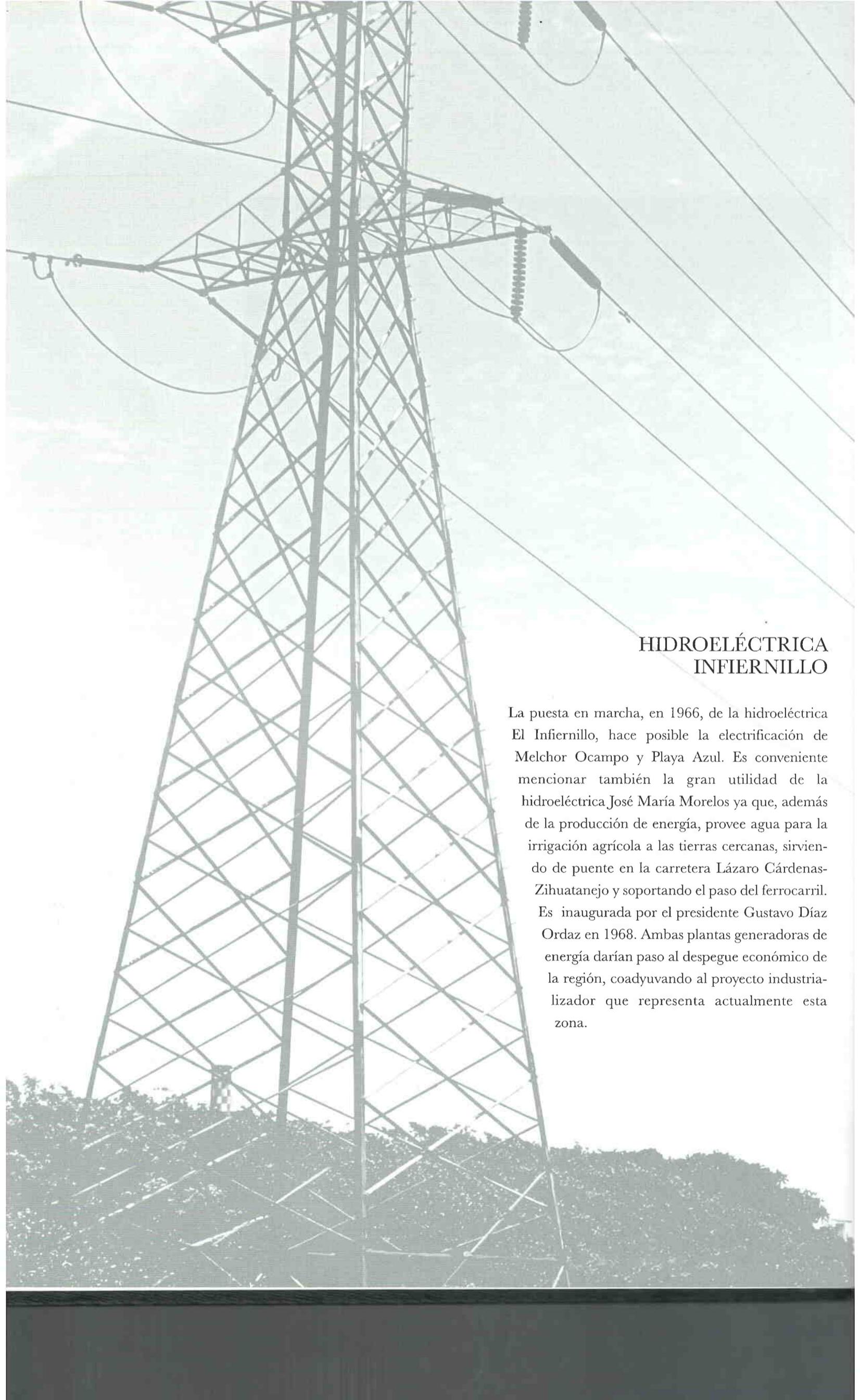




La secundaria comienza a funcionar gracias a la cooperación de todos. El personal que voluntariamente prestaba sus servicios estaba formado, en su mayor parte, por ingenieros de la Comisión del Río Balsas y algunos más profesionistas recién radicados en el lugar. El general Cárdenas prestó la bomba para irrigar la parcela que los mismos alumnos cultivaron, facilitó la asistencia a la escuela de los improvisados y entusiastas maestros, donó bancas, pizarrones y más tarde un local. Cuando en 1967 se autorizó el terreno para su construcción, el personal de la escuela, alumnos y padres de familia, asistían por ratos a faenas de desmonte.

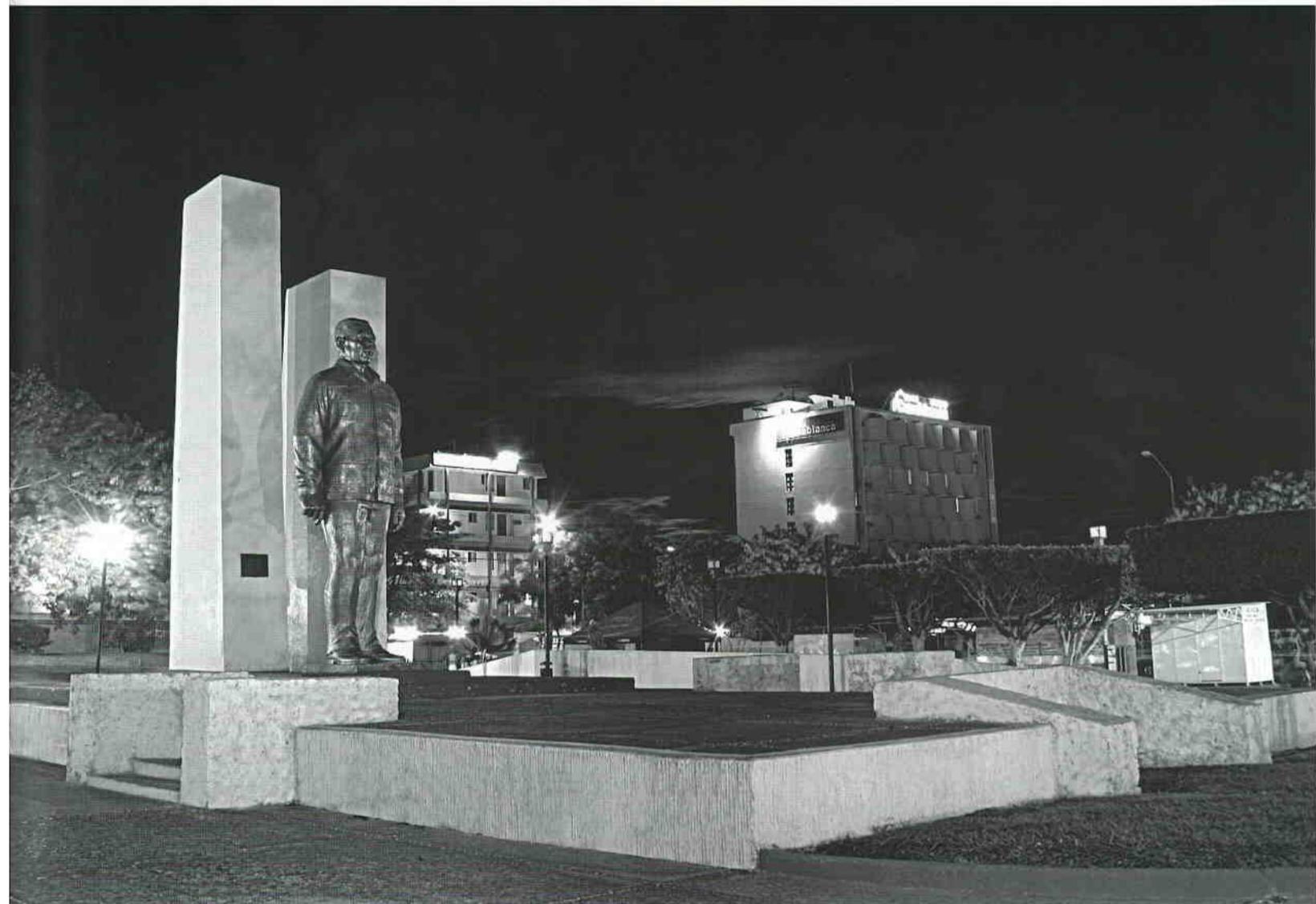
Su primera directora y principal promotora ante la comunidad fue la ingeniera Olimpia Turcot, quien trabajó en la construcción de la presa La Villita.





HIDROELÉCTRICA INFIERNILLO

La puesta en marcha, en 1966, de la hidroeléctrica El Infiernillo, hace posible la electrificación de Melchor Ocampo y Playa Azul. Es conveniente mencionar también la gran utilidad de la hidroeléctrica José María Morelos ya que, además de la producción de energía, provee agua para la irrigación agrícola a las tierras cercanas, sirviendo de puente en la carretera Lázaro Cárdenas-Zihuatanejo y soportando el paso del ferrocarril. Es inaugurada por el presidente Gustavo Díaz Ordaz en 1968. Ambas plantas generadoras de energía darían paso al despegue económico de la región, coadyuvando al proyecto industrializador que representa actualmente esta zona.

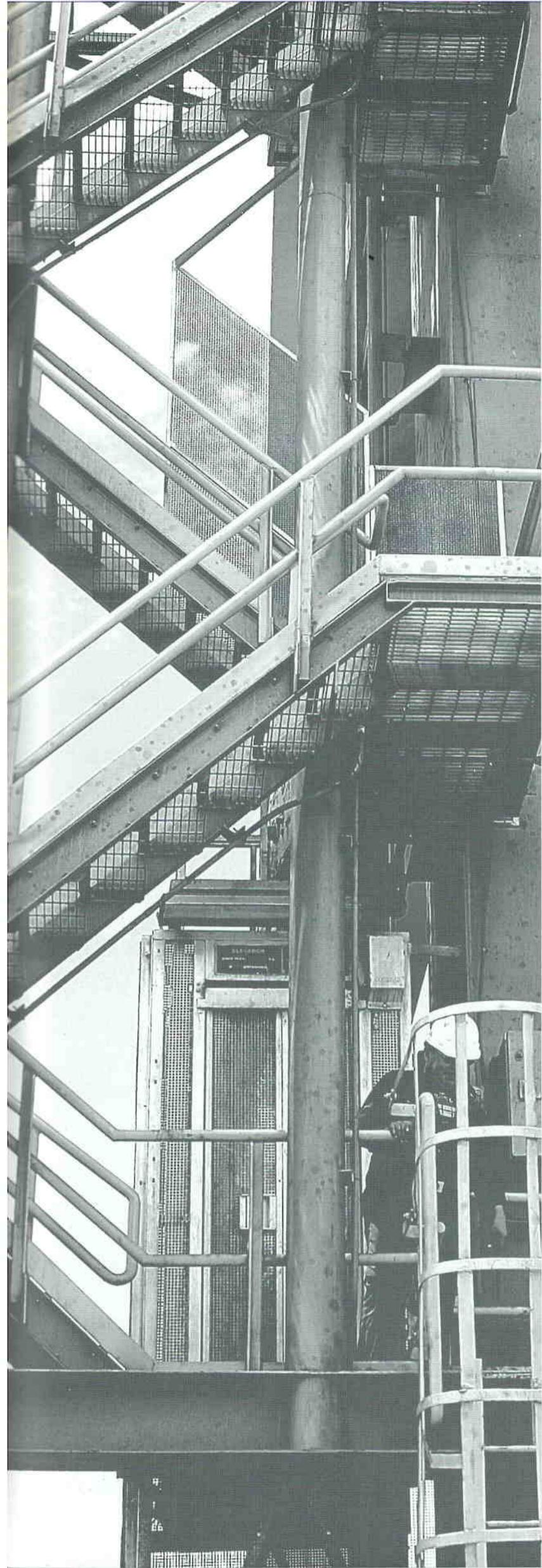


Monumento a Lázaro Cárdenas 2004

MELCHOR OCAMPO CAMBIA DE NOMBRE

El Congreso de Michoacán decreta que a partir del 17 de noviembre de 1970, el municipio de Melchor Ocampo se llamará Lázaro Cárdenas, a petición unánime de sus pobladores y en honor del visionario y principal impulsor de la región, quien murió el 19 de octubre de 1970.





DESARROLLO







El noray

La figura del padre en la vida de familia

*I En cierta ocasión, un amigo me preguntaba
qué significaba
una palabra que yo usaba con frecuencia,
por la gran semejanza que tiene
con lo que es y debe de ser el padre en el hogar.
La palabra a la que me refiero es noray.*

*Muchos lo sabéis ya pero,
para los que lo pudieran ignorar,
diré lo que a mi amigo explicaba.
El noray- le decía-,
es aquella pieza de hierro fundido,
fuerte y recio, bruñido por el tiempo,
de formas amorosamente redondeadas,
que está en los muelles, en los puertos,
firmemente sujetado a los bloques de piedra,
en el mismo borde, muy cerca de la mar,
que sirve para que los barcos a él se amarren.*

*Con el noray
se saben y sienten sujetos, seguros, confiados.
No importa que la mar se encrespe y se agite,
no importa; porque el noray es un punto firme,
seguro y fácil de alcanzar.
Incluso, si el barco o barquilla
se hubiera alejado por descuido,*

*indolencia o mala voluntad,
dejando floja la cuerda,
o quedando oculta bajo el mar,
sabe con certeza firme
que es posible la vuelta,
que puede regresar,
aunque haya pasado unos momentos de zozobra,
aunque se haya distanciado mucho al navegar,
con sólo tirar la amarra, que parecía no estar.*

*Sin noray al que asirse estaría perdida la barca
en momentos de borrasca, marejada o mala mar,
que son los errores que se cometen en la vida,
los tropiezos al andar.*

*El noray, y esto es importante
porque respeta la libertad,
se sitúa junto al agua,
justo al lado de la mar,
dispuesto de forma que lo utilicen
cuando haya falta y precisen
en cualquier momento de la vida,
que en ocasión no ha de faltar.*

*Creo que esto debe ser o, mejor dicho,
debe procurar ser un padre; esto es
un aspecto importante de su papel en el hogar;
el de dar seguridad.*

*II ¡Cómo hemos dicho! —ya mayores—
con un clamor silenciado,
en el ahogo de nuestro pudor sentimental,
en aquellos momentos cruciales de la vida...
“... ah, si yo pudiera hablar de esto con mi padre...
qué tranquilidad...”;
dicho cuando ya lo tenemos en el cielo,
con Dios en la eternidad.*

Creo que pensamos de esta manera
porque es una necesidad
vital que Dios, nuestro Padre, ha grabado
en el fondo de nuestras almas,
desde la más tierna edad
y que anuncia y prefigura la misma necesidad
que existe entre cada uno de los hombres
y la mano que Dios siempre nos da.

¡Sí!... ¡Qué maravilla que un niño pequeño,
sintiendo el profundo y sincero calor,
se coja con fuerza a la mano paterna!

¡Qué maravilla, Dios mío, que hermoso el amor!
Todos lo hemos sentido en nuestro corazón
ya desde niños, mayores o viejos.
Todos necesitamos sentirnos unidos con fuerza
a la mano amorosa que siempre Dios nos da.

III ¿La figura del padre en el hogar?

Creo que es evidente la importancia
-(a al vez reto y maravillosa oportunidad)-,
de ser cada uno un padre bien formado,
de ser como un buen noray,
al que los hijos estén unidos
con los hilos sutiles y fuertes de la verdad;
de pequeños, obligados;
de mayores, por su propia voluntad,
en busca de confianza y seguridad.

Con la fortaleza de hierro,
con las ideas claras en lo humano y en lo moral,
pero en la forma de hablar y de decir las cosas
cariñosas y rebosantes de paz.
Que no puede un hijo estar bien formado
si tiene en su vida una grave orfandad.

IV ¿Y cómo se hace todo esto?
Me dirá cualquier amigo,
deseoso de bajar del mundo ideal de la poesía,
al terreno de la prosaica realidad.
Le diré, como un día a mi me dijeron,
que como todo en la vida,
se hace camino al andar,
formándose uno mismo
para luego poderlo dar.
Nadie da lo que no tiene
y hay que ser padre ejemplar.
Y el esfuerzo de intentarlo,
ya es parte de la mejor herencia
que les podemos dejar.
Y dando doctrina recta,
enseñando la verdad,
con constancia, con cariño,
con ejemplo y humildad,
dando virtudes humanas,
y la hombría y la piedad,
y un gran amor a la Virgen,
y el respeto a los demás,
y el buen humor y la alegría,
y trabajo y mucha paz,
un gran amor a la esposa
que es alma del hogar.

“Lo que importa es lo importante,
lo que importa es comenzar,
lo demás ya viene solo,
lo importante es ser noray”.

Jorge Oriol Vilanova
Barcelona España.

Este documento fue proporcionado por
el C.P. Víctor A. Gardoqui Zurita.

SE CONSTRUYE MUELLE DE METALES Y MINERALES

En 1971 se construye el muelle de metales y minerales para recibir los insumos y materiales de la nascente siderúrgica; conjuntamente se continúa la obra de dragado en el canal de acceso y de la dársena de ciaboga.



45

FIDEICOMISO PARA EL DESARROLLO DE LÁZARO CÁRDENAS

El 31 de enero de 1973, el Fideicomiso para el Desarrollo de Lázaro Cárdenas recibe 695 hectáreas expropiadas al ejido Melchor Ocampo con el objetivo de proyectar y construir en esas tierras las viviendas de los obreros y el equipamiento de la nueva ciudad.



LLEGA “YANAGI MARU”

En abril de 1973, llega al puerto de Lázaro Cárdenas el barco de origen japonés “Yanagi Maru”, con piezas para la draga “Alameda” que realiza trabajos de dragado en este puerto.

DECRETO DE EXPROPIACIÓN

El 19 de septiembre de 1973 se publica en el Diario Oficial de la Federación el decreto donde se autoriza la expropiación de una superficie de 509-64-18 hectáreas de terrenos ejidales del poblado Melchor Ocampo, en favor de la Secretaría de la Marina. Estos terrenos se destinarían a la construcción del Puerto Marítimo Lázaro Cárdenas, quedando a cargo del proyecto dicha secretaría.



CONSTRUCCIÓN DE ESCOLLERAS

En ese mismo año, la Secretaría de Marina construye las escolleras, inicia el dragado de la dársena, el muelle de la Siderúrgica y el municipal, el faro, obras de señalamiento y el espigón de burras.



DISTRITO DE RIEGO NO. 8

En 1973 se inaugura el Distrito de Riego No. 8, el cual beneficia 45 mil 083 hectáreas por gravedad, y por bombeo puede irrigar hasta 12 mil 476, tanto en Guerrero como en Michoacán.

El agua llega hasta las poblaciones de Feliciano en Guerrero, y Chucutitán en Michoacán, beneficiando a una población de mil 733 usuarios de ambas regiones.

PERMISO A SERPOLAC

El 18 de febrero 1974 se publica en el Diario Oficial de la Federación el permiso provisional, por 180 días, otorgado por la Secretaría de Marina en favor de Servicios Portuarios de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V., para operar las maniobras de servicios públicos y portuarios que complementen y auxilien el comercio marítimo en el lugar denominado Puerto Lázaro Cárdenas.

AUTORIZAN TRÁFICO DE ALTURA

Meses después, el día 14 de mayo del mismo año se publica en el Diario Oficial de la Federación el acuerdo mediante el cual la Secretaría de Marina autoriza el arribo de buques en tráfico de altura al puerto Lázaro Cárdenas, exclusivamente para descarga de mercancías y efectos destinados a las instalaciones de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas y para el mismo puerto en construcción.



SE INAUGURA EL PUERTO

El 1 de junio de 1974, el entonces Presidente de la República Luis Echeverría Álvarez, quien durante su sexenio incrementó la inversión pública en ramos como la electricidad, siderurgia, petróleo y comunicaciones, inauguró oficialmente los primeros 200 metros del muelle del puerto Lázaro Cárdenas y abanderó en dicho acto el buque tanque petrolero “Francisco J. Mújica” de 21 mil 500 toneladas.

AUTORIZAN TRÁNSITO DE TRIPULANTES

El 31 de julio del mismo año, se publica en el Diario Oficial de la Federación el acuerdo en el que se autoriza la apertura al tránsito internacional de los tripulantes de las embarcaciones marítimas que arriben al puerto Lázaro Cárdenas, de las 8:00 a las 16:00 horas del día, con intervención de los servicios de migración de la Secretaría de Gobernación.

PREPARATORIA

En 1976, inicia actividades la escuela preparatoria General Enrique Ramírez.

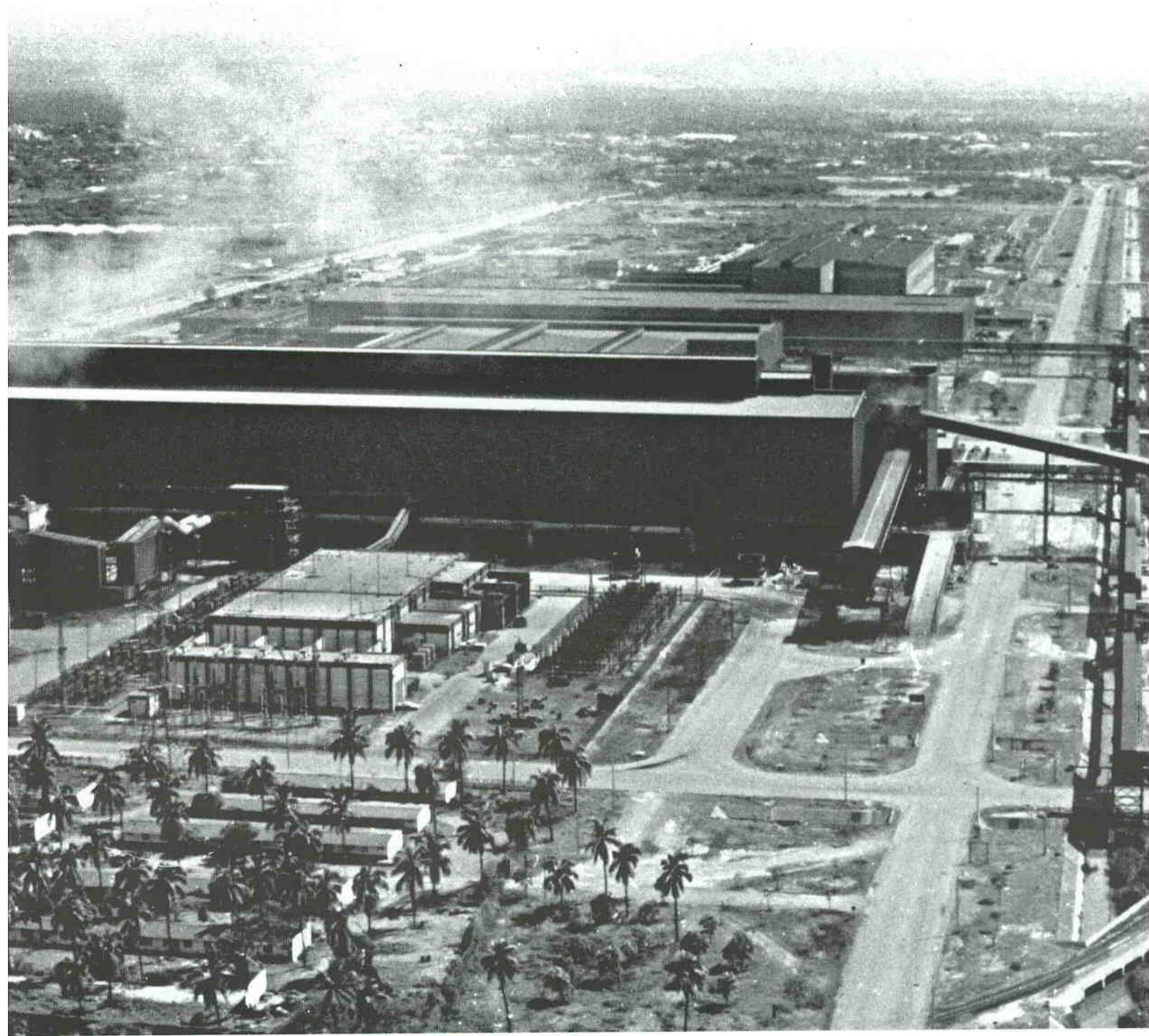


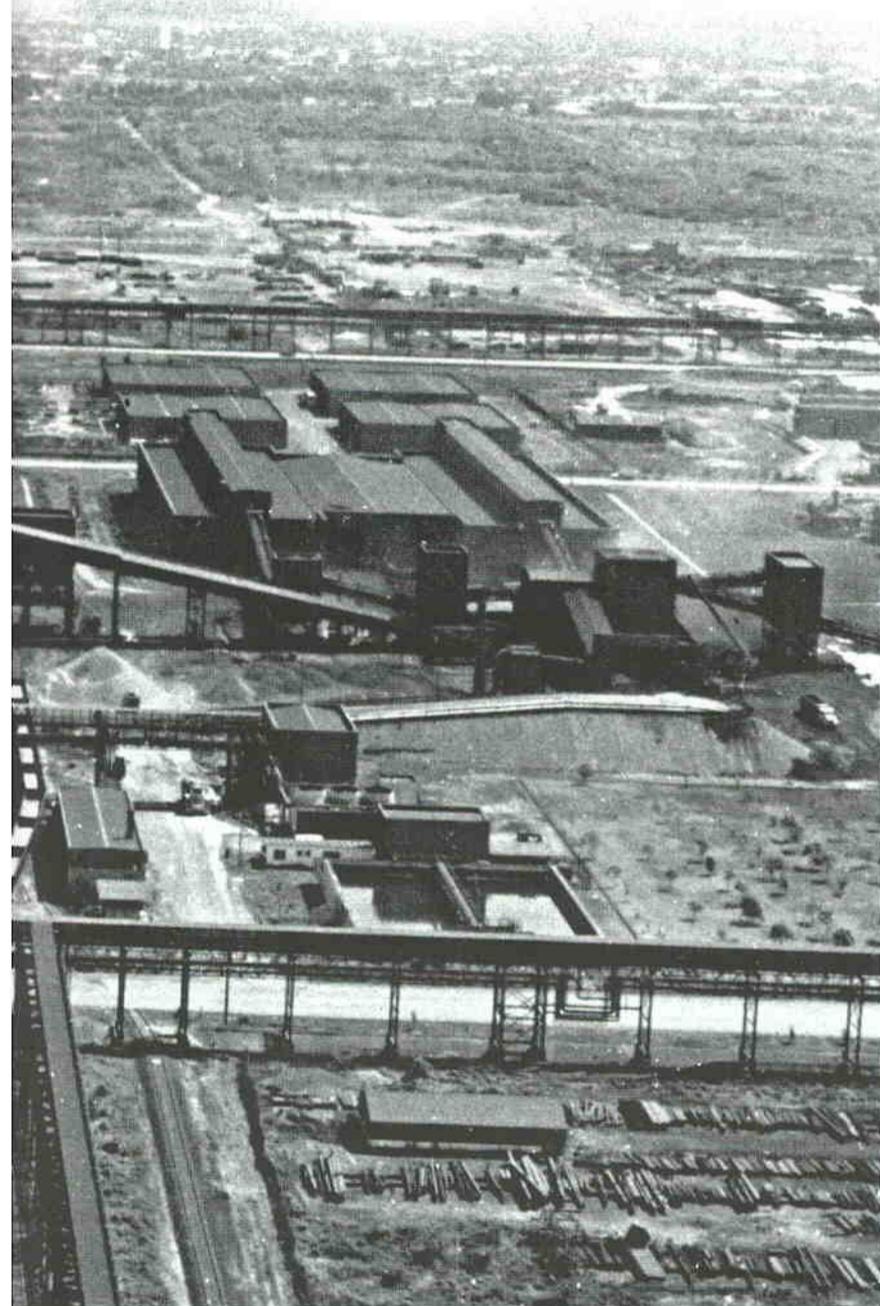


IMSS

En 1975 se construye la clínica del Instituto Mexicano del Seguro Social.







SE INAUGURA SICARTSA

A tan solo cinco años de iniciada su construcción, el 4 de noviembre de 1976 es inaugurado el complejo siderúrgico más importante de América Latina por el mismo presidente Luis Echeverría. En su primera etapa, Sicartsa produciría varilla y alambón.

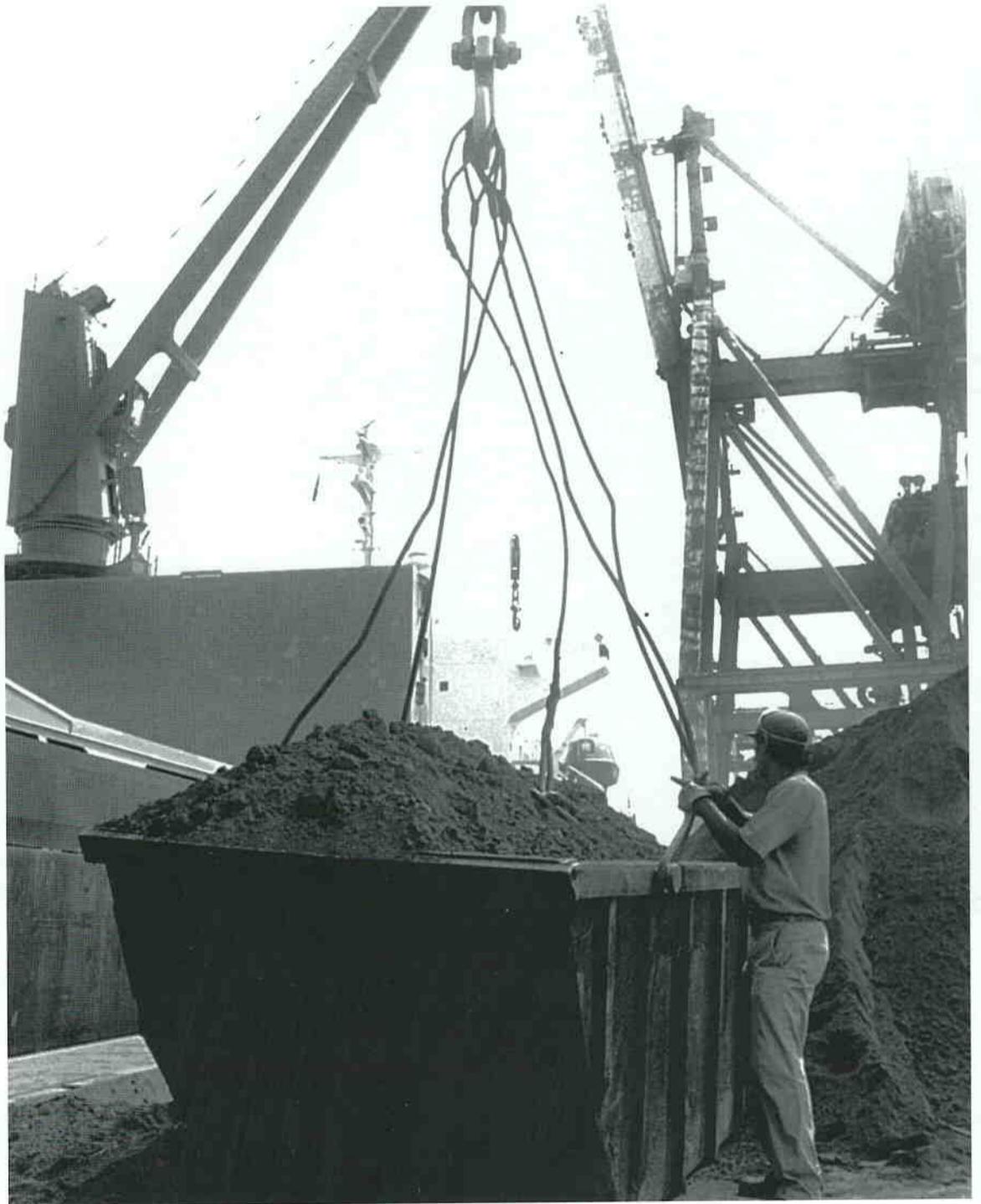
En 1991, Sicartsa fue la primera empresa siderúrgica en Latinoamérica en obtener el Certificado Internacional de Calidad ISO 9002, siendo propiedad todavía del estado. Sin embargo, a finales de ese mismo año, fue adjudicada al Grupo Villacero, el cual estableció un programa de inversiones por 230 millones de dólares.



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

1976. Inicia la administración del presidente José López Portillo durante la cual el puerto Lázaro Cárdenas fue considerado pieza clave del Programa de Puertos Industriales.

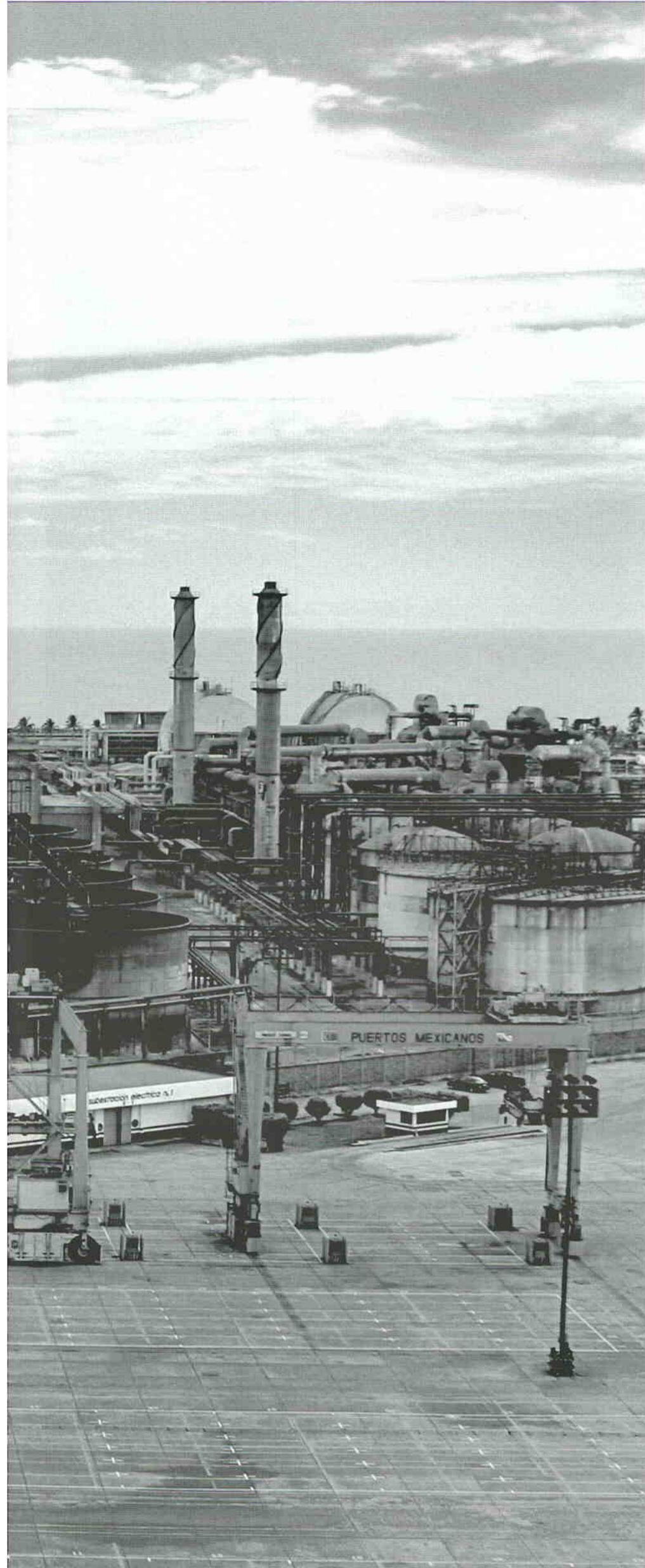
Dicho programa tenía como objetivo desarrollar facilidades portuarias modernas para fomentar el surgimiento de nuevos polos de desarrollo distantes a los del centro del país, la creación de nuevas industrias, mejorar los niveles de vida de la población, apoyar la expansión de la actividad industrial e impulsar el crecimiento de la economía del país.



El proyecto inicia con la creación de infraestructura portuaria, como son las escolleras, el canal principal, las dársenas de ciaboga y, principalmente, el muelle de metales y minerales, cuya especialización en el manejo de carga a granel de mineral la hacen la más importante de todo el país.







FERTIMEX

En 1977, el gobierno federal arranca la construcción de Fertilizantes Mexicanos, complejo proyectado para constituirse en el productor de fertilizantes y productos intermedios más grande de América Latina. Ubicado en la Isla de Enmedio, fue inaugurado por el Presidente de la República Miguel de la Madrid Hurtado.

La unidad industrial Lázaro Cárdenas de Fertimex inició operaciones en 1985, llegando a ser una de las fábricas de fertilizantes fosfatados y nitrogenados más grandes del mundo.

En 1992-1993, el Grupo Empresarial del Bajío adquiere Fertimex, transformándose en Agroinbal (Agroindustrias del Balsas, S. A. De C. V.), del Grupo Fertinal. Agroinbal llegó a dar empleo directo a 1000 personas y contribuía al mercado nacional del fertilizante con el 35 por ciento.

A partir de 1994, Fertinal implementó una serie de proyectos con el fin de incrementar la capacidad productiva de sus plantas, inversión que capitalizó al aumentar su producción en un 50 por ciento.



FOMENTO A INDUSTRIAS CON FRENTE DE AGUA

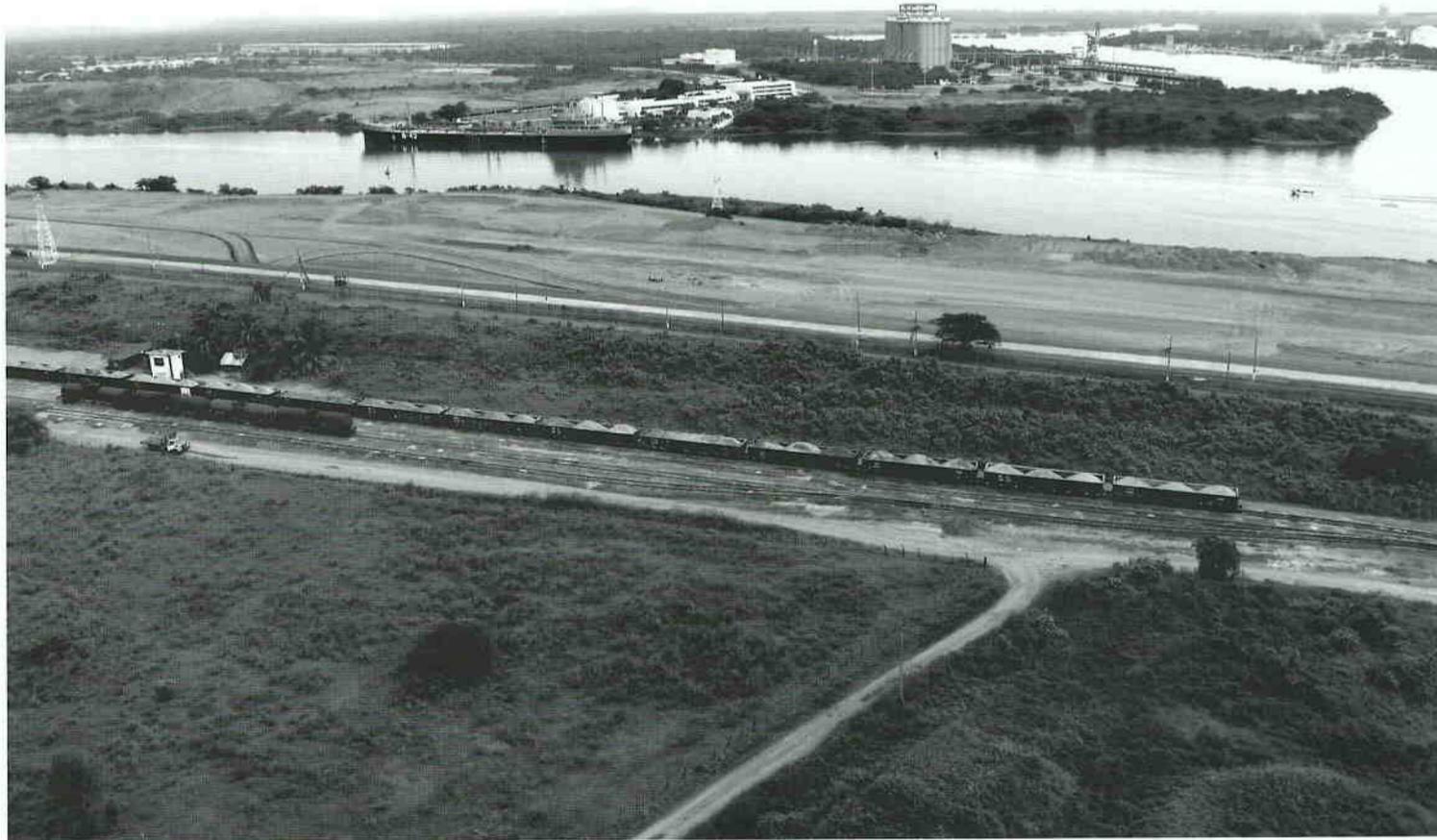
En 1977, como parte del Programa de Puertos Industriales, se fomenta el asentamiento de nuevas industrias en áreas cercanas al mar, aprovechando su cercanía para la transportación por agua tanto de insumos como de sus productos terminados, esto con el fin de abatir costo por fletes.

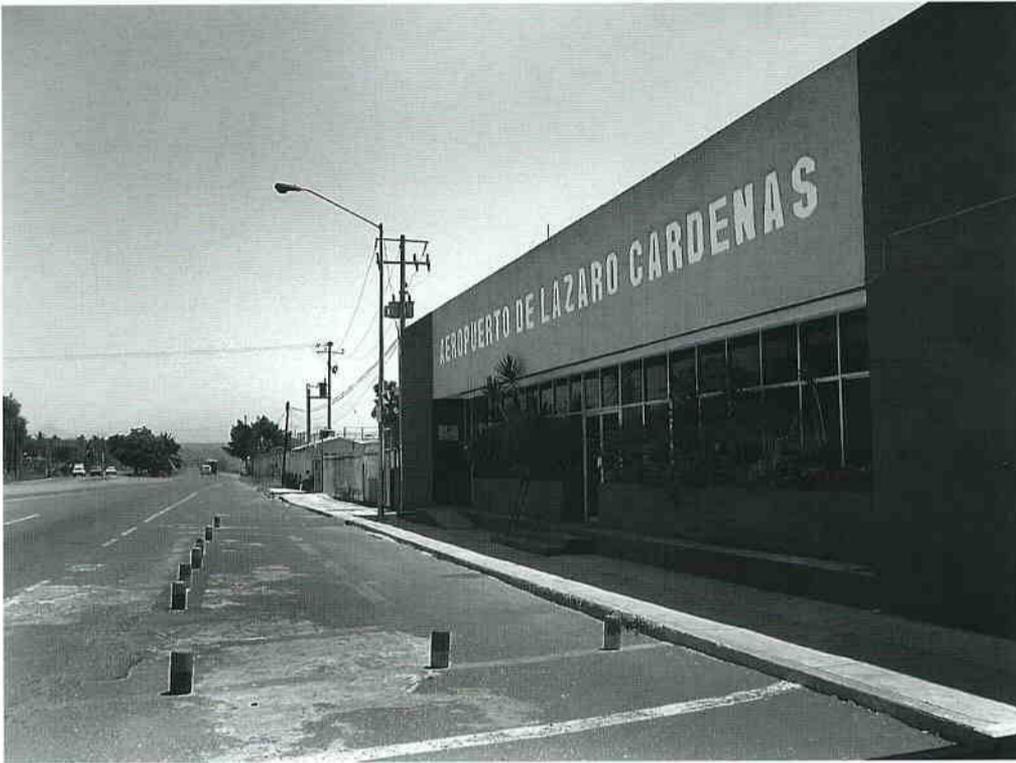
Conjuntamente se construyen los bordos de la isla del Cayacal y de inmediato se draga la dársena y los canales industriales.

PROGRAMA DE PUERTOS INDUSTRIALES

El gobierno federal pone finalmente en marcha el Programa de Puertos Industriales en 1979, iniciando con el de Lázaro Cárdenas, y estableciendo las áreas donde se habrían de instalar futuras industrias.

En ese año se construyen los muelles de carga general y de Fertimex, se instalan las industrias NKS, PMT, Fertimex, Pemex, CFE y II Etapa de Sicartsa hoy Imexsa.





Vista actual del aeropuerto

AEROPUERTO

En 1978 entra en operación la actual terminal aérea, gracias a la cual se mueve un promedio anual de 3 mil 700 pasajeros en la ciudad.

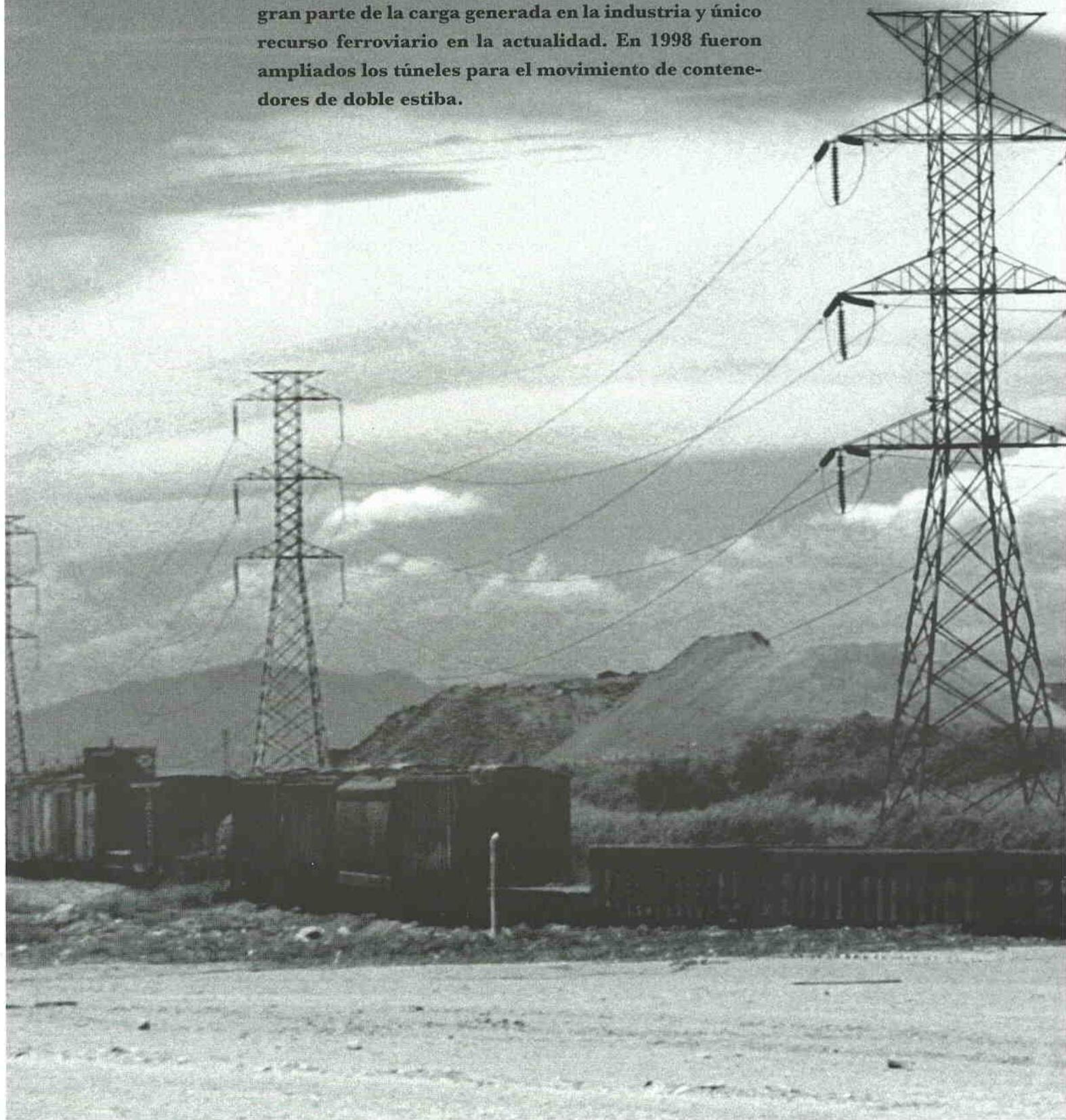
Actualmente solo dos aerolíneas prestan sus servicios en la ciudad: Aeromar, que cubre la ruta México-Lázaro Cárdenas, y Aerocuahonte que va a Guadalajara, Uruapan y Morelia.

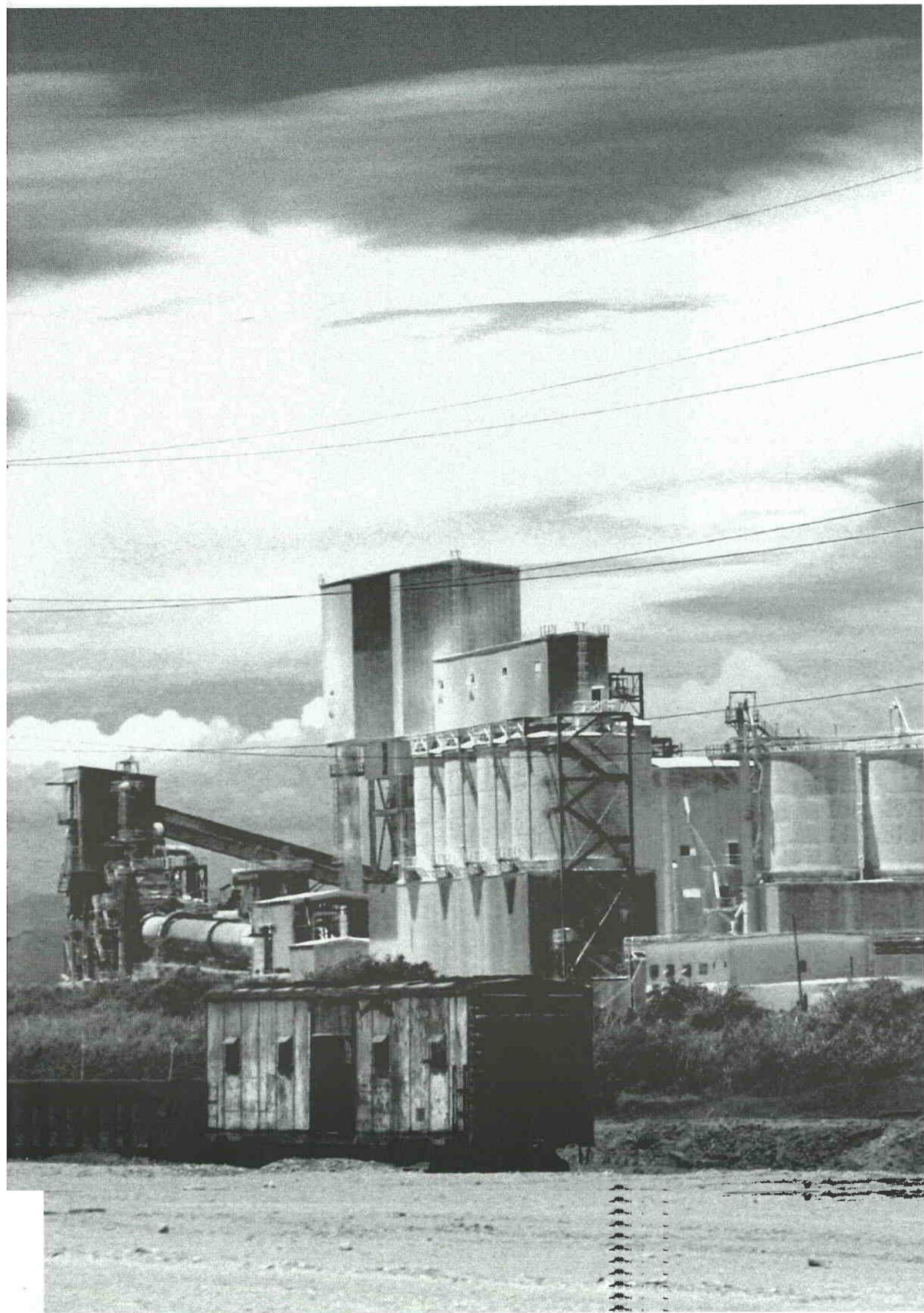
Debido a que el proyecto de un aeropuerto internacional en la ciudad quedó desechado, las autoridades decidieron ampliar la actual terminal, debiendo recurrir al aeropuerto de Zihuatanejo para la transportación internacional y nacional.



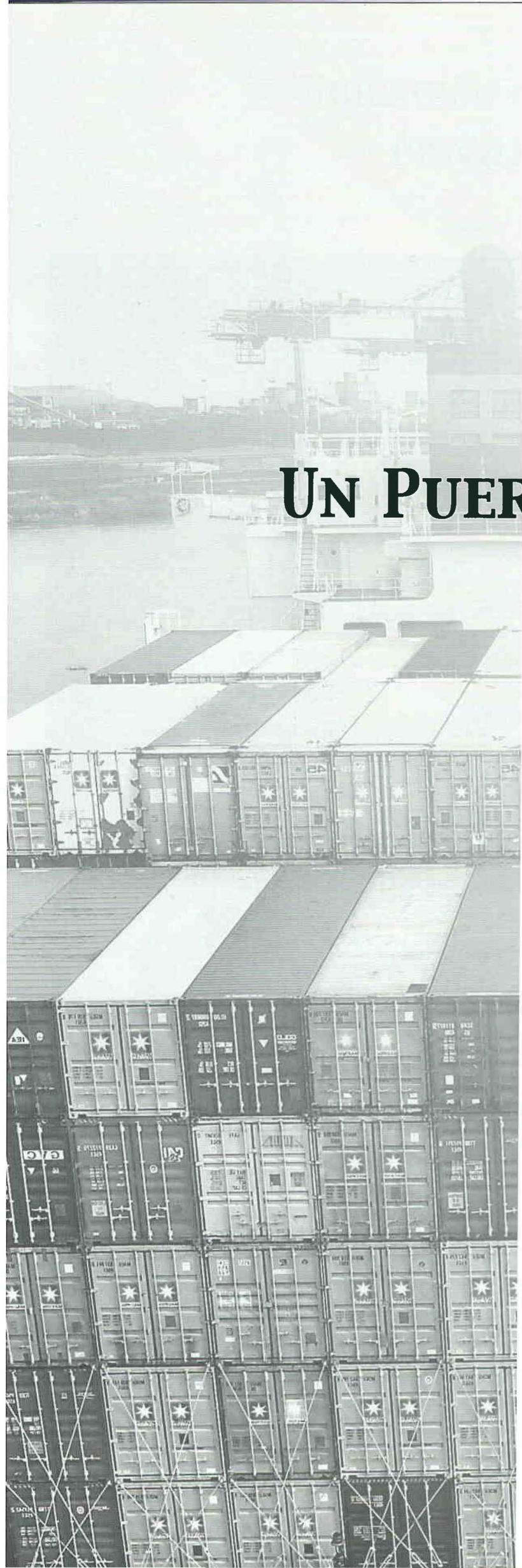
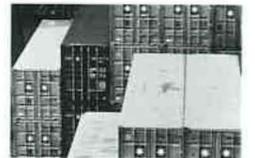
RED FERROVIARIA

En 1980 la región se integra a la red ferroviaria nacional al inaugurarse la vía de ferrocarril Coróndiro-Lázaro Cárdenas, por la que se transporta gran parte de la carga generada en la industria y único recurso ferroviario en la actualidad. En 1998 fueron ampliados los túneles para el movimiento de contenedores de doble estiba.

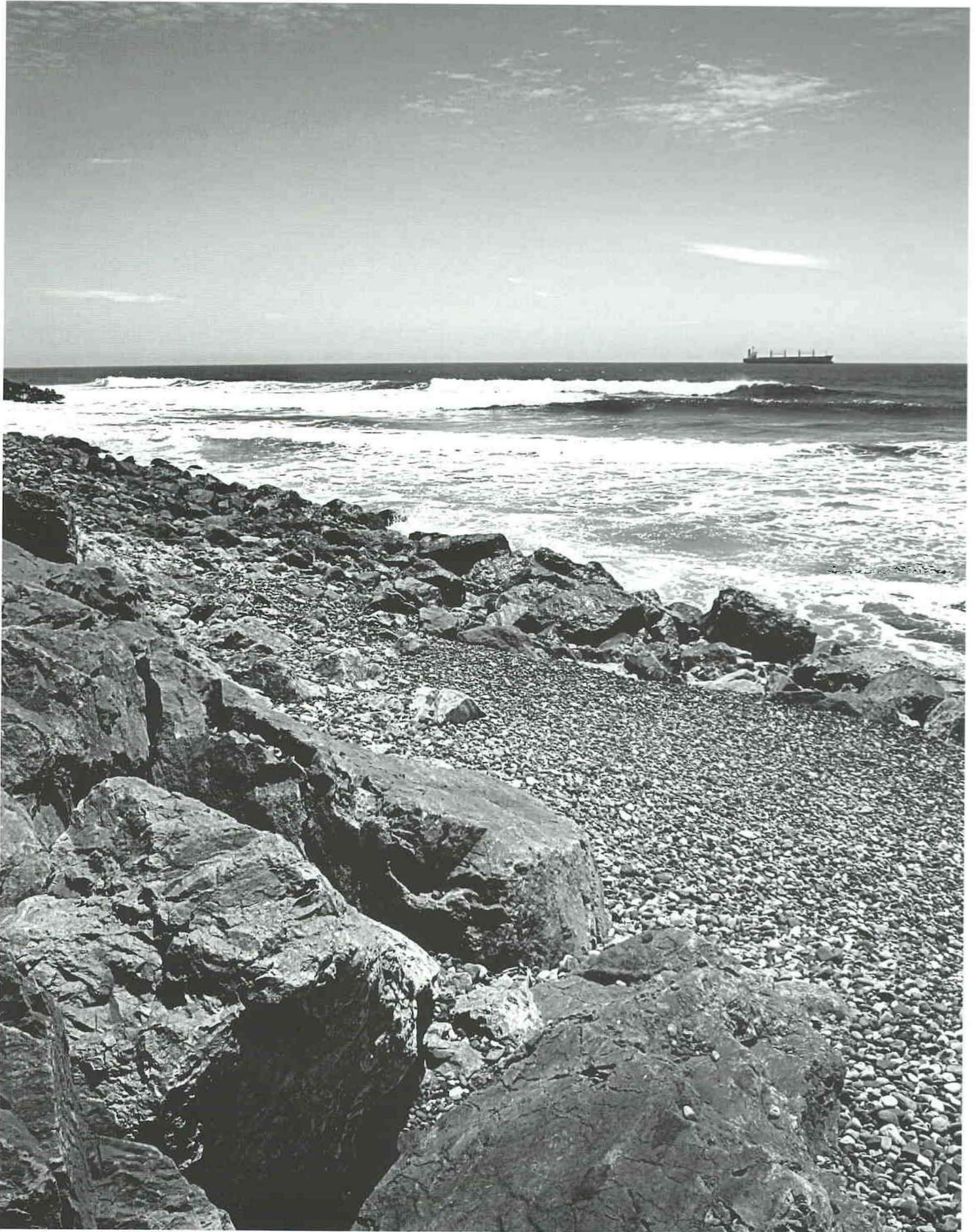




UN PUERTO SIN LÍMITES



UBICACIÓN GEOGRÁFICA PRIVILEGIADA



La microzona del delta del Balsas, donde se ubica el puerto Lázaro Cárdenas, está enclavada en una región de gran potencial económico formada por los estados de Michoacán, Guerrero, Querétaro, México, Distrito Federal y Morelos. En ella se asienta 33 por ciento de la población total del país y participa con 42 por ciento del Producto Interno Bruto en el ámbito nacional y con 49 por ciento del de la industria manufacturera. La región cuenta con 31 mil 581 kilómetros de carreteras y 36 mil 576 kilómetros de vías férreas. Existen tres aeropuertos internacionales y siete locales, de los cuales uno, local, se encuentra a sólo 15 minutos del propio puerto Lázaro Cárdenas, en tanto que uno más, internacional, a sólo a una hora.

El puerto industrial y comercial Lázaro Cárdenas constituye un acceso marítimo internacional líder en el Pacífico mexicano.

Su inmejorable posición favorece el acceso a las naciones de la Cuenca del Pacífico y permite participar en las cadenas del transporte marítimo internacional más desarrolladas. En términos de ubicación geográfica estratégica, el puerto desarrolla su competitiva posición para situarse como el puerto hub por excelencia, es decir un punto de concentración y distribución de cargas y mercaderías para atender las oportunidades abiertas por México a través de tratados de libre comercio con Estados Unidos y Canadá, la Comunidad Económica Europea y los países de Centro y Sudamérica.

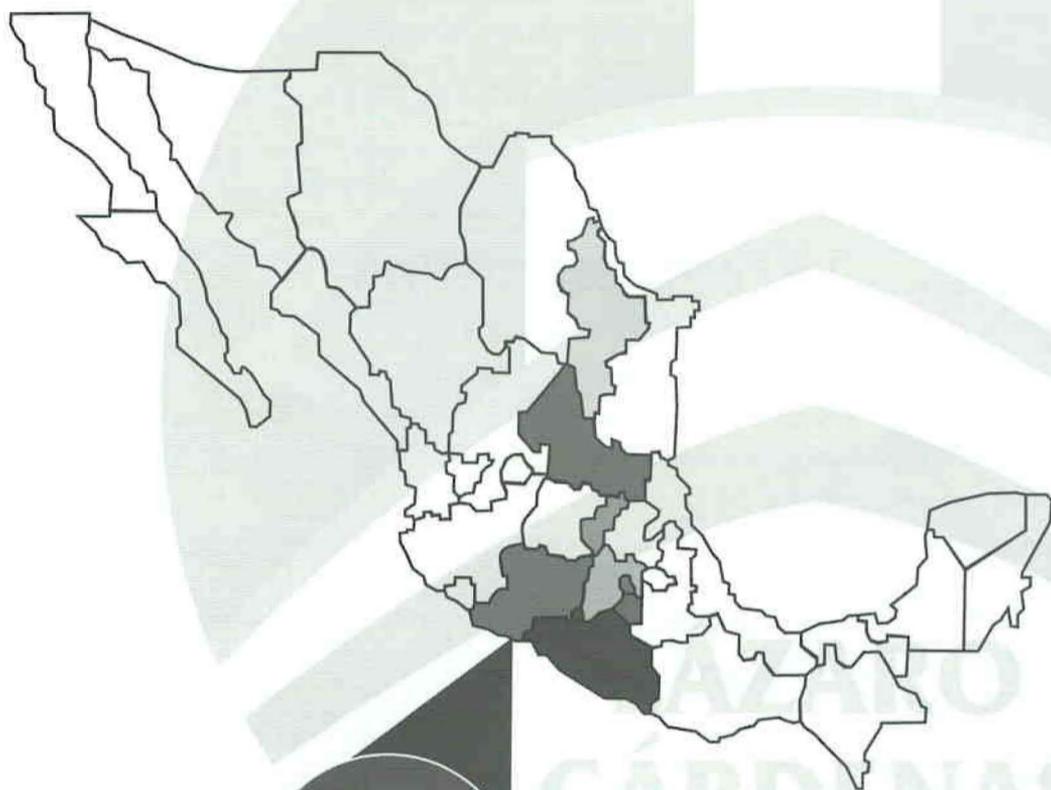
El puerto se localiza en los 17°54'58" latitud norte y 102°10'22" longitud oeste en la costa mexicana del Pacífico, punto en el que se unen los estados de Michoacán y Guerrero. Esta zona es una productiva microzona conocida también como delta del Balsas, donde se desarrolla una gran actividad portuaria, comercial e industrial, que dispone además de un atractivo puerto turístico a sólo 45 minutos, el de Ixtapa-Zihuatanejo, puntos que conforman un complemento ideal para los negocios y el descanso.





El área de influencia o *hinterland* de un puerto, está íntimamente ligada a la actividad económica que se desarrolla tanto en la zona donde se ubica, como en el entorno estatal, extendiéndose a su vez a otros estados y regiones de la República Mexicana e incluso a otros países.

ÁREA DE INFLUENCIA



- Querétaro
- Edo. de México
- México D.F.
- Michoacán
- Morelos
- Guerrero
- San Luis Potosí
- Guanajuato
- Monterrey



Participación de la región en la actividad económica nacional

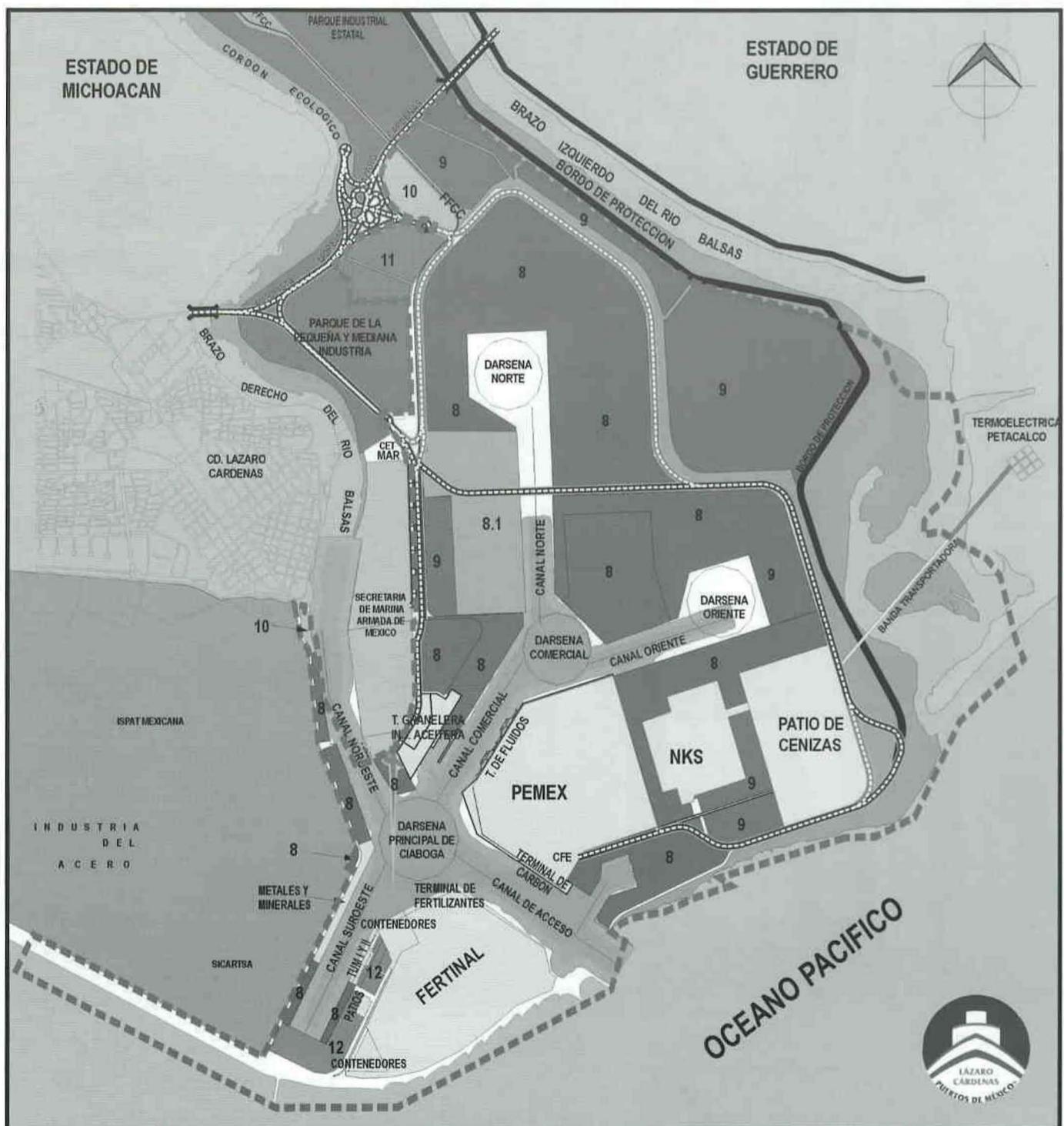
Población (Millones de habitantes)	42.5
Producto Interno Bruto (PIB)	8 %
PIB de la industria manufacturera	50 %



DISTRIBUCIÓN DEL PUERTO

POLIGONAL DE RECINTO PORTUARIO

- 1- Terminal de usos múltiples I y II
- 2- Terminal de metales y minerales
- 3- Terminal de contenedores
- 4- Terminal granelera y de la industria comercializadora de aceites
- 5- Terminal de fertilizantes
- 6- Terminal de fluidos
- 7- Terminal de carbón
- 8- Zona de reserva portuaria, comercial y/o industrial con frente de agua
- 8.1- Futura terminal de contenedores
- 9- Zona de reserva portuaria comercial y/o industrial sin frente de agua
- 10- Futuras instalaciones de la aduana
- 11- Área de servicios
- 12- Patios para almacenamiento y servicios





INVERSIONES DE LA APILAC

La Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas anunció inversiones en 2004 por un monto aproximado de 200 millones de pesos, para la creación y mejoramiento de la infraestructura. Esto optimizará el recinto portuario, atrayendo así nuevos capitales de inversión.

El objetivo principal al que se han enfocado los gobiernos federal y estatal es el de lograr la diversificación de cargas, ya que desde su inicio el puerto ha estado orientado primordialmente al acero, carbón y combustibles. Esto ha motivado el trabajo conjunto en un nuevo plan de negocios, en el cual se considera el patio de automóviles y las terminales de contenedores y de gas natural, como parte de este esfuerzo conjunto.

Fuente: la Voz de Michoacán

SE ADJUDICA LA TERMINAL DE GAS

Respecto a la construcción de la terminal de gas natural en el puerto Lázaro Cárdenas, el 10 de febrero 2004 se entregan propuestas económicas en respuesta a convocatoria publicada en julio del año pasado. A dicha convocatoria respondieron empresas como Repsol YPF, de origen español y Tractebel, de nacionalidad belga. La primera presentó una propuesta económica por 111 millones 951 mil 430 pesos; la segunda por 109 millones 700 mil pesos. La magnitud de estas propuestas demuestran la confianza que existe en el desarrollo y rentabilidad de este puerto.

Una de las principales ventajas con que cuenta este puerto es su estratégica ubicación geográfica, característica muy útil al ser un producto de gran demanda en México, además de que ISPAT, principal consumidor de gas natural en el país, se ubica en la misma ciudad.

En el fallo dado a conocer por la Administración Portuaria Integral Lázaro Cárdenas el 17 de febrero 2004, se adjudica a Repsol YPF el terreno para la construcción y operación de la terminal de regasificación de gas natural licuado.

Esta terminal es el primer proyecto dirigido al mercado mexicano de gas en la zona occidente, esto gracias a que dicho puerto es uno de los más importantes del país y el único de la costa del Pacífico que dispone de facilidades de acceso a la red nacional de gasoductos, localización estratégica para este tipo de terminales.

La terminal iniciará su construcción a mediados del 2005 y estará concluida en el 2008. Se prevé que dicha terminal atraerá inversiones de carácter nacional e internacional de la industria mediana y pesada a nuestro puerto.



PUERTO MODERNO

Las modernas instalaciones del puerto Lázaro Cárdenas están equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad todas las actividades comprendidas en un puerto industrial y comercial de gran magnitud. El puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas y fluidos.

Lázaro Cárdenas es el único puerto de México con 18 metros de profundidad en su canal de acceso y dársena principal de ciaboga. Es, además, el único puerto protegido que puede recibir embarcaciones de hasta 150 mil toneladas de desplazamiento.

La excepcional infraestructura para la operación del puerto puede apreciarse ampliamente en la descripción que se presenta en las siguientes páginas.







• BOCANA

Longitud actual (metros)	-
Ancho total	408
Ancho de plantilla (metros)	175
Profundidad (metros)	18.00
Manga máxima (metros)	-



CANALES DE NAVEGACIÓN

- 7 mil 619 metros de longitud total de canales

La bocana, el canal de acceso y los cuatro canales de navegación secundarios del puerto cumplen con las normas internacionales de seguridad para navegar en un solo sentido. La longitud total de los canales es de 7 mil 619 metros lineales, con profundidades de 10, 12, 14 y 16.50 y 18 metros de referencia al nivel de bajamar media inferior (NBMI).

El fondeadero del puerto se ubica al sur y cuenta con un área de 5 mil 282 metros de longitud y con un ancho de plantilla de 2 mil 892 metros y una profundidad de entre 30 y 50 metros, identificado por las embarcaciones con la boya de recalada de coordenadas geográficas latitud norte 17° 54'58.2" y longitud oeste 102°10'22.5".

El puerto cuenta con dos dársenas de ciaboga, las cuales se denominan dársena principal y dársena comercial, de 700 y 600 metros de diámetro, ambas con 16.50 metros (NBMI) de profundidad, faltando por construir las dársenas de maniobras que se localizarán al final del canal norte y oriente. Los diámetros de las dársenas se proyectaron para que las maniobras se realicen con la ayuda de remolcadores.

Actualmente cuenta con seis terminales especializadas y dos terminales de usos múltiples, así como áreas destinadas a la instalación de una terminal especializada de contenedores, gas natural, astillero, terminal roll on - roll off y una tercera terminal de usos múltiples.





- CANAL COMERCIAL

Longitud actual (metros)	1,322
Ancho total	300
Ancho de plantilla (metros)	100
Profundidad (metros)	16.50
Manga máxima (metros)	50



• CANAL NORTE

Longitud actual (metros)	1,080
Ancho total	300
Ancho de plantilla (metros)	100
Profundidad (metros)	16.50
Manga máxima (metros)	50

• CANAL ORIENTE

Longitud actual (metros)	1,621
Ancho total	300
Ancho de plantilla (metros)	100
Profundidad (metros)	14.00
Manga máxima (metros)	50

Infraestructura en construcción.





- CANAL SUROESTE

Longitud actual (metros)	1,100
Ancho total	300
Ancho de plantilla (metros)	100
Profundidad (metros)	14.00
Manga máxima (metros)	50





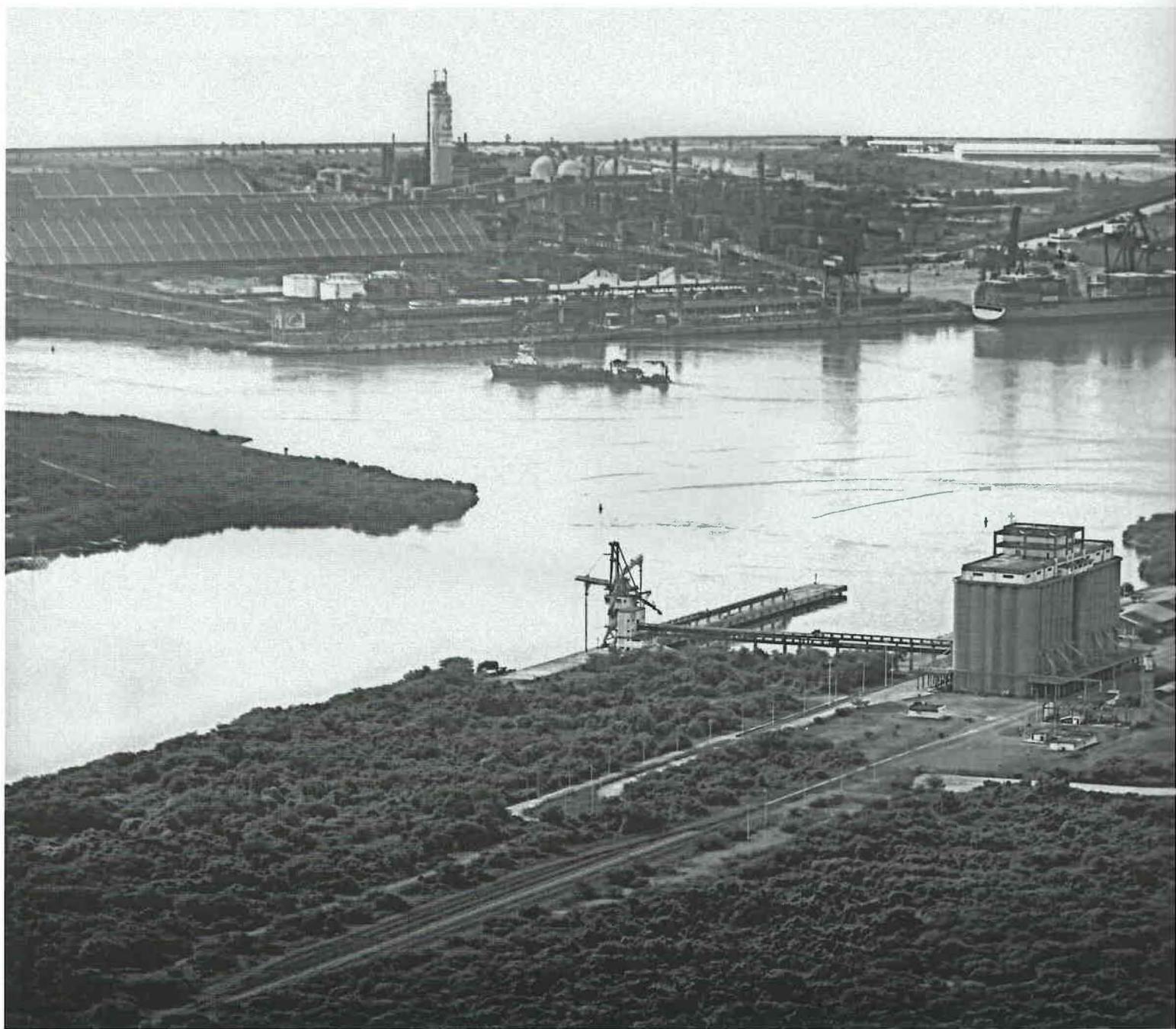
• CANAL NOROESTE

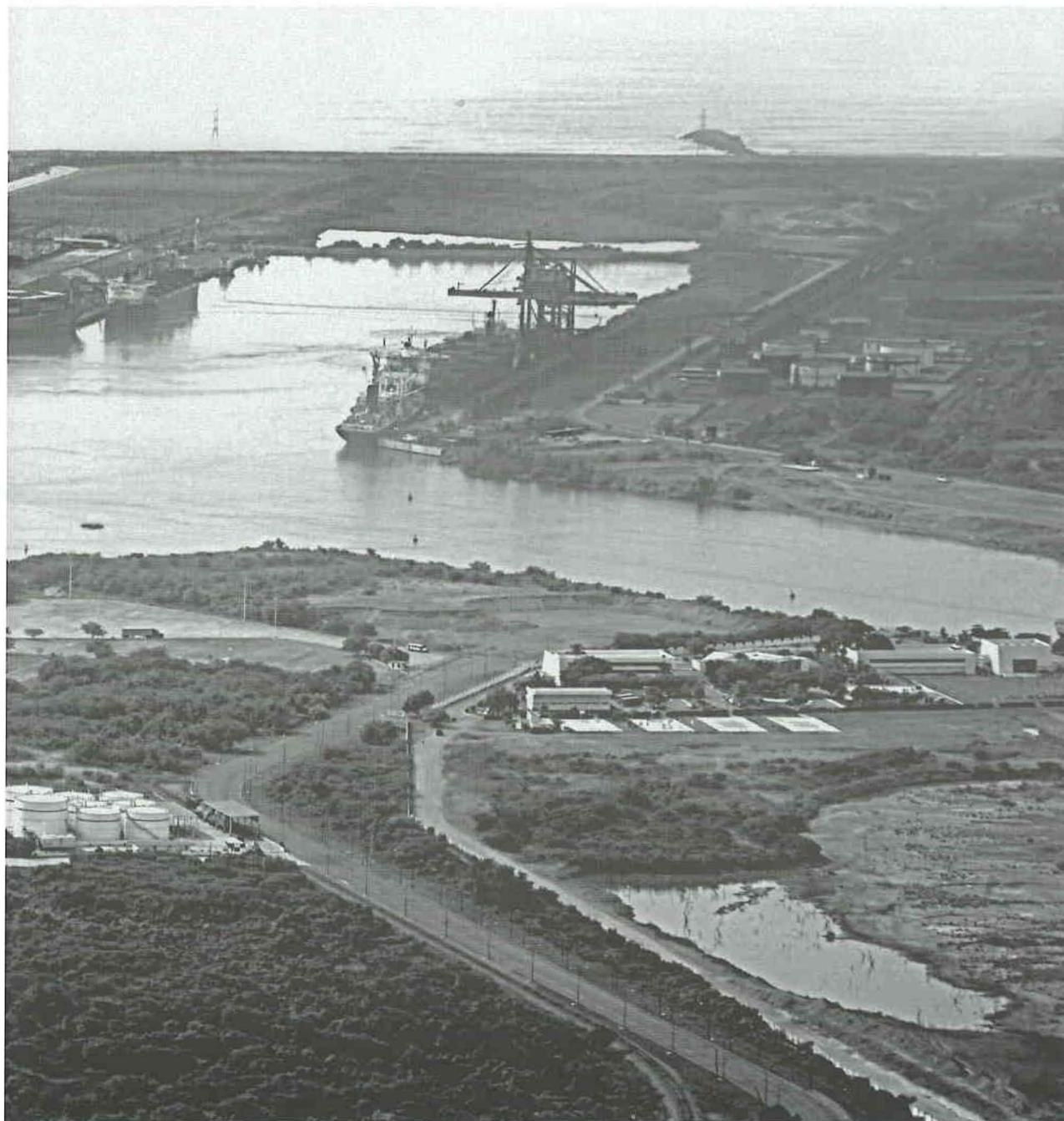
Longitud actual (metros)	756
Ancho total	224
Ancho de plantilla (metros)	100
Profundidad (metros)	8.00
Manga máxima (metros)	50





DÁRSENAS





• DÁRSENA DE CIABOGA

Diámetro actual	700
Profundidad (metros)	16.50
Eslora máxima (metros)	350





• DÁRSENA COMERCIAL

Diámetro actual	600
Profundidad (metros)	16.50
Eslora máxima (metros)	300





• DÁRSENAS NORTE Y ORIENTE
(Por construir)

Diámetro (metros)	600
Profundidad (metros)	16.50
Eslora máxima (metros)	300





- FONDEADERO

Longitud actual (metros)	5,282
Ancho total	-
Ancho de plantilla (metros)	2,892
Profundidad (metros)	30 a 50
Manga máxima (metros)	-





CAPACIDADES DE ATRAQUE

El recinto portuario puede albergar 21 mil 844 metros de frentes de agua. Actualmente se tienen 3 mil 689 metros de muelles construidos con profundidades de 6, 8, 11, 12, 14 y 16.50 metros y con capacidades estructurales para recibir embarcaciones de 20 mil hasta 150 mil toneladas de desplazamiento.



SERVICIOS

La alta eficiencia y productividad operativa del puerto obedece a sus permanentes servicios para la atención de las necesidades de los usuarios. Con este propósito están dispuestas instalaciones apropiadas durante las 24 horas de todos los días del año.

El puerto cuenta con 21.5 kilómetros de vialidades y 21 kilómetros de vías férreas, para dar fluidez a las mercancías que transitan dentro del recinto.

Las ayudas a la navegación son las más modernas y permiten el arribo y salida de todo tipo de embarcaciones, por disponer de una boya de recalada, un faro con alcance de 17 millas náuticas, un respondedor de radar, 14 boyas de canal, 16 balizas de situación y cuatro balizas de enfilación, que proporcionan seguridad a las embarcaciones que hacen uso del puerto.

En lo interno, el puerto cumple con todas las normas de seguridad y protección para personas, instalaciones, embarcaciones y mercancías.

El puerto Lázaro Cárdenas ES UN PUERTO SEGURO.

SERVICIOS

Maniobras de Carga y Descarga.	Suministro de Combustibles y Lubricantes
Fumigación	Reparación de Embarcaciones a flote
Remolque	Recolección de desechos
Lanchaje	Almacenaje
Avituallamiento	Pilotaje
Maniobras de Alijo, Estiba y Acarreo	Vigilancia
Básculas	Suministro de Agua
Consolidación y Desconsolidación	Tendido de Barreras Flotantes
Amarre y Desamarre	





SERVICIOS GENERALES

En materia de servicios urbano industriales, el puerto Lázaro Cárdenas cuenta con accesos carretero y ferroviario, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, agua cruda, telefonía y combustible para satisfacer la demanda de la industria que pueda establecerse.





CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO



La capacidad de almacenamiento del puerto Lázaro Cárdenas es de 1 millón 465 mil 35 metros cuadrados. El área de contenedores cuenta con una superficie con 396 tomas de corriente para contenedores refrigerados. Los silos tienen capacidad para almacenar 80 mil toneladas métricas de granos y su maquinaria está diseñada para descargar 350 toneladas por hora.





- Patio de contenedores

Uso	Público
Operado	LCTPC S.A. de C.V.
Superficie	76,856 m ²



- Patio de consolidación de contenedores

Uso	Público
Operado	LCTPC S.A de C.V.
Superficie	57,429 m2

- Bodega de consolidación de contenedores

Uso	Público
Operado	LCTPC S.A. de C.V.
Superficie	5,156 m2



• Bodega No. 2

Uso	Preferencial
Operado	por Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas, S. A. de C. V.
Superficie	4,500 m ²





- Patio de carga general TUM I

Uso	Preferencial
Operado	por Ispat Portuarios, S. A. de C. V.
Superficie	20,344 m ²





- Patio de carga general TUM II

Uso	Preferencial
Operado	por Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas, S. A. de C. V.
Superficie	6,186 m ²





• Bodega No. 1

Uso	Preferencial
Operado	por Ispat Portuarios, S. A. de C. V.
Superficie	3,420 m ²





TERMINALES

	EXTENSIÓN
Terminal Granelera	15,064 m ²
Terminal de Usos Múltiples I	36,233 m ²
Terminal de Usos Múltiples II	26,656 m ²
Terminal de Contenedores	184,944 m ²



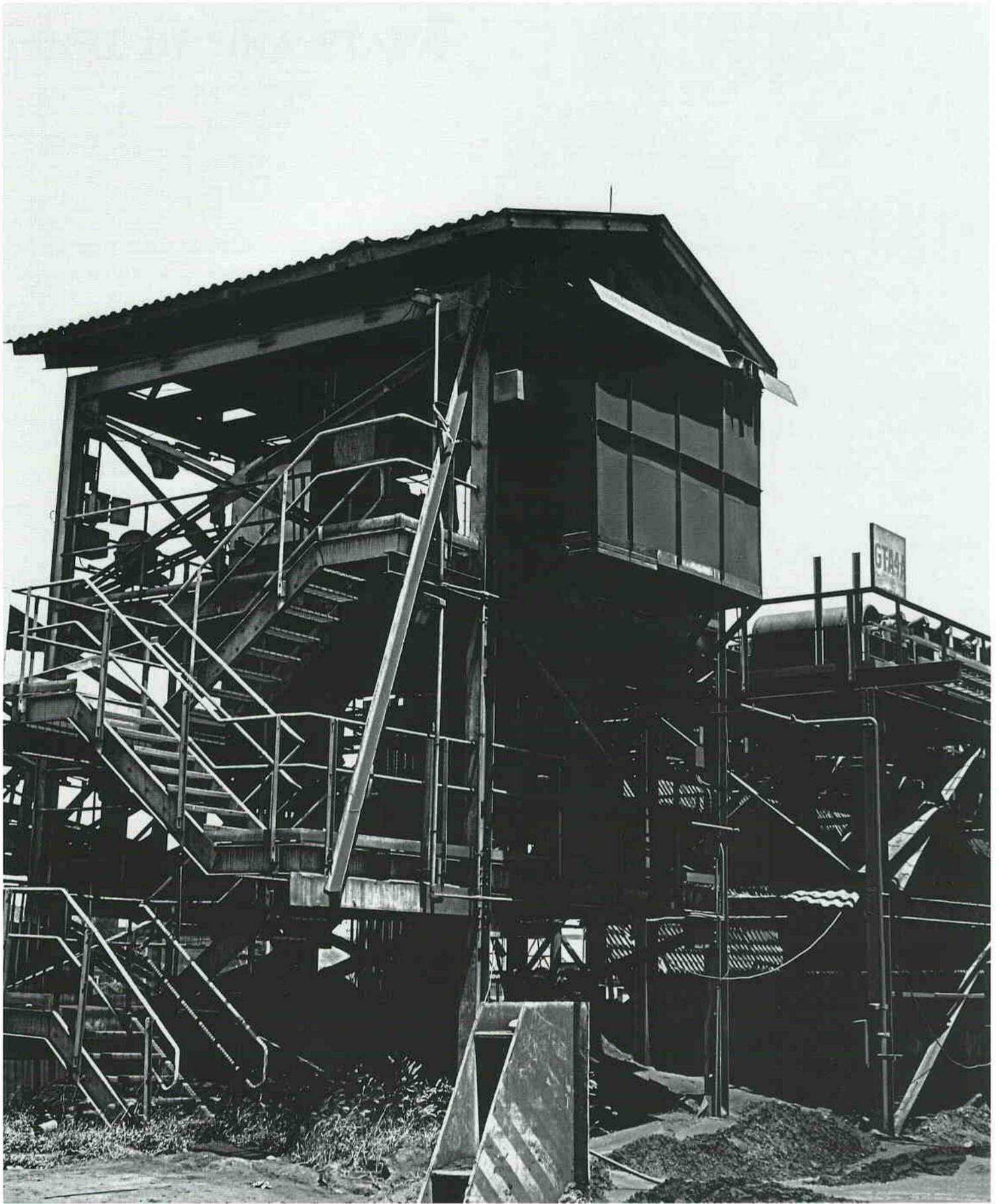


Terminales Privadas

EXTENSIÓN

Terminal de Minerales	60,328 m ²
Terminal de Fluidos	1'783,413 m ²
Terminal de Carbón	1'163,408 m ²
Terminal de Fertilizantes	1'487,381 m ²





FINAL DE UNA ETAPA

Hoy me toca cerrar la edición de un modesto documento que desea reconocer a todos los convencidos de que en México se están haciendo las cosas bien y para bien de los mexicanos.

Reciban un homenaje todos los que han participado en este proyecto:

los que concibieron la idea,
los que realizaron estudios, análisis,
los obreros que lo han forjado,
los primeros,
los que están,
los que han dado su vida,
los ciudadanos,
los que llegaron,
los que ya se fueron,
los que han creído y han invertido,
las mujeres que junto a sus compañeros han sufrido.

No me atrevo a poner nombres, porque seguramente olvidaré alguno o no sabré si alguien ha escrito cualquiera de estas historias y está en el anonimato.

Con profundo respeto y admiración, a mis 74 compañeros que de febrero de 2002 a la fecha se unieron a un grupo de soñadores, que amamos nuestro país y que estamos dando la batalla.

A los que no les hemos cumplido, pido disculpas, trataremos de hacerlo mejor, para que nuestros hijos, esposas, familiares y amigos puedan estar orgullosos de nuestro esfuerzo y trabajo.

Con profundo agradecimiento al gobernador Lázaro Cárdenas Batel, por su extraordinario apoyo, pues sin su esfuerzo e interés no hubiéramos logrado lo que hemos avanzado en los últimos dos años; al Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, César Patricio Reyes Roel, por la confianza y apoyo que nos ha brindado y nos alienta siempre a seguir adelante; a Eloy Vargas Arreola, un michoacano de excepción. A Chava, Raúl, Tomás, Joel, Saúl y Nacho, llegamos juntos y seguimos juntos.

A los empresarios y sus equipos de trabajo, don Francisco López Barredo (q.e.p.d.), John Meredith, Michael Power, Jorge Lecona Ruiz, Kenneth G. Johnson, Frank Halliwell, Steve Gallaway, Salvador García, Miguel E. García, Felipe E. Bracamontes Venegas, Carlos Vélez, Oscar Vázquez Padua, Fernando Guerrero Moreno, Julio Falconi, Emilio Sánchez Meza, Arturo López Riestra, entre otros no menos importantes.

“Si no cuesta trabajo, no vale la pena hacerlo”

Juan Paratore García
Director General del puerto Lázaro Cárdenas.

APÉNDICES

PRESIDENTES DE MÉXICO 1930-2004

PERÍODO

1930-1932	Pascual Ortiz Rubio
1932-1934	Abelardo L. Rodríguez
1934-1940	Lázaro Cárdenas
1940-1946	M. Ávila Camacho
1946-1952	Miguel Alemán Valdez
1952-1958	Adolfo Ruiz Cortines
1958-1964	Adolfo López Mateos
1964-1970	Gustavo Díaz Ordaz
1970-1976	Luis Echeverría A.
1976-1982	José López Portillo
1982-1988	Miguel de la Madrid H.
1988-1994	Carlos Salinas de Gortari
1994-2000	Ernesto Zedillo Ponce de León
2000-2006	Vicente Fox Quezada

GOBERNADORES DE MICHOACÁN 1924-2004

PERÍODO

1924	Interino	Ponciano Pulido
1924-1928	Constitucional	Enrique Ramírez
1928-1932	Constitucional	Lázaro Cárdenas
1932-1934	Constitucional	Benigno Serrato
1935	Interino	Rafael Sánchez Tapia
1936	Interino	Rafael Ordorica Villamar
1936-1939	Constitucional	Gildardo Magaña
1940-1944	Constitucional	Félix Ireta Viveros
1945-1951	Constitucional	José María Mendoza Pardo
1952-1958	Constitucional	Dámaso Cárdenas
1956-1962	Constitucional	David Franco Rodríguez
1962-1968	Constitucional	Agustín Arriaga Rivera
1968-1972	Constitucional	Carlos Gálvez Betancourt
1972-1974	Interino	José Servando Chávez Hernández
1974-1980	Constitucional	Carlos Torres Manzo
1980-1986	Constitucional	Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano
1986-1988	Constitucional	Luis Martínez Villicaña
1988-1992	Interino	Jaime Genovevo Figueroa Zamudio
1992-1994	Constitucional	Ausencio Chavez Martínez
1996-2002	Constitucional	Victor Manuel Tinoco Rubí
2002- 2008	Constitucional	Lázaro Cárdenas Batel

PRESIDENTES MUNICIPALES DE LÁZARO CÁRDENAS

PERÍODO

1948-1950	Luis Romero Soberanis
1951-1953	Cresenciano García Pano
1954-1956	Jesús Palafox Esquivel
1957-1959	Luis Sotelo Pérez Adalberto Hernández J. Luis Luna Serrano
1960-1962	Felipe Pérez Tapia Andrés Valle Dueñas
1963-1965	Luis Sotelo Pérez
1966-1968	Benjamín Galeana Núñez
1969-1971	Jesús Palafox Esquivel
1972-1974	Benigno Trejo Ibarra
1975-1977	Arturo Aragón Sánchez Carlos Ixta Ixta
1978-1980	Heberto Berber Torres
1981-1983	Rafael Melgoza Radillo Raúl Loperena Robles
1984-1986	Rogaciano Morales Reyes Nicolás León Hernández
1987-1989	Benigno Trejo Ibarra Fernando Uriegas Ramírez Idelfonso Estrada Jacobo
1990-1992	Manuel Santamaría Contreras
1993-1995	Enrique Luna Guido Ramón Aguilar Jerónimo
1996-1998	Rafael Melgoza Radillo
1999-2001	David Zamudio Gutiérrez
2002-2004	Manuel Santamaría Contreras

COORDINACIÓN DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE

César Patricio Reyes Roel
Coordinador General de Puertos y Marina Mercante

Ángel González Rul
Director General de Puertos

Tomás Lozano y Pardiñas
Director General de Marina Mercante

Leonardo Lazo Margain
Director General de Capitánías

Gil Ubaldo Ramírez Martínez
Director General Fidena

Raymundo Mata Contreras
Director General Adjunto de Marina Mercante

Alejandro Ávalos Tejeda
Director de Asuntos Económicos y
Programas Especiales

Cecilia Gutiérrez Fuhrken-Phelan
Asistente Privada del Coordinador General

Marco Tulio Munive Temoltzin
Jefe de La Unidad de Planeación Estratégica
Marítimo-Portuaria
Ángel Cortés Pérez
Subdirector de Asuntos Económicos

Francisco Altamirano Trejo
Subdirector de Asuntos Legales y Contenciosos

Israel Pérez Martínez
Subdirector de Medios y Política Comercial

Sabás V. Lemarroy Ramos
Subdirector de Planeación Estratégica

Ángel Cecilio Lepe Vasconcelos
Subdirector para la Política Pública de Cruceros

Luis Nieto Hernández
Subdirector de Información Programática

Juan Celydonio Hernández Macal
Seguimiento y Atención Ciudadana

Gabriela Ávila Lopez
Jefa del Departamento Técnico y
Seguimiento de Programas

Abelardo Rico Monarrez
Coordinador Administrativo

AUTORIDADES

Lázaro Cárdenas Batel
Gobernador del Estado de Michoacán

Eloy Vargas Arreola
Secretario de Desarrollo Económico
del Estado de Michoacán

Manuel Santamaría Contreras
Presidente Municipal de Lázaro Cárdenas

Juan Francisco Reséndez Estrada
Capitán de Puerto, SCT

Jorge Espino Ascanio
Administrador de la Aduana Marítima, SHCP

Tiburcio Rodríguez Flores
Comandante de la VI Zona Naval Militar, Semar

Alejandro Salomón Velmar
Comandante de la VI Zona Naval Militar (Inspección
del Mando Territorial), Semar

Adrián Salcedo Alvarez
Comandante del 44°. Batallón de Infantería del
Ejército Mexicano, Sedena

Carlos Valle Mosqueda
Comandante de la Guarnición Militar del Ejército
Mexicano, Sedena

Adrián Ávila Coronel
Encargado del Servicio Nacional de Sanidad,
Inocuidad y Calidad Agroalimenticia, Sagarpa

Marina Elena Cervantes Arroyo
Jefa de la Jurisdicción Sanitaria No. 8, SSA

Francisco Alva Rosas
Piloto de Puerto

Edgardo Ramírez Garza
Piloto de Puerto

Miguel A. Elizondo Silva
Piloto de Puerto

José R. Mendoza Ramos
Piloto de Puerto

Eduardo Friginals Aguilar
Piloto de Puerto

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE LÁZARO CÁRDENAS, S.A. DE C.V.

Juan Paratore García
Director General

Tomás Aguirre Aguirre
Gerente de Administración y Finanzas

Armando Herrera Avendaño
Gerente de Comercialización

Raúl Antonio Correa Arenas
Gerente de Ingeniería

Joel Méndez Reyes
Gerente de Operaciones

Jorge Horacio Chávez Martínez
Gerente Jurídico

Juan Manuel Trejo Contel
Titular del Órgano Interno de Control

Ignacio Carmona Villalpando
Subgerente de Construcción y Mantenimiento

Héctor Carranza Arista
Subgerente de Planeación y Desarrollo Comercial

152

Rubén Medina González
Subgerente de Recinto Fiscal

Diana Rosalía Munive Temoltzin
Subgerente de Administración

José Vázquez Santacruz
Subgerente de Informática

Saúl Castro Lozano
Subgerente de Mantenimiento de Equipo Mayor

Juan Ariel Gaxiola Villa
Subgerente Técnico de Proyectos

Esteban Olea Valerio
Subgerente de Finanzas

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN 2004

PROPIETARIOS

Ing. César P. Reyes Roel
Coordinador General de Puertos y Marina
Mercante.- S.C.T.

Ing. Leonardo Lazo Margain
Director General de Capitanías, S.C.T.

Lic. Alberto Castillo Adame
Director General de Programación,
Organización y Presupuesto de la S.C.T.

Ing. Víctor Hugo Castañón Guevara
Director General del Centro
S.C.T. Michoacán

Lic. Pablo Salvador Reyes Prunedá
Director General de Programación y Presupuesto
"B" de la S.H.C.P.

Lic. Gilda A. Trujillo González
Delegada Federal de la Secretaría de Economía en el
estado de Michoacán

Lic. Eloy Vargas Arreola
Secretario de Desarrollo Económico
del Gobierno del estado de Michoacán

Lic. Luis Gabriel Martínez Márquez
Director Estatal de Bancomext
en Michoacán

Manuel Santamaría Contreras
Presidente Municipal de Cd. Lázaro Cárdenas,
Michoacán

Ing. Joaquín Compeán Tobias
Presidente del Consejo Coordinador Empresarial.
Cd. Lázaro Cárdenas, Michoacán

SUPLENTES

Lic. José T. Lozano y Pardinás
Director General de Marina Mercante.- S.C.T.

Lic. Horacio Carrillo Suárez
Director de Análisis Programático, S.C.T.

C.P. Sonia Ventura Hilerio
Directora de seguimiento de Comités y Órganos de Gobierno
de Entidades Paraestatales de la S.C.T.

Ing. C. Ernesto Gamboa Ramírez
Subdirector de Transporte del Centro S.C.T. Michoacán

Lic. Héctor Vega Muñoz
Director de Programación y Presupuesto
de Paraestatales de Puertos y Aeropuertos de la S.H.C.P.

Ing. Humberto Ortega Salceda
Director de promoción a la industria y el comercio, Secretaría
de Economía, Michoacán

Ing. Miguel Bernal Macouzet
Subsecretario de atracción de inversiones de la Secretaría de
Desarrollo Económico en Michoacán.

Lic. Jesús López Zavala
Ejecutivo Centro Bancomext Morelia

Ing. Jesús A. Mendoza Lara
Coordinador de Planeación para el Desarrollo Municipal y
encargado de la Dirección de Fomento Económico en L.
Cárdenas, Michoacán

Ing. Jorge A. Fernández Barragán
Presidente de la Asociación de Empacadores y Exportadores de
aguacate, principal accionista y director general de Agrifrut, S.A

COMISARIOS

PROPIETARIOS

Lic. Froylán R. Hernández Lara
Comisario Publico "A" Designado por la Sefupu.

SUPLENTES

Lic. Jorge Ventura Nevares
Comisario Publico "B" Designado por la Sefupu.

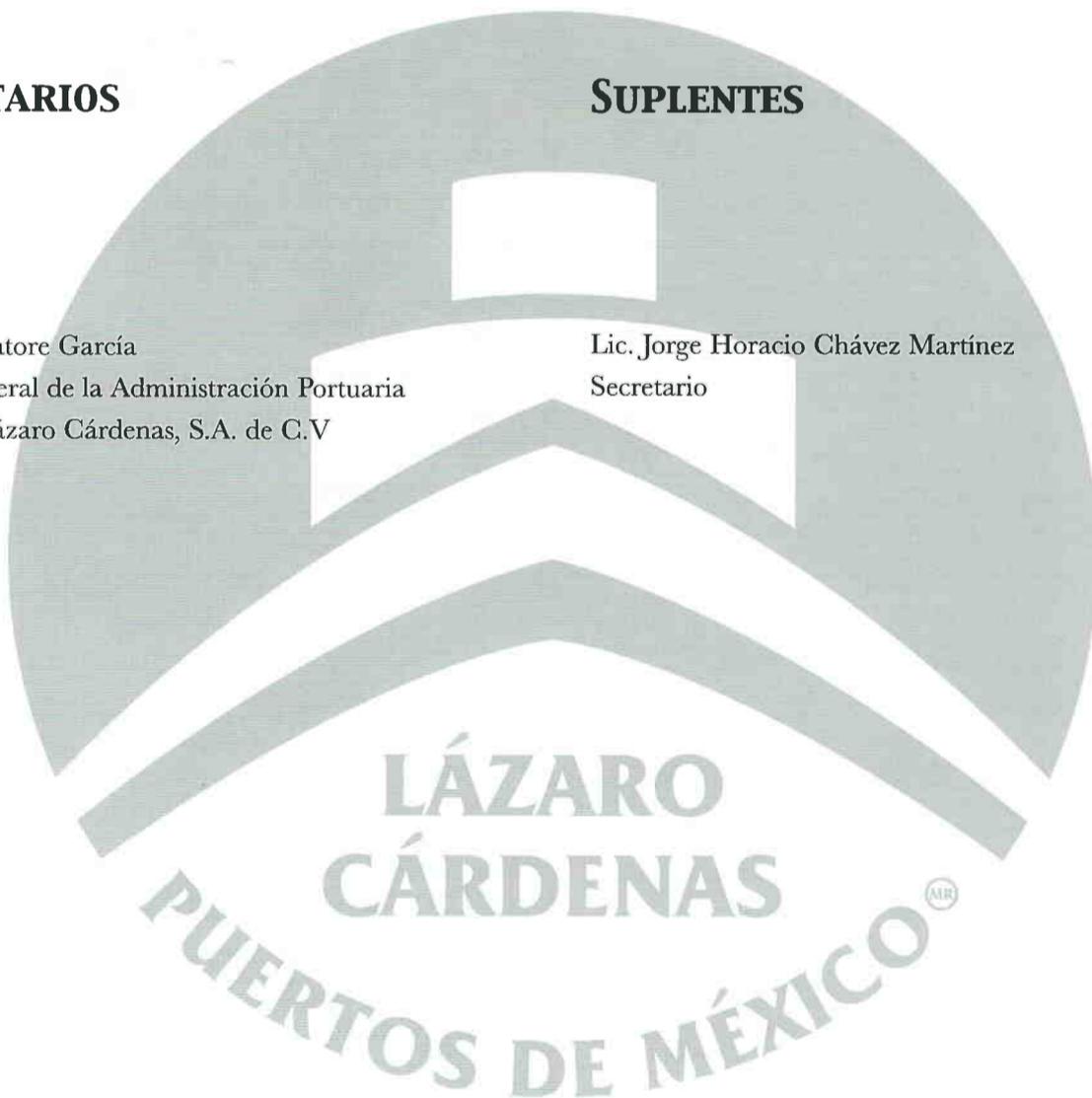
POR ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE LÁZARO CÁRDENAS, S.A. DE C.V.

PROPIETARIOS

Ing. Juan Paratore García
Director General de la Administración Portuaria
Integral de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.

SUPLENTES

Lic. Jorge Horacio Chávez Martínez
Secretario



PERSONAL

1	José Francisco Aguilar Camacho	39	Graciela Morón Orozco
2	Laurencia Aguilar Fonseca	40	Diana Rosalía Munive Temoltzin
3	Tomás Aguirre Aguirre	41	Rubén Muñoz Saldaña
4	Víctor Manuel Albarrán Domínguez	42	Miguel Murga de la O
5	Alejandro Armendáriz Mondragón	43	Juan Carlos Núñez Campos
6	Rubén Arreola Vázquez	44	Teresa Núñez Chávez
7	Ericka Banderas Corona	45	Esteban Olea Valverio
8	Sandra Elizabeth Barreda Alonso	46	Eliazar Ortiz Magaña
9	Arturo Barrios Galaviz	47	Sonia Ortiz Sánchez
10	Sara Bautista Hernández	48	Gregorio Palma Pantoja
11	Ingrid Cabrera Pérez	49	Juan Paratore García
12	Ignacio Carmona Villalpando	50	Javier Peñaloza Garibo
13	Héctor Carranza Arista	51	Angel Pérez García
14	Saúl Castro Lozano	52	Wilfrido Quintana Rivera
15	Carlos Manuel Corral Villegas	53	María Ramírez Herrera
16	Raúl Antonio Correa Arenas	54	Rubén Ramírez Tapia
17	Alberto Cortez Patricio	55	Jesús Ríos Ramos
18	Anna Hida Chávez Alemán	56	Marilú Rivera Camacho
19	Jorge Horacio Chávez Martínez	57	Efrén Rodríguez Torres
20	Ismael Duarte Correa	58	Alejandra Ruiz De la Llata
21	Rosa Isela Estrada Bermúdez	59	Teresa Margarita Ruiz Mercado
22	Audel Gallardo De los Santos	60	Angelina Sáenz García
23	Apolinar García Godoy	61	Yaritza Salvatierra Gutiérrez
24	Víctor Manuel García Maciel	62	Jorge Sánchez Guerrero
25	Juan Ariel Gaxiola Villa	63	Carmina Solís Hurtado
26	Norberto Gómez Ortiz	64	Raúl Toledo Marín
27	Jaime González Montes	65	José Torres Antolino
28	Isaac Daniel Gutiérrez Santiago	66	Víctor Manuel Trejo Caravantes
29	Marcos Hernández López	67	Juan Manuel Trejo Contel
30	Benjamín Hernández Martínez	68	José Germán Vargas Bolaños
31	Armando Herrera Avendaño	69	José Vázquez Santacruz
32	Alfredo Herrera Ávila	70	José Luis Velasco Carrillo
33	Jaime Jaime Ramírez	71	Irma Vieyra Rosas
34	Pedro Nolasco López Curiel	72	Jesús Manuel Villalobos Zavala
35	Mario López Razo	73	José Mario Villalvazo Vila
36	Rubén Medina González	74	Alma Delia Zarco Méndez
37	Joel Méndez Reyes		
38	Dinorah Moreno Salazar		

BIBLIOGRAFÍA

Memorias documentadas de Melchor Ocampo del Balsas

Mario Osorio Valle

Los Nuevos Puertos Mexicanos

Cuauhtémoc Anda Gutiérrez

Grupo Noriega Editores

Memoria No. 3

“Iniciación de estudios físicos en la zona del bajo río Balsas realizados en el año de 1962”.

Secretaría de Marina

Memoria No. 15

“Memoria descriptiva de la campaña de medidas en el bajo río Balsas desarrollada en el año de 1963”.

Secretaría de Marina

Memoria No. 22

“Estudios de campo realizados en el bajo Río Balsas durante el año de 1964”.

Secretaría de Marina

Fraccionamiento de la Hacienda de la Orilla Distrito de Salazar, Michoacán.

Gabino Vázquez

“Permiso provisional otorgado a servicios portuarios de Lázaro Cárdenas” publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de febrero de 1974.

“Acuerdo que autoriza el tránsito de los tripulantes de las embarcaciones que arriben a puerto Lázaro Cárdenas”, Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de julio de 1974.

“Decreto de expropiación de terrenos del ejido Melchor Ocampo a favor de la Secretaría de Marina” publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de septiembre 1973.

Revista oficial de las fiestas de Marzo, año 1999, documento “Cronología histórica de la Región del Balsas”

Revista oficial de Las Fiestas De Marzo, año 2000, apéndice industria págs: 10-13.

Plan estratégico Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas, Documento “Reforma Portuaria”

Sitio de internet del Gobierno de Michoacán en su apartado Comunicados/Documentos:

- Acuerdo de cooperación y amistad entre los puertos de Ningbo, China Y Lázaro Cardenas, México, publicado el 17 de junio de 2002.

- Se logra la integración del puerto de Lázaro Cárdenas al corredor multimodal transpacífico Apec publicado el 21 de octubre de 2002.

- Firme el liderazgo del puerto Lázaro Cárdenas, publicado el 28 de abril de 2003.

- El puerto Lázaro Cárdenas se abre al comercio mundial, publicado el 19 de noviembre de 2003.

- Inicia formalmente operaciones terminal de contenedores en el puerto Lázaro Cárdenas, publicado el día 24 de noviembre de 2003.

- Entregan empresas propuestas para la construcción de la terminal de gas natural en Lázaro Cárdenas, publicado el 10 de febrero de 2004.

- Gana Repsol licitación para operar terminal de gas en el puerto Lázaro Cárdenas, publicado el 17 de febrero 2004.

Sitio de internet de La Voz de Michoacán documento:
“Optimizarán puerto de Lázaro Cárdenas”, publicado el día
19 de febrero de 2004.

Sitio de internet del grupo Centurión de México apartado /
Quiénes somos.

Sitio de internet del Grupo Icade apartado / Portuario inter-
nacional

157

Sitio de internet de La Versión Estenográfica del discurso del
presidente Ernesto Zedillo, durante la presentación del progra-
ma de carreteras federales 2000.

Sitio de internet de Administración Portuaria Integral de
Lázaro Cárdenas, S. A. de C. V., en sus apartados:

- Puerto
- Industria
- Capacidad
- Comercio
- Información General
- Marco Jurídico
- Información Oportuna.

Sitio de internet de Almacenadora Mercader, S. A., de C. V.,
apartado unidad Lázaro Cárdena.

INVESTIGACIÓN Y REDACCIÓN DE CONTENIDO

Juan Manuel Trejo Contel

Patricia Marina Aceves Hernández

COORDINACIÓN EDITORIAL

M.C. Armando Herrera Avendaño

EDICIÓN

Grupo Comercial XXI, S.A. de C.V.

COORDINACIÓN DE PRODUCCIÓN

GCM, S.A. de C.V.

IMPRESIÓN

Péche Impresiones

SUPERVISIÓN DE LA EDICIÓN

Alejandro Alemán Ramos

DISEÑO GRÁFICO

Marco Iván Sagástegui Enriquez

EDICIÓN DE FOTOGRAFÍA

Mauricio Sagástegui Enriquez

CORRECCIÓN DE ESTILO

Matilde Okhuysen Hernández

FOTOGRAFÍA

Archivo fotográfico Apilac

Jesús Villavicencio Sanchez

Paola García Navarrete

Soraya García Tinajero

ISBN en trámite

Este libro se terminó de imprimir
en Abril de 2004 en
los talleres de Péche Impresiones,
Quetzalcóatl 48, Col. Tlaxpana,
Delegación Miguel Hidalgo, D.F.
Tels: 5705 0204 y 5705 4946

Esta edición consta
de 3,000 ejemplares