



**UNIVERSIDAD MICHOACANA
DE SAN NICOLAS DE HIDALGO**

FACULTAD DE HISTORIA

OPCION:

HISTORIA REGIONAL CONTINENTAL

TESIS

Para obtener el grado de Maestro en Historia:

*Análisis del Derecho Marítimo en México y de la conservación
del patrimonio marítimo en el Estado de Michoacán el caso
del puerto de Lázaro Cárdenas de 1963 - 1994*

TESISTA:

LIC. MARGARITA ALEJANDRA RAMÍREZ GIL.

ASESORA:

MTRA. LAURA EUGENIA SOLÍS CHÁVEZ.

MORELIA, MICH. FEBRERO DEL 2007.



INDICE.	PAGINA
AGREDECIMIENTOS	3
INTRODUCCIÓN	4
ABREVIATURAS	34
CAPÍTULO I	
CONTEXTO HISTORICO DEL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO	35
I.1 Legislaciones relativas al Derecho Marítimo y leyes actuales a partir de 1824	51
I.2 El derecho internacional y los tratados marítimos	64
CAPITULO II	
PRINCIPIOS DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL MAR EN MÉXICO 1963 - 1994.	
II.1 Los espacios marítimos y los tratados internacionales	71
II.2 Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar	73
II.2.1 Órganos establecidos en virtud de la Convención	74
II.3 Mar territorial	75
II.4 Zona contigua	82
II.5 Zona Económica Exclusiva	83
II.6 La Ley Federal del Mar	87
CAPITULO III	
EL DERECHO MARÍTIMO Y EL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS	98
III.1 Los puertos mexicanos en la región del Pacífico	99
III.1.1 La actividad portuaria en el Pacífico mexicano	108
III.2 El puerto de Lázaro Cárdenas y el derecho marítimo	122
III.2.1 Aspecto físico- geográfico	124
III.3 Contexto histórico del puerto de Lázaro Cárdenas	127
III.3.1 La costa de Michoacán en el siglo XIX	133
III.3.2 El proyecto económico del Balsas de 1868	138
III.4 El puerto: planeación, construcción y funcionamiento	149

	PÁGINA
III.5 La actividad pesquera en México	161
III.6 El patrimonio marítimo del litoral del Pacífico mexicano	179
III.7 El Derecho Ambiental y su relación con el Derecho Marítimo	185
III.8 El derecho ambiental y el derecho marítimo como instrumentos para la protección del patrimonio marítimo	192
III.9 Los recursos marinos como patrimonio del Estado de Michoacán	198
CONCLUSIONES	202
ANEXOS Y MAPAS	208
CRONOLOGÍA	227
ACERVOS DOCUMENTALES	231
BIBLIOGRAFÍA	232

AGRADECIMIENTOS.

Esta investigación se realizó con recursos otorgados por CONACYT.

Doy gracias a Dios por ser mi guía a lo largo de mi vida, ya que sin Fe no puede estar uno completo.

Agradezco también el apoyo constante e incondicional de mis Padres, quienes siempre se han preocupado por mí y me han aconsejado, y aunque tú papá no pudiste ver el trabajo terminado, yo sé que siempre estás acompañándome y apoyándome, y que vas a seguir sintiéndote orgulloso de mí.

Agradezco a mi esposo y a mis hijos todo su tiempo y apoyo que me dieron para dedicarlo a mis estudios y no pude estar con ustedes.

A mis hermanos gracias por ayudarme y darme siempre alguna palabra de aliento cuando lo necesite.

A la maestra Laura Solís por su ayuda constante y sus enseñanzas, ya que todo ese apoyo hizo posible que se lograra esta investigación.

Al Lic. José Antonio Estrada Sámano, por su apoyo moral, ya que gracias a sus enseñanzas se dieron las bases y la inquietud para realizar esta investigación.

A las compañeras del Seminario de Historia ambiental gracias por su apoyo y amistad, además de que esta investigación se enriqueció con sus comentarios y aportaciones.

Por todo gracias.

INTRODUCCIÓN

En la presente investigación se hará un análisis del Derecho Marítimo en México, así mismo se analiza brevemente lo relacionado con la conservación y la explotación de recursos marinos en nuestro país tomando como referencia el puerto de Lázaro Cárdenas. El derecho marítimo abarca la actividad pesquera y portuaria por ser parte del mismo. Pretendemos obtener un conocimiento de los antecedentes del Derecho Marítimo y poder conocer y explicar las causas por las que en el año de 1963 se crea una legislación especializada para regular esta rama del derecho en México.

Es necesario mencionar también que la legislación marítima establecida en 1963 ha sido derogada y se elaboró una nueva en el año de 1993, por lo que considero importante realizar un análisis general sobre las causas que originaron los cambios a la legislación, además de conocer el contexto histórico que se vivía en ese período, el cual podría haber sido una de las causas para que estos preceptos legales fueran modificados.

México esta relacionado con muchos países y en consecuencia se puede llevar a cabo un estudio de los tratados internacionales que ha realizado con el resto del mundo, tomando en cuenta también los tratados que engloban a los países de la cuenca del Pacífico¹, y poder conocer y analizar las repercusiones de esta legislación, en un caso concreto el puerto de Lázaro Cárdenas.

El eje de la investigación es el derecho marítimo en México y una de las variables de este trabajo es lo relacionado con el patrimonio marino y el aprovechamiento de los recursos marinos dentro del estado de Michoacán. Tomando en cuenta que en esta variable encontramos la relación con el derecho ambiental; el cual es una rama del derecho que tiene

¹ Al hacer referencia sobre la cuenca del Pacífico, se habla sobre el espacio geopolítico y no del geográfico; debido a que este bloque esta constituido por por os elementos importantes, América del Norte encabezado por Estados Unidos y Asia Pacífico en donde la primera potencia es Japón. En ambos bloques económicos se encuentran países industrializados y países con menor desarrollo industrial pero que destacan como productores y exportadores de materias primas. PEÑA de Paz, Francisco, *La región occidente de México y la cuenca del Pacífico: ¿una opción de comercio agropecuario?*, México, Universidad Autónoma de Chapingo, Universidad de Colima, Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo E. C., 1999, p. 11-13.

una conexión importante con el derecho marítimo, por que ambos buscan la protección de los recursos naturales, y el mejor uso del mar.

Una segunda variable que se desprende de esta investigación es el caso del puerto industrial de altura Lázaro Cárdenas, Michoacán; el cual será tomado como ejemplo de la aplicación del derecho marítimo en México. Por lo tanto se hace un breve análisis de la conformación del mismo y algunos de los aspectos más importantes relacionados con este puerto de altura, mediante lo cual pretendemos que toma del derecho marítimo se convierta en una ventana para el análisis histórico, de tres décadas del siglo XX.

Este tema del Derecho Marítimo se ha tratado muy poco, por lo que tiene muchos aspectos importantes e interesantes de los cuáles se puede aprender y tomar en cuenta para conocer la gran riqueza que se tiene en nuestro estado y en el país esperamos que la investigación sirva para comprender la importancia del derecho marítimo y el respeto a la legislación, ya que es una base para la conservación de nuestro patrimonio marino y el avance económico de México.

El estudio y análisis de los principales antecedentes del Derecho Marítimo en México, nos permitirá comprender un largo proceso histórico de legislación para llegar a la elaboración de las normas, leyes y reglamentos que conforman el derecho marítimo mexicano en 1963.

Nuestro país al ser bioceánico tiene grandes posibilidades de llevar a cabo el tráfico marítimo, lo que significa que contamos con las condiciones geográficas para desarrollar una gran comunicación con el resto de los países que tienen costas lo que facilita el comercio, por lo tanto, es importante conocer el origen, las bases y los objetivos fundamentales que se tomaron en cuenta para la creación de una legislación marítima que regulara esta actividad.

Para comprender de una manera más clara los cambios legislativos es necesario conocer el contexto histórico en el que se elaboran las leyes, tomando en cuenta que la historicidad

del periodo de estudio (1963-1994) se caracteriza por un gran auge al aspecto marítimo, no sólo a nivel federal sino también en el estado de Michoacán, y un ejemplo de esta situación es el proyecto de construcción del puerto de Lázaro Cárdenas.

En cuanto al tema del patrimonio marítimo, sabemos que todo patrimonio tiene profundas raíces históricas, sobre todo cuando nos referimos al patrimonio de recursos naturales. La presente investigación la enfocaremos al puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán para conocer si se ha logrado impulsar una política de conservación de las riquezas marítimas acorde a la legislación y cómo se fueron aplicando las leyes del derecho marítimo en Lázaro Cárdenas.

Para comprender la historicidad del tema pretendemos efectuar un breve análisis sobre las primeras leyes en México que rigieron la actividad marítima y quienes vieron la forma de obtener beneficios económicos para mejorar al país, además del estudio de las causas principales para que se crearan dichas leyes que regularan el aspecto marítimo en México y toda la actividad marítima, pero de manera principal el estudio se basará en un periodo del siglo XX; que es el momento en el que se formó una legislación marítima en México, así como un estudio sobre la situación de nuestro patrimonio marítimo, de manera especial en el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán y poder conocer cómo se encuentra éste valioso legado y poder defenderlo y preservarlo para las generaciones futuras.

El EJE CENTRAL de la investigación es conocer y analizar las características del derecho Marítimo en México.

PRIMERA VARIABLE: ésta se enfocará a lo relacionado con el patrimonio marítimo, analizando las formas de control y el manejo de recursos marítimos, así como las formas de conservación de las mismas.

SEGUNDA VARIABLE: aquí se hará un breve análisis de las formas de aplicación del derecho marítimo en Lázaro Cárdenas.

El derecho marítimo es un tema que lo han tratado diferentes autores extranjeros, pero en México el principal exponente de este tema es Raúl Cervantes Ahumada quien trata los aspectos marítimos como una gran fuente de ingreso económico para el país, pero, como lo menciona en su libro titulado *Derecho marítimo*, México ha dado la espalda a esta gran riqueza.

En los análisis históricos podemos encontrar un aspecto relacionado con el derecho marítimo y el derecho ambiental, que es la problemática ambiental, este aspecto ha sido tratado por distintos autores los cuales han trabajado el problema en relación a la intervención del hombre sobre la naturaleza, esto al tratar de construir su habitat y cuando generan el proceso productivo; dando como consecuencia un deterioro al ambiente.

La historia ambiental tiene una relación con el derecho marítimo como es el caso de la conservación del patrimonio marítimo y la intervención del hombre sobre los mares y las costas.

A continuación se hará mención de las obras de algunos de los autores que se han consultado porque han realizado algún estudio relacionado con el derecho marítimo o con la historia ambiental que son los dos aspectos que se trabajan en la investigación. Estas aportaciones las presentaré agrupando las obras de acuerdo a los temas que se trabajan en la investigación, mencionando en que capítulo fueron utilizadas sus aportaciones.

En lo que se refiere al Derecho Marítimo y su regulación tenemos a los siguientes autores:

Raúl Cervantes Ahumada, *Derecho Marítimo*, México, Ed. Herrero, 1989, 1006 pp.

Es una obra amplia en la cual el autor presenta los aspectos relacionados con el Derecho Marítimo, haciendo un análisis de los temas que conforman esta rama del derecho.

En uno de los capítulos analiza lo referente a los espacios marítimos y la Ley Federal del Mar, presenta sus impresiones sobre la Convención de las Naciones Unidas y el

Derecho del Mar; así mismo, realiza un análisis de los aspectos relacionados con los puertos, la actividad pesquera, el derecho marítimo mercantil, el derecho marítimo laboral y el derecho marítimo administrativo.

El texto sirve de guía para todos aquellos que se interesen en conocer lo relacionado con las actividades marítimas y su reglamentación.

Esta obra la utilizamos en los tres primeros capítulos para explicar algunos conceptos que se desarrollan en la investigación, además las ideas que aporta el autor son importantes porque es uno de los principales exponentes del derecho marítimo en México, su aportación más importante y trascendental en la historia jurídica es la elaboración del proyecto de la ley de Navegación y Comercio Marítimo, la cual sirvió de base para la ley que fue promulgada en 1963; razón por la cual se consideran importantes el análisis de éste libro.

Felipe Tena Ramírez, *Leyes fundamentales de México 1808-2002*, México, Porrúa, 2002, 1180 pp.

Esta obra es una compilación de las principales reformas que se hicieron a la Constitución Política a partir de 1808 hasta 2002, en cada una de las reformas realizadas a los artículos se presenta un breve análisis de los cambios efectuados.

Este texto fue utilizado en el primer capítulo, el cual se refiere a lo antecedentes del derecho marítimo en México a lo largo de los siglos XIX y XX, nos sirvió para presentar un panorama de cómo se regula la actividad marítima en México en la Constitución federal.

El derecho marítimo también estudia la relación del derecho de las naciones con el derecho internacional, por tal motivo en el siguiente bloque presentamos a los autores que trabajan el aspecto relacionado con la participación de México en el ámbito internacional, tenemos a dos exponentes importantes como son Alberto Szekely y Alfonso García Robles, los cuales en sus obras nos presentan la importante participación de México en las Convenciones de las Naciones Unidas para determinar el Mar territorial

Alberto Szekely, *Derecho del mar*, México, UNAM, 1991, 64 pp.

Este texto es un estudio que presenta los esfuerzos llevados a cabo por México durante cuatro décadas para asegurar la consolidación de reglamentos relacionados con la conducta de los Estados en los océanos.

A lo largo de la obra se van presentando los distintos argumentos que se dieron en la Convención de las Naciones Unidas para lograr la unificación de criterios relacionados con la anchura del mar territorial y la explotación de los recursos vivos y no vivos que se ubican en la plataforma continental.

Se menciona también que las prácticas marítimas en México han sido pocas, y durante casi todo el primer siglo de vida independiente, el autor hace énfasis en que México ignoró incluir en su legislación las normas fundamentales del derecho del mar.

Este texto fue consultado para desarrollar parte del capítulo II, por sus aportaciones en relación a la importante participación de México en el ámbito internacional y lograr el establecimiento de una zona económica exclusiva para la explotación de los recursos que se encuentran en el mar.

Alfonso García Robles, *El mar territorial*, México, El Colegio de México, 1966, 127 pp.

El autor hace un análisis histórico sobre la anchura del mar territorial a partir de la Edad Media hasta comienzos del siglo XX. El análisis se caracteriza por la larga temporalidad ya que presenta las posturas de las Naciones que por mucho tiempo se han dedicado a la navegación, y sobre el derecho que tienen sobre las aguas que bañan sus costas.

A través del análisis va presentando también la forma en que ha cambiando la mentalidad sobre la extensión del mar territorial y las problemáticas que se presentaron durante las Conferencias de las Naciones Unidas encaminadas a unificar este criterio..

Al igual que el texto anterior, este también es utilizado en el capítulo II, porque presenta otro enfoque sobre el mismo tema, aunque ambos autores coinciden en el buen papel de la diplomacia mexicana para lograr establecer una anchura de 200 millas náuticas bajo la

soberanía de los Estados ribereños para aprovechar los recursos naturales que se encuentran en ese lugar

En relación a la actividad portuaria y la actividad pesquera, aspectos que también forman parte del Derecho Marítimo existe una bibliografía amplia, de la cual se mencionan a los siguientes autores:

Agustín Quimera Rabian y Dolores Romero (editores), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*,

En este libro se presenta un análisis sobre el sistema portuario español y la actividad en los puertos; muestra las características que deben de tener los puertos para su instalación, tomando en cuenta las condiciones geográficas y sociales que existen en la zona.

Es un libro donde se compilan diversos ensayos que abarcan desde el siglo XVI hasta el siglo XX, en donde se muestran las similitudes que se dan a través del tiempo para la construcción del puerto, pero también se refleja al factor social en los distintos periodos y en este aspecto también existe relación entre ellos.

Este texto fue utilizado en el capítulo III, en donde se hace una aportación importante, porque se realiza un ejercicio de comparación entre los factores que influyen en la instalación y funcionamiento de un puerto en España y los factores que intervienen en la construcción de un puerto en México, los cuales son similares.

También para determinar los lugares para instalar un puerto es necesario saber cuáles zonas pertenecen al Estado, sobre este aspecto uno de los autores que realizaron estudios al respecto fue Gabino Fraga en su obra *Derecho Administrativo*, México, Porrúa, 2000, 506 pp.

En esta obra el autor hace un estudio sobre la división de los bienes que pertenecen a la Nación de acuerdo a su naturaleza, se determina cuales son los bienes de dominio marítimo.

Esta obra esta encaminada al análisis de la función administrativa del Estado, pero en uno de sus apartados se hace referencia a la división de los bienes que pertenecen a la Nación, lo cual es importante para fortalecer al derecho marítimo como parte fundamental en la instalación de los puertos.

Los aspectos que se tomaron de esta obra sirvieron para la conformación del capítulo III, principalmente para la realización de los cuadros de leyes que se hicieron para facilitar la localización de algunas normas o conceptos.

Litotipografía del semanario financiero, Revista de Hacienda, *Puertos libres mexicanos*, México, 1923, 75 pp.

En esta obra se hace referencia a la historia de los puertos libres y su funcionamiento, contiene también la ley de puertos libres que rigió en México de 1920 a 1973, en la cual se determinaba la finalidad y la ubicación de los puertos libres.

El autor nos explica que la finalidad era proporcionar al mundo lugares especiales en las costas, en donde podía llegar el capital; pues a estos lugares la mercancía extranjera en cualquier tiempo podía llegar sin sujetarse a ninguna vigilancia aduanal y podía reembarcarse sin formalidades aduanales para su distribución.

En estos lugares se pretendía el pago de una renta moderadísima por el uso del terreno ocupado únicamente, además las mercancías que entraran por estos puertos pagarían los impuestos correspondientes de importación, y las mercancías o materias primas que fueran del territorio nacional pagarían los impuestos de exportación

Este texto apoyó la investigación del capítulo III, porque los elementos históricos que contiene sirven para poder realizar el análisis sobre la situación que tenía México en el aspecto de protección a sus costas por medio de los puertos, sirve también como antecedente para comprender el cambio de esta ley en el año de 1976 y la razón para la desaparición de este tipo de puertos.

Enrique Angulo y Javier Alejo en *La integración regional del transporte marítimo y el caso de México*, México, Suplemento de comercio exterior, Tomo XIV, No. II, 1964, 44 pp.

Este es un estudio de la problemática que de los transportes marítimos, el cual se considera como un asunto de vital trascendencia para el futuro de la integración económica latinoamericana. Esto relacionado con el ALALC; a lo largo del texto se presentan estadísticas sobre los volúmenes de transporte de los países integrantes de la asociación, así como de la evolución de las flotas mercantes.

Todas estas estadísticas son de los años 1960-1964, presenta un análisis comparativo respecto del desarrollo de los Estados integrantes en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), en relación a la calidad de sus flotas mercantes, se hace mención de la participación de México en el ALALC en donde se le hace saber a México que sus flotas mercantes eran de una capacidad insuficiente para el transporte del comercio exterior global.

Esta obra fue de ayuda para la conformación del capítulo III, porque presenta una panorámica internacional del desarrollo de México en el transporte marítimo, así mismo ayuda a detectar aquellos problemas que existen en el país y que no permiten el desarrollo marítimo.

Otro autor que también nos presenta una panorámica sobre la reactivación de los puertos en México es: Federico Ortiz, *Los puertos mexicanos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1976, 64 pp.

En este libro el autor presenta un análisis del desarrollo de los puertos en México durante los primeros cuatro años de la década de los setenta. Hace una breve descripción de los principales puertos de altura así como de los proyectos que van iniciando y que darán resultados a largo plazo, como el caso del Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Analiza también a la marina mercante y su participación en el transporte marítimo de cabotaje y de altura, haciendo referencia también a la problemática que existe en ese

momento por la insuficiencia de buques nacionales para mover el comercio mexicano internacional.

Para concluir su análisis presenta un recuento de los objetivos que se lograron en este periodo, tomando en cuenta las recomendaciones hechas por la ALALC para mejorar la actividad portuaria.

Los aspectos presentados por este autor fueron de gran ayuda para realizar el contexto histórico del capítulo III, porque presenta situaciones que influyeron en el marco jurídico y político de México en la década de los años setenta para conformar un derecho marítimo encaminado a regular la actividad portuaria y su desarrollo.

Estos programas para el mejoramiento de los puertos y su actividad se presentaron en distintos sexenios, en algunos se dieron grandes avances, en otros fueron menores, y sobre este aspecto se realizaron algunos trabajos como los siguientes:

Banco Nacional *México 1970, hechos, cifras, tendencias*, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, 1970, 254 pp.

Es un estudio que hace el Banco Nacional en el año de 1970 sobre todas las actividades económicas del país; en este análisis se muestran los avances de cada una de estas actividades a lo largo de la década de los sesenta.

Se presentan también las expectativas de algunos de los proyectos que se inician en ese periodo, pero de manera principal se centran en el desarrollo económico, con la finalidad de promover la inversión.

Esta obra es de apoyo para la conformación del capítulo III por presentar las estadísticas del desarrollo portuario y de transporte marítimo de México en esta etapa tan importante de reactivación en las costas de México.

Coordinación General del Programa de Puertos Industriales, *Puertos Industriales*, México, 1979, 175 pp.

Este programa presenta una estrategia de desarrollo a largo plazo, con la cual se pretendía impulsar el crecimiento dinámico de la economía y mejorar los niveles de vida de la población, se cubrían dos objetivos importantes, uno era el aprovechar los recursos naturales y la ubicación de los distintos puntos de los litorales del país, tanto del Golfo como del Pacífico, apoyando con esto la expansión de la actividad industrial y el surgimiento de nuevos puntos de atracción demográfica.

El segundo objetivo era desarrollar facilidades portuarias modernas en esos mismos sitios para el servicio de las industrias que se establecieran en ellos y en apoyo de la economía del país, la cual requería transportes marítimos adecuados para su intercambio comercial tanto nacional como internacional

Esta obra se utilizó par complementar el capitulo III, fue de gran utilidad porque presenta los objetivos que tiene el gobierno federal para la reactivación de los litorales de México, en este programa se presenta como aspecto principal apoyar el desarrollo en el puerto de Lázaro Cárdenas. Este estudio será utilizado en el capítulo IV para presentar los apoyos que se dieron para la instalación del puerto.

A finales de la década de los ochenta en los puertos mexicanos se observa una nueva expectativa económica de inversión, la participación de México en el TLC y los acuerdos con los países de la Cuenca del Pacífico.

Graciela Alcalá, *Los puertos, la actividad turística y las pesquerías en el litoral del occidente de México: una visión de conjunto*, México, Colección de Babel No. 6, 1994, 24 pp.

En este ensayo la autora hace un análisis de las transformaciones que el gobierno mexicano intentó poner en práctica en los puertos, el turismo y las pesquerías. Entre las transformaciones que analiza es la creación de un Sistema Portuario Nacional desde 1989

para racionalizar las funciones de los puertos y hacer más eficiente el manejo de todo tipo de carga.

Graciela Alcalá en la misma obra analiza también los aspectos de la asistencia técnica que el desarrollo portuario intenta poner en práctica, se hace referencia a la 'maquila' en el transporte marítimo, es decir, a que los puertos del Pacífico Mexicano se conviertan en centros baratos de acopio y manejo de mercancías en su mayor parte extranjeras, sin que esto conlleve necesariamente un crecimiento de la producción regional o del intercambio nacional de productos para el consumo interno.

Presenta un panorama del conjunto de las actividades que se realizan en el litoral del Pacífico mexicano en general con el objetivo de atraer la atención del lector hacia los problemas de orden nacional.

Esta obra es un breve estudio sobre algunos problemas concretos de la costa mexicana, es mencionado en el capítulo III, algunas otras obras de esta autora como *Políticas pesqueras en México (1946-2000)*, y, *Espacios y actividades costeras en Michoacán: aproximaciones varias*, son utilizadas en el capítulo IV, en las cuales se hace referencia a la problemática social del municipio de Lázaro Cárdenas.

Para el análisis del derecho ambiental y el patrimonio se trabajaron algunos de los siguientes autores:

Ángel Bassols Batalla, *Recursos naturales de México. Teoría, conocimiento y uso*, México, ed. Nuestro Tiempo, 1989, 369 pp.

El libro el autor trata de explicar los cómo y los porqué de la situación de México y el mundo, para el año de 1989, este en materia de recursos naturales y su aprovechamiento, al considerar los aspectos neoeconómicos, sociales y políticos.

Presenta un texto completo de los recursos naturales que se aprovechan, hace mención también de algunos problemas específicos como la contaminación, el poco interés de México por la explotación de sus costas y la falta de una marina mercante.

Esta obra es utilizada en los tres primeros capítulos por su basta información, además de que sus opiniones ayudan para resolver algunas de las interrogantes de la presente investigación.

Jesús Quintana Valtierra *Derecho ambiental mexicano. Lineamientos generales*, México, Porrúa, 2005, 346 pp.

El objetivo medular de esta obra es contribuir en el estudio de una rama del derecho mexicano: el ambiental.

Presenta de manera general el régimen jurídico ambiental de México. Expone de una manera clara y objetiva los temas como: la dimensión ecológica, el concepto de ecosistema y sus características, así mismo aborda la biodiversidad del territorio mexicano.

Estudia también las relaciones entre derecho y ecología y la forma en que interviene el derecho en el campo ambiental; aborda también asuntos como los sistemas de organización de la gestión ambiental, la formulación de la política ambiental y sus instrumentos.

Por la claridad de esta obra, se utilizan algunos de sus conceptos en el capítulo III cuando se hace la relación entre el derecho ambiental y el derecho marítimo.

Raquel Gutiérrez Nájera, *Introducción al Estudio del derecho ambiental*, México, Porrúa, 2003, 601 pp.

Esta obra presenta los grandes principios orientadores de la ciencia jurídica con la finalidad de presentar las posibilidades administrativas y punitivas del derecho ambiental.

Se hace un somero diagnóstico de los recursos naturales en México, del análisis de las estrategias de conservación y de los conceptos internacionales del ambiente, y de la

perspectiva de los derechos humanos, se trata de identificar los mecanismos jurídico-técnicos que permitan defender el derecho de las presentes y futuras generaciones a vivir en un ambiente sano.

Esta obra al igual que la anterior, es utilizada en el capítulo III, para determinar la relación existente entre esta rama del derecho y el derecho marítimo; ya que ambos están encaminados a proteger el entorno marítimo y las especies que en él habitan.

Para conformar los antecedentes del derecho marítimo en México, la bibliografía en general aporta información, los estudios históricos específicos que se trabajan son:

Lourdes de Ita Rubio *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, Fondo de Cultura Económica, 2001, 230 pp.

En esta obra encontramos un panorama general de la actividad comercial en el siglo XVI, y como se daban las relaciones económicas y comerciales entre España y la Nueva España, además de los conflictos entre España e Inglaterra relacionados con la piratería y los corsarios; además hace mención de la situación en que se encontraban los puertos de México en ese periodo.

Ciro Cardoso (coordinador), *México en el siglo XIX 1821 – 1910 Historia económica y de la estructura social*, México.

En esta obra que es realizada por varios autores, se hace un análisis de la economía de México a partir de la declaración de independencia en 1821 hasta 1910 cuando se concluye de la etapa del porfiriato.

El análisis que se hace sobre los puertos y el transporte marítimo muestra un panorama de la situación en la que se encontraban los puertos mexicanos durante el siglo XIX, que fue un periodo importante en lo relacionado con el comercio marítimo. Se hace mención de algunos problemas que tienen los puertos de Pacífico, pero también se menciona que los puertos del Golfo se encuentran en mejor estado para prestar servicios.

Miguel Basañez, *La lucha por la hegemonía de México 1968-1990*, México, Siglo XXI, 1991, 309 pp.

En esta obra el autor sintetiza un periodo de 22 años de la vida política de México. Su análisis se centra en tres sectores sociales que luchan por lograr su hegemonía: el público, el privado y la disidencia.

Se realiza un análisis de la composición social, la organización política y los rasgos ideológicos de cada uno de los sectores de estudio, para llegar a definir cuáles son los grupos en donde se encuentra el poder y que influyen en las decisiones políticas y económicas del país.

Esta obra es utilizada en el capítulo III y IV de la investigación por la forma sintética que tiene para describir los acontecimientos más importantes del país y que influyeron en el derecho marítimo de México.

GONZÁLEZ de Molina, Manuel, *Historia y medio ambiente*, Morelia, Red Utopía A. C., 2004, 151 pp.

Esta obra es un análisis que realiza el autor sobre los procesos ambientales que ha sufrido la humanidad, de manera más específica en el continente americano, dentro de este análisis se presentan los problemas ambientales que se presentaron en la sociedad antes de la revolución industrial, y las crisis ambientales posteriores a ésta, se muestra como esta situación es un antecedente de los problemas ambientales que se tienen en la actualidad.

Esta obra aporta a la investigación un panorama amplio sobre el descuido del hombre sobre su entorno natural, es decir, sobre su patrimonio natural, otro aspecto interesante de esta obra es que el autor hace un estudio de larga temporalidad de manera sintética y clara, por lo que es utilizada en los capítulos I y III.

LÓPEZ Zamarripa, Norka, *El futuro del sistema jurídico nacional e internacional del patrimonio cultural*, México, Porrúa, 2003, 271 pp.

En este libro la autora expone los desafíos que enfrenta el aspecto jurídico nacional e internacional del patrimonio cultural. Además la autora pretende que se reflexiones sobre la importancia de que los pueblos del mundo conserven los bienes únicos e irremplazables que poseen, porque éstos constituyen la historia de la humanidad.

La investigación de la autora contribuye a fomentar un interés en las labores de rescate y preservación de los bienes patrimoniales con valor paleontológico, arqueológico, histórico, artístico y natural, los cuales están ubicados en distintos programas, pero también hace referencia que es necesaria la actualización y aplicación de las normas jurídicas que protegen este patrimonio, así como también la redistribución de los recursos y la formación y capacitación de profesionales especializados para vigilarlos.

Esta obra fue utilizada en el capítulo III de la investigación por tener grandes aportaciones en relación al patrimonio y las leyes que intervienen para su conservación.

LARA González, Carlos Alberto, *El patrimonio cultural en México. Un recurso estratégico para el desarrollo*, México, FUNDAp, 2005, 256 pp.

En esta obra el autor presenta un panorama claro sobre los problemas que enfrenta el patrimonio en México, analiza distintas situaciones legislativas que dan un ejemplo del esfuerzo y lucha que llevan a cabo organizaciones locales, regionales e internacionales en contra del consumismo. Se presenta también como la legislación es todavía incompleta en cuanto a la regulación de este aspecto tan importante como es el patrimonio.

Esta obra es utilizada en el capítulo III, porque presenta de manera clara algunos conceptos relacionados con el patrimonio que son importantes para la investigación.

Para realizar la investigación en el caso específico del estado de Michoacán y respecto a la construcción del puerto de Lázaro Cárdenas se analizaron algunas de las siguientes obras:

Lázaro Cárdenas, *Ideario Político*, México, Ed. Era, 1972.

Esta es una obra compuesta por distintos discursos hechos por el General Lázaro Cárdenas, todos estos fueron dichos en distintos momentos de la vida política del general, cunado fue candidato a gobernador de Michoacán, y otros siendo ya presidente de la República.

En algunos de estos discursos se habla sobre el desarrollo económico de las costas de Michoacán así como de su apoyo a la instalación de una empresa siderúrgica para aprovechar los recursos naturales en beneficio del país, así como contribuir a la creación de nuevas fuentes de trabajo y desarrollo de la importante región geográfica de Michoacán y Guerrero.

Esta obra se utiliza para conformar el contexto del capítulo IV, ya que presenta una forma de pensar de un personaje importante en el ámbito político del país, y su influencia es importante porque apoyó la creación de la siderúrgica y fue el punto de partida para la construcción del puerto en esa zona.

Martín Godoy Sánchez, *Monografía del Municipio de Lázaro Cárdenas*, Morelia, 1985, 85 pp.

Este es un trabajo que tiene como objetivo el informar a la población de las características del municipio, presenta los aspectos sobresalientes que afectan la vida económica y social de la costa michoacana en el municipio de Lázaro Cárdenas.

Esta es una investigación sencilla realizada por un habitante de Cd. Lázaro Cárdenas a petición del presidente municipal, por esta causa la información se considerará general

Este trabajo hace una aportación importante para dar a conocer la historia del municipio, esta obra se menciona en el capítulo IV, porque da a conocer las características geográficas, económicas y demográficas del municipio de Lázaro Cárdenas.

Para complementar la investigación se utilizaron otras obras que serán citadas en los distintos capítulos que conforman este trabajo, además se consultó el Archivo General de

la Nación, del Archivo del Poder Ejecutivo del Estado de Michoacán, así como de la hemeroteca.

INTERROGANTE GENERAL:

¿Cuáles han sido las características del Derecho Marítimo en México y sus repercusiones en el puerto de Lázaro Cárdenas?

INTERROGANTES PARTICULARES:

¿Cuáles fueron los principales cambios del Derecho Marítimo en México en el siglo XX y cómo influyeron las resoluciones de las distintas Conferencias internacionales para la conformación del Derecho del Mar en el derecho marítimo mexicano?

¿Cuáles fueron las causas para la reactivación de las costas en México?

¿Cuál es la relación que existe entre el derecho ambiental y el derecho marítimo como instrumentos para la conservación del patrimonio marítimo?

¿Por qué hasta el siglo XX la región de la costa michoacana aledaña al río Balsas es elegida para la construcción de un puerto marítimo de altura?

¿Cuáles son las repercusiones que pudimos observar de la aplicación del derecho marítimo en el puerto de Lázaro Cárdenas?

OBJETIVO GENERAL:

Analizar las características del Derecho Marítimo en México y sus repercusiones tomando como base el puerto de Lázaro Cárdenas en el estado de Michoacán.

OBJETIVOS PARTICULARES:

Conocer a través de la investigación el proceso histórico de transformación del derecho marítimo en México durante el siglo XX, y las aportaciones que se obtuvieron de las

distintas Convenciones Internacionales del derecho del mar, las cuales sirvieron para fortalecer esta especialidad del derecho.

Analizar las causas de la reactivación de las costas en México en el periodo de estudio.

Precisar la relación que existe entre el derecho ambiental y el derecho marítimo como instrumentos de protección del patrimonio marino.

Analizar el caso del puerto de Lázaro Cárdenas en relación a la aplicación del Derecho Marítimo.

HIPÓTESIS GENERAL

El Derecho Marítimo en México se establece en el año de 1963 como una rama independiente que es resultado de un proceso histórico fundado en la legislación decimonónica que a su vez se basa en la tradición jurídica castellana.

A partir del siglo XX como resultado de las guerras mundiales se intensifica la elaboración de tratados marítimos para regular las costas y los mares en cuanto al aprovechamiento de los recursos del mar.

El Derecho marítimo en México es resultado de esos procesos históricos y se logró la estructuración de un campo específico gracias a la legislación que le antecedió y a la participación de la diplomacia mexicana en las diferentes convenciones para crear el nuevo derecho del mar, así mismo de las distintas aportaciones de los tratados internacionales que fueron parte fundamental para las modificaciones.

México, a pesar de tener grandes litorales, durante el siglo XIX según señala el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, descuido sus puertos y se abandonaron los recursos marítimos debido al periodo de inestabilidad política y al atraso técnico en la construcción de eficientes vías de comunicación, en cuanto al caso del estado de Michoacán podemos observar que es hasta mediados del siglo XX cuando se lleva a cabo la construcción del puerto Lázaro Cárdenas, no obstante los diferentes proyectos de activar las costas michoacanas.

A partir de la construcción del puerto de Lázaro Cárdenas en 1970, podemos observar la relación con la política del Estado mexicano de elaborar normas específicas que regularan el mar territorial; acción que se enlaza con todo un programa internacional, que culmina en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

La aplicación de las normas del derecho marítimo en el puerto de Lázaro Cárdenas, se refleja principalmente en las siguientes acciones:

1.- La expropiación del terreno necesario, por parte de la Secretaría de Marina, para la construcción del puerto.

2.- La aplicación de la ley de puertos y su reglamento en la organización del puerto.

3.- El derecho marítimo regula la actividad de pesca y a partir de la construcción del puerto y de la expropiación de tierras a los ejidatarios, se intensifica la organización de cooperativas pesqueras.

4.- En cuanto a lo relacionado con el patrimonio de los recursos naturales del mar, el derecho marítimo contempla distintos tratados y convenios encaminados a la protección del mar y de sus recursos, entre los cuales podemos encontrar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Convención sobre Alta Mar, Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional Especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas (adoptada en la ciudad de Ramsar y París), así como también las leyes nacionales como es la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, la Ley de Pesca y la Ley Federal del Mar.

5.- En la misma década de 1970, se inician las reuniones internacionales, para analizar los problemas en el medio ambiente, el tema del mar fue abordado y la necesidad de la conservación de sus recursos. Estas reuniones generaron recomendaciones y normas que en algunos casos eran parte del derecho marítimo, con lo que se constituyó el derecho ambiental.

6.- Observamos que en la aplicación del derecho marítimo se relacionan otras ramas del derecho, tal es el caso del derecho administrativo, el derecho mercantil, el derecho ambiental, el derecho internacional, el derecho constitucional, entre otros.

Respecto a la metodología que se utilizó en la investigación trabajamos el análisis hermenéutico que forma parte de la interpretación del derecho y el método comparativo; así como también del método inductivo deductivo.

La teoría general del derecho (TGD) aportó a la investigación, un referente básico ya que en esta teoría encontramos que la historia del derecho es un conocimiento descriptivo que estudia al derecho positivo genéticamente (entendiendo como genético el aspecto relacionado con el hombre frente al derecho) y no sistemáticamente (Sistemática jurídica la cual es el conocimiento ordenado conforme a sistema del Derecho Positivo o de alguna parte del mismo; se explica al derecho como un orden en el cual no se toma en cuenta la moral o ética de la norma, sino únicamente lo establecido en el ordenamiento jurídico y la aplicación del mismo).

El derecho tiene tres dimensiones que se encuentran recíprocamente unidas de un modo íntimo e inseparable, las cuales influyen en la creación y aplicación del mismo.

- 1) *Dimensión de hecho*: comprende las conductas humanas reales, hechos humanos y sociales, en los que el derecho vive, se gesta y se produce.
- 2) *Dimensión de la norma*: es un juicio lógico, en ocasiones breve, conciso, referido a una conducta, a un deber o a una facultad, que trae consigo consecuencias derivadas de su cumplimiento o incumplimiento. Además de que el derecho no se presenta en normas aisladas, ya que pertenece a un orden, a un sistema que ha sido creado institucionalmente y que es por lo general eficaz.
- 3) *Dimensión del valor*: persiguen con su cumplimiento y a veces con su incumplimiento una respuesta valorativa o desatan consecuencias que tienen un propósito axiológico. Ese propósito se encuentra generalmente unido a la palabra justicia. Es en esta dimensión en el lugar en que derecho y justicia se vinculan.

Estas tres dimensiones son aplicadas en el Derecho Marítimo, así como las características particulares de las normas jurídicas, las cuales son: bilaterales, coactivas, heterónomas, son de concordancia externa, son correlativas, sus sanciones son *strictu sensu* y codificables.

Toda norma jurídica tiene una fuente, un origen. El derecho es pues un sistema normativo que regula su propia creación. Encontramos que las fuentes formales del derecho son los procesos de creación de las normas jurídicas en donde tenemos a la costumbre, la legislación, la jurisprudencia, el reglamento y la doctrina.

Es necesario hacer mención de que contamos con una bibliografía reducida en lo relacionado al estudio de la historia del derecho y de manera específica a la historia del derecho marítimo en México, si bien este fue un problema en el proceso de la investigación, se ha compensado gracias a la bibliografía histórica y que nos sirvió para elaborar el contexto en el que se desarrolla el derecho marítimo en México. La bibliografía relacionada con el patrimonio natural la considero escasa, ya que al consultar la biblioteca de la facultad de Biología únicamente se encontraron algunas tesis que hacen estudios sobre el tema de la protección de la tortuga marina en el estado de Michoacán.

Los estudios realizados sobre la historia del derecho y su aplicación son escasos, aspecto que se puede observar en la relación historiográfica, en donde encontramos que son pocos los autores que trabajan de manera específica el estudio del derecho marítimo, causa por la cual consideramos que esta investigación hace una importante aportación al estudio del derecho marítimo.

Dentro de la investigación se utilizaran distintos conceptos, los cuales se tomaron de varios autores; los que se presentan a continuación son aquellos que sirvieron de fundamento a lo largo del trabajo y es necesario definirlos para una mayor comprensión de los mismos.

CORSO MARÍTIMO: este concepto lo define de una manera clara el Doctor en Derecho Oscar Cruz Barney, y nos dice que el corso es una actividad naval efectuada por los particulares, en tiempo de guerra o de represalias, con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos del mismo, en la que deben sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño.

Germán Cisneros Farías define al derecho de la siguiente manera:

DERECHO: es el conjunto de principios, preceptos y reglas a que están sometidas las relaciones humanas en toda sociedad civil y a cuya observancia puede por la fuerza, compelerse a los individuos. Es el conjunto de normas jurídicas que tienen fuerza obligatoria en un momento y lugar determinados.

De acuerdo con el concepto de Raquel Gutiérrez Nájera de **DERECHO AMBIENTAL** es un conjunto de normas que tienen por objeto regular las conductas que inciden directa o indirectamente en la protección, preservación, conservación, explotación y restauración de los recursos naturales bióticos y abióticos.

El concepto de Derecho Marítimo es el que presenta el Doctor en Derecho Raúl Cervantes Ahumada, en su libro Derecho Marítimo:

DERECHO MARÍTIMO: es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinado a realizarse o actualizarse en la vida humana en relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos. Existiendo tantas subramas del derecho marítimo, como ramas jurídicas se ocupen de los fenómenos marítimos.

Es necesario hacer mención que dentro de este concepto de derecho Marítimo se integran distintos aspectos que lo van a conformar para su aplicación práctica, como es el caso de la actividad portuaria, la actividad pesquera, el comercio y todas aquellas que se relacionen con la actividad marítima y su conservación.

Otro concepto que se maneja en la investigación es el de **FORDISMO**, el cual es definido por Blanca Rebeca Ramírez Velásquez como un modelo de organización tecnológica que ha caracterizado los diferentes momentos del desarrollo del capitalismo durante la mayor parte del siglo XX. Se caracteriza por la implantación de métodos de producción en masa en industrias de montaje móvil de rápida expansión, como la del automóvil, las de bienes de consumo duradero y las de producción de maquinaria eléctrica.

JURISDICCIÓN: es la actividad del Estado encaminada a la actuación del derecho objetivo mediante la aplicación de la norma general al caso concreto. Tiene por objeto la aplicación del derecho. Germán Cisneros define a la jurisdicción como una función pública realizada por los órganos judiciales competentes, para dirimir conflictos y controversias jurídicas, mediante un juicio, en el cual las partes en igualdad de circunstancias exhiban y prueben su derecho.

JURISDICCIÓN CONCURRENTE: originada en el artículo 104 de la Constitución Federal, en virtud de la cual, la aplicación de las leyes federales de interés particular pueden conocer, indistintamente, a elección del actor, bien los jueces o tribunales locales del orden común de los Estados y del Distrito Federal, bien los Jueces de Distrito.

JURISDICCIÓN MARÍTIMA: es la función pública encomendada a los órganos del Estado para aplicar las normas marítimas a casos específicos.

JURISPRUDENCIA: es el estudio de los fallos y de la doctrina, es decir, de la interpretación que los jueces hacen del derecho positivo al aplicarlo. Esta integrada por los fallos de los jueces y por su estudio sistemático desde los puntos de vista filosófico, histórico y sociológico. Tomando en cuenta también la definición de Germán Cisneros tenemos que la jurisprudencia es la ciencia del derecho, además de ser la reiteración de un criterio jurisdiccional, en idénticos contenidos de casos semejantes, stricto sensu.

De acuerdo con Ricardo Soto Pérez, la legislación es la fuente del derecho más importante de nuestro sistema jurídico. Y la define como el procedimiento mediante el cual

determinados órganos del Estado elaboran y ponen en vigor las normas jurídicas, y como el conjunto de actividades que hay que desarrollar para crear leyes.

El mismo autor define a la **LEY** como una norma de conducta dictada por el Poder Legislativo, de carácter general, abstracto, obligatorio y sancionado por la fuerza.

La Ley de Navegación determina que **NAVEGACIÓN** es la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbos y fines determinados.

PATENTE DEL CORSO: este era un documento en el cual se fundaba el corso; contenía las disposiciones sobre el corso dictadas por el monarca por medio de ordenanzas adicionales mediante reales declaraciones, reales órdenes y reales cédulas.

PATRIMONIO: conjunto de elementos culturales, sociales, naturales, etc., comunes a una colectividad. Este concepto es definido por Norka López Zamarrita de la siguiente manera: la palabra patrimonio deriva del término latino *patrimonium* que significa bienes que se heredan de los ascendientes, o los bienes propios que se adquieren por cualquier título. En consecuencia el patrimonio es el conjunto de bienes, pecuniarios y morales, obligaciones y derechos de una persona, que constituyen una universalidad de derecho.

Desde el punto de vista de Leonel Durán Solís (Director del Museo Nacional de las Culturas- INAH), el PATRIMONIO principalmente el cultural es lo producido, conservado, distribuido y consumido por los seres humanos.

PATRIMONIO MARÍTIMO: este es un concepto nuevo en la categoría de patrimonio, pero se le conoce como recurso natural marítimo, según Ángel Bassols Batalla, los recursos naturales son aquellos muy variados medios de subsistencia de las gentes, que éstas obtienen de la naturaleza; en base a este concepto se determina que lo que produce la naturaleza puede ser utilizado por el hombre para ser usado y transformado de acuerdo a sus necesidades, pero también debe de conservarse y protegerse, como un patrimonio.

Para poder precisar éste concepto tome como referencia lo señalado por estos autores, por lo tanto entendemos por Patrimonio Marítimo al conjunto de elementos naturales renovables como son la flora y fauna marina que sirve a los hombres para su sobre vivencia y éstos tienen la obligación de conservarlos y protegerlos por ser propiedad de la humanidad en general.

PESCA: es el acto no solamente de sustraer o capturar por cualquier procedimiento autorizado, especies o elementos biológicos cuyo medio normal de vida es el agua, sino también todos los demás actos previos o posteriores que tengan directa o inmediata relación con la pesca.

De acuerdo con la ley de Puertos un **PUERTO** es el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Poder Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y trasbordo de personas entre los medios de transporte que enlaza.

La misma ley determina que el **RECINTO PORTUARIO** es la zona federal delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y transportes y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Andrés E. Miguel presenta de una forma sencilla el concepto de región, a la que se toma como un instrumento fundamental para el concepto de **ESPACIO** por el cual se entiende “el contexto básico ilimitado, objetivo o subjetivo, en el cual se desenvuelven e interactúan los objetos y sujetos reales o teóricos. En la geometría euclidiana el espacio puede ser puntual, nodal, lineal, área homogénea o una red de puntos (nodos interactuantes), pero a partir de la existencia de la ‘teoría de los fractales’ se acepta una geometría no euclidiana, que concibe al espacio como una sucesión de puntos, superficies o volúmenes con

trayectorias aparentemente irregulares”², además la importancia de entender ésta es que ha creado al ser humano al facilitarle hábitat, sustento y vestido, aunque en la actualidad con los avances tecnológicos, al hombre recrea sus regiones. Por lo tanto la región forma parte del espacio, y de una manera más concreta se puede considerar delimitada de manera artificial por sus relaciones económicas, sociales o étnicas, y naturalmente por su clima, flora y fauna, suelos, etcétera.

En el concepto de espacio, se considera que el polo de desarrollo industrial es un espacio nodal, en el cual interactúan diversos factores de los que se ocupa el derecho marítimo como podremos analizarlo a través de esta tesis. Al hacer el análisis del puerto de Lázaro Cárdenas, se considera como espacio nodal porque sirve como punto de conexión entre el centro del país hacia el exterior, ya sea hacia el norte o al sur del continente.

Todo espacio esta inmerso en una región y únicamente se dedica al estudio del espacio nodal específico, pero no se desconoce que pertenece a una región.

Dentro de la región existe una complejidad, porque dentro de ella interactúan distintos subsistemas biológicos y humanos, los cuales la componen y conviven entre sí, generando una diversidad que busca una adaptación entre estos elementos, los cuales se integran creando una nueva forma de organización. Este aspecto se presenta de una manera continua en la sociedad cuando el hombre interviene en un espacio natural o región y en su actividad esta la explotación de los recursos naturales, para el caso de esta investigación serán los recursos marinos, y el puerto Lázaro Cárdenas.

Respecto al trabajo de investigación bibliográfica y documental, se analizaron las obras de diferentes autores, y se realizó una recopilación de datos de los archivos históricos y de las leyes o marcos jurídicos sobre el Derecho Marítimo para determinar la importancia de las políticas marítimas a través del derecho que se impulsaron por los gobiernos de México, y poder observar sus repercusiones en el puerto de Lázaro Cárdenas.

² MIGUEL, Andrés E., *Región, complejidad y caos*, p. 14-19, en la Revista *Ciencia y desarrollo*, Julio- agosto 2002, No. 162.

Para llevar a cabo la investigación documental se visitaron las bibliotecas de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, la Facultad de Historia, el Instituto de Investigaciones Históricas, La Facultad de Economía, el Instituto de Investigaciones Económicas, la Facultad de Biología, la Facultad de Arquitectura, la biblioteca Pública, la biblioteca Central en la Unidad de Ciencias e Ingeniería y Humanidades Franco Rodríguez, Facultad de Ingeniería Mecánica; se visitó también la biblioteca del Colegio de Michoacán “Luis González”, y la biblioteca “Ignacio Cubas” ubicada en el Archivo General de la Nación. Y la Hemeroteca de la Universidad Michoacana.

Se llevó a cabo también la investigación en el Archivo General e Histórico del Poder Ejecutivo de Michoacán, consultando las series: Memorias de Gobierno, División Territorial, Expropiaciones y Municipios. En la visita al Archivo General de la Nación se consultó documentación de la Galería 3, en la cual se ubican los documentos provenientes de la Presidencia de la República, lo cual nos permitió localizar información relacionada con la construcción del puerto.

De todos los datos encontrados en las distintas bibliotecas, archivos y hemeroteca, únicamente se utilizaron los relacionados con el tema central de la investigación, pudimos constatar que existe una gran cantidad de información relacionada con el Puerto de Lázaro Cárdenas y la Siderúrgica Las Truchas, seleccionamos solamente aquella que consideramos fundamental para esta investigación.

Es necesario hacer mención que para realizar este trabajo se recibió el apoyo del Seminario de Historia y Desarrollo Regional desde la perspectiva de la Historia Ambiental, debido a que en este se llevaba a cabo una revisión constante del material investigado y se hacían sugerencias de bibliografía para complementar la investigación.

En el primer capítulo se hace una breve historia del Derecho Marítimo en México, destacando que en el siglo XVI se ubican los principales antecedentes de esta rama del derecho; en este capítulo se realiza también una reflexión sobre la forma en que se empieza a regular el derecho marítimo en México durante el siglo XIX, esto para contextualizar

cómo se aplicaba y los cambios que se dieron para la separación del código de comercio de 1889 y crear una legislación independiente en el año de 1963, pero que veinte años después al llegar las políticas neoliberalistas al gobierno mexicano es modificada en su totalidad; dentro de este capítulo también se hará mención de los tratados internacionales y la importancia e influencia que éstos tienen en el derecho marítimo.

En este capítulo el objetivo es conocer el proceso histórico de transformación del derecho marítimo en México durante el siglo XX y las aportaciones del derecho internacional al esta especialidad. Y la interrogante a resolver es determinar ¿cuáles fueron los principales cambios del derecho marítimo en México en el siglo XX?

En el segundo capítulo se analizará todo lo relativo al mar territorial de México y cuales son los aspectos en los que el Estado interviene de manera plena, y en cuales existen restricciones. En este capítulo de manera general se hace mención de las participaciones y la influencia que tuvo México en las distintas Conferencias de las Naciones Unidas para determinar la anchura del mar territorial, así como los resultados de estas conferencias que fueron parte importante para la creación de la Ley Federal del Mar; la cual forma parte fundamental del Derecho Marítimo mexicano.

El objetivo de este apartado es analizar las aportaciones de las distintas Conferencias internacionales sobre derecho del mar, las cuales sirvieron para fortalecer al derecho marítimo. La interrogante a resolver es ¿Cómo influyeron las resoluciones de las distintas Conferencias internacionales para la conformación del derecho del mar en el derecho marítimo mexicano?

En el tercer capítulo el análisis que se hace es sobre la actividad pesquera y portuaria que son elementos importantes que conforman al derecho marítimo, con esto se dará un panorama general de algunos de los recursos marinos y la infraestructura portuaria. Este capítulo lo considero importante porque se tratará a grandes rasgos el aspecto del derecho ambiental el cual se encuentra relacionado con el derecho marítimo en el aspecto de la

protección de los recursos marinos que en este trabajo son considerados patrimonio natural de México.

El objetivo que se pretende es determinar las causas de la reactivación de las costas en México, así como precisar la relación que existe entre el derecho marítimo y el derecho ambiental. Las interrogantes a resolver son: ¿Cuáles fueron las causas para la reactivación de las costas en México? Y ¿Cuál es la relación que existe entre el derecho ambiental y el derecho marítimo como instrumentos para la conservación del patrimonio marítimo?.

En el cuarto capítulo se inicia presentando las características físicas y geográficas de la zona, se realiza también una reflexión de cómo se encontraba constituida la costa de Michoacán durante el siglo XIX, para conformar el contexto histórico y poder hacer el análisis de la evolución portuaria en el estado de Michoacán.

Se toma en cuenta que el puerto de Lázaro Cárdenas se ubica en un espacio nodal, en donde se lleva a cabo una constante interacción de diversos factores de los que se ocupa el derecho marítimo, como es el caso de la actividad pesquera, la actividad portuaria y lo relacionado con la conservación y protección del patrimonio marítimo.

El objetivo es analizar el caso del puerto de Lázaro Cárdenas en relación a la aplicación y repercusiones del derecho marítimo. La interrogante a resolver es determinar ¿cuáles son las repercusiones que pudimos observar de la aplicación del derecho marítimo en el puerto de Lázaro Cárdenas?

ABREVIATURAS

AGHPEM	Archivo General e Histórico del Poder Ejecutivo de Michoacán.
AGN	Archivo General de la Nación.
ALALC	Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.
API	Autoridad Portuaria Integral.
CITES	Convención Sobre el Comercio Internacional de Esppecies Amenazadas de Flora y Fauna.
CONVEMAR	Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
FONDEPORT	Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios.
INDECO	Instituto para el Desarrollo de la Comunidad y la Vivienda Rural.
LFM	Ley Federal del Mar.
LGBN	Ley General de Bienes Nacionales.
LGEEPA	Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
LMP	Líneas Mexicanas de Pacífico.
LN	Ley de Navegación.
LNCM	Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
NOM	Norma Oficial Mexicana.
PEMEX	Petróleos Mexicanos.
PIB	Producto Interno Bruto.
PSA	Autoridad Portuaria de Singapur.
SICARTSA	Siderúrgica Lázaro Cárdenas-las Truchas S. A.
SPN	Sistema Portuario Nacional.
TMA	Transporte Marítimo Anáhuac.
TMM	Transportación Marítima Mexicana.
UICN	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza.

CAPITULO I

CONTEXTO HISTÓRICO DEL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO.

En el presente capítulo se pretende hacer una breve historia de los antecedentes generales del derecho marítimo objetivo principal de la presente investigación, esto con la finalidad de conocer las circunstancias en las que se encontraba esta rama del derecho en el periodo colonial. El contexto histórico inicia en el siglo XVI porque es un periodo en el que se dan grandes cambios en el planeta, ya que a partir del descubrimiento de América, se fomentó la actividad comercial marítima de los recién conformados estados europeos, además de que se elaboraron distintos reglamentos que sirvieron para regular esta actividad tan importante.

Gracias al comercio marítimo entre los españoles y sus colonias se fueron formando esquemas jurídicos que prevalecieron por mucho tiempo, y algunos de los cuales se siguen practicando hasta nuestros días, con algunas reformas, de acuerdo con los cambios de la modernización.

Uno de los objetivos de este capítulo es hacer una reflexión sobre la forma en que se empieza a regular el derecho marítimo en México durante el siglo XIX, y como se encuentra en la constitución, además de mencionar la forma de cómo se aplica en la actualidad, tomando en cuenta que en este periodo es fundamental para determinar la posible causa por la cual México cierra parcialmente sus costas y su fortalecimiento marítimo.

Por último se analizará de una manera general los tratados internacionales y las características generales que deben tener, para una relación benéfica de comercio internacional; algunos de los tratados no son únicamente de comercio, sino que también se dan tratados para determinar los espacios marítimos, la protección de los mares, la regulación de la navegación entre otros.

Para explicarnos el siglo XIX, el siglo de la Revolución de independencia, de los proyectos liberales y conservadores plasmados en las constituciones de 1824, 1857, así como en diversos reglamentos es necesario conocer aunque sea en forma somera, el régimen colonial que dejó las bases para la formación del Estado y la estructura jurídica moderna.

El siglo XVI por más lejano que parezca, marcó las bases del Derecho Marítimo del siglo XIX en México, fue el inicio de una nueva fase en la que se producirían grandes cambios estructurales y demográficos, rupturas sociales y culturales, sincretismos y mezclas en un territorio que adquirió un interés creciente en el plano internacional. Durante la primera mitad de este siglo tres monarquías se consolidaron dando paso a la formación de Estados nacionales: España, Francia e Inglaterra³

El descubrimiento y la ulterior conquista de América⁴ significaron para la Corona Española la posibilidad de dar fin a sus penurias económicas a partir de la explotación de las riquezas de las nuevas tierras.⁵ Para los conquistadores, el Nuevo Mundo no era un territorio propicio para el desarrollo de mercados e industrias. Fundaban todas sus empresas en la búsqueda de oro, por lo que tras la devastación a que sometieron al mundo indígena, la evolución económica fue lenta y tardía.

³ La conciencia de la existencia de América induciría en el Viejo Mundo a un cambio inesperado en cuanto a la ubicación de los territorios estratégicos. De los puertos y galeras del Mediterráneo, la actividad política y comercial se desplazaría a los puertos del Atlántico Oriental y a las embarcaciones transoceánicas que partirían con rumbo a occidente.

⁴ El descubrimiento de América fue el acontecimiento de mayor significación y trascendencia histórica. América significó para Europa un cambio importantísimo para su desarrollo económico. El oro y la plata de México y del Perú fueron a las principales ciudades europeas pasando por España.

Esto hizo posible que la propia España, Francia Inglaterra, Holanda, las principales repúblicas y principados italianos y otros países comenzaran a desenvolverse definitivamente en el marco de una economía monetaria y capitalista. Además los territorios americanos fueron poco a poco centros de consumo para las mercancías del Viejo Continente, ofreciendo al mismo tiempo productos nuevos allá desconocidos.

⁵ Importantísimas fueron las exportaciones de Europa a las poblaciones americanas fundadas por los españoles y portugueses: ganado, animales domésticos, trigo, telas de lana, vehículos, maquinaria de diversas clases, etc., pero América de igual manera inició sus exportaciones a Europa, además del oro y la plata, exportó productos que no eran conocidos, tales como tabaco, cacao, papa, chicle, palo de tinte, grana o cochinilla, cacahuete o maní, guajolote o pavo y fibras duras tales como la pita, el ixtle y el henequén.

Al respecto Luis Vitale señala que “los españoles encontraron un continente con exuberante vegetación, metales preciosos, zonas cultivables con regadío artificial y abundante mano de obra que explotar. Estos factores condicionaron un régimen dedicado fundamentalmente a la exportación de materia prima; un sistema que generó con rapidez el monopolio de las tierras y minas y una clase dominante interesada, casi exclusivamente, en la producción para el mercado externo”⁶.

Otro de los aspectos que se dieron en este proceso de conquista de América fue la introducción de un sistema tecnológico y cultural distinto, así como también una gran cantidad de materiales biológicos completamente desconocidos en esta región; algunos de éstos viajaron de manera conciente, otros de una forma inadvertida (semillas de maleza, roedores, gérmenes patógenos) lo que originó enormes perturbaciones en los ecosistemas y a una de las mayores calamidades sanitarias que haya experimentado la humanidad.⁷

La consecuencia de esta invasión en el territorio americano fue que los conquistadores desencadenaron procesos biológicos de gran impacto ambiental que transformaron los ecosistemas preexistentes, se inicia una progresiva destrucción del mundo indígena, así como la desaparición de sus sistemas de producción y organización comunal. Así mismo se da una extracción a gran escala de recursos naturales en beneficio de las economías metropolitanas.⁸

Las expectativas de enriquecimiento se basaban en golpes de fortuna más que en la explotación de tierras y en la utilización de gente para el trabajo. La accidentada geografía entorpeció la penetración española a las riquezas mineras, salvaguardadas por cordilleras y selvas, y con escasos ríos navegables. Sin embargo, la vastedad de las tierras, sus ingentes riquezas mineras y la facilidad con la que el rey otorgaba propiedades y vasallos atrajeron a

⁶ VITALE, Luis, *Hacia una historia del ambiente en América Latina. De las culturas aborígenes a la crisis ecológica actual*, México, Editorial Nueva Imagen, 1983, 121 pp., p.64.

⁷ GONZÁLEZ De Molina, Manuel, *Historia y medio ambiente*, Morelia, Red Utopía. A. C. Jitanjáfora, 2004, 154 pp., p. 34-35.

⁸ GONZÁLEZ De Molina, Manuel, *op cit*, p. 37-38.

grandes cantidades de colonizadores, quienes impulsaron las empresas económicas de manera conservadora pero tenaz.⁹

La conquista tuvo como base ideológica un mesianismo que justificaba la explotación de los nuevos territorios como un premio divino a cambio de evangelizar a los indígenas. Esto significaba trasladar al Nuevo Mundo muchas de las instituciones económicas, sociales y culturales que formaban parte de la cristiandad en Europa.¹⁰

Uno de los fundamentos de las instituciones fueron los ordenamientos jurídicos; el derecho mexicano hasta nuestros días se caracteriza por que la legislación en que se fundamentó el régimen político en la América hispana estaba constituida en las llamadas Leyes de Toro de 1505¹¹, creadas en Castilla, sin embargo, pronto se hizo evidente la imposibilidad de aplicar el derecho de Castilla en un inmenso territorio con diversidad de características de toda índole y donde se presentaban situaciones políticas, económicas y sociales totalmente nuevas para los europeos. Surgió por lo tanto la necesidad de dictar normas jurídicas especiales para aplicarlas a problemas imprevistos y de urgente solución, a este conjunto de normas se les conoce como Leyes de Indias o Derecho Indiano.

⁹ Las pretensiones de la monarquía española iban más allá de su hegemonía sobre la península ibérica y se proyectaban a buena parte de Europa. A finales del siglo XV España avanzaba en tres direcciones hacia ese propósito: la colonización de los nuevos territorios de América; la ocupación del litoral del norte de África tras la derrota de los musulmanes y el interior de Europa, sobre el cual se concentraron los monarcas, obteniendo el dominio de la península itálica, entonces dividida en pequeños reinos.

¹⁰ La política de Carlos V estuvo orientada a la creación de un gran imperio universal, y para conseguirlo trató de implantar una monarquía absoluta con poderes ilimitados. Condición para ello era reducir el poder a los nobles y poner fin a los feudos, tal como lo había aprendido de sus abuelos los reyes de Aragón y Castilla. En este intento encontró resistencia de los nobles y de las ciudades independientes que al subordinarse perdían su autonomía, pero en 1521 fueron derrotadas y esto llevó a la consolidación definitiva del monarca. Durante el reinado de Carlos V se creó “el Consejo de Indias o Consejo Real y Supremo de las Indias en 1524 como máxima autoridad administrativa para los reinos transoceánicos de la Corona española. Además de tener funciones puramente administrativas, el Consejo de Indias ejercía amplia autoridad en el aspecto legislativo, en el sentido de que sometía a la aprobación del rey las propuestas de leyes, aunque tenía también poderes para emitir se tramitaran órdenes, sin que debieran estar expresamente autorizadas por el rey. Esta autoridad era la máxima instancia de apelación en todos los procesos civiles y penales desde América. Se puede decir en conjunto que el Consejo de Indias ejercía funciones legislativas, consultivas y jurisdiccionales”. PIETSCHMANN, HORST, *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias de la Nueva España*, México, Fondo de cultura económica, 1996, p.58.

¹¹ Las leyes de Toro es un cuerpo legal integrado por 83 disposiciones, sin distribución en títulos basada en gran parte en la jurisprudencia y en la doctrina de los juristas. Trata de materias propias del derecho privado, penal y procesal. Además, reproduce el orden de prelación de fuentes establecidas por el Ordenamiento de Alcalá, se sitúa al inicio de éste y atribuye al rey la interpretación de la ley en casos dudosos. En CRUZ Barney, Oscar, *op cit*, p. 122.

El Derecho Indiano fue el expedido por las autoridades españolas peninsulares o sus delegados u otros funcionarios y organismos en los territorios de ultramar, para que se hicieran valer en éstos; este derecho se complementaba por aquellas normas indígenas que no contrariaban a los intereses de la Corona o al ambiente cristiano.

La conformación del Derecho Indiano se dio en dos fases: la fase inicial en la que se presenta la discusión de los fundamentos ideológicos de este derecho, y la segunda fase que se dio a partir de mediados del siglo XVI, cuando estas bases empezaron a consolidarse, se dio una tranquila organización administrativa del inmenso territorio.

El fundamento de toda la legislación indiana era la corona, y la ratificación por ella era necesaria para toda medida emanada de los virreyes, audiencias, gobernadores, ciudades, etc., con la particularidad de que, pendiente la ratificación, las normas dictadas por virreyes y audiencias surtían provisionalmente efecto inmediato, mientras que las emanadas de gobernadores y ciudades debían obtener previamente la autorización del virrey o la audiencia, en cuyo caso surtían efectos mientras se obtenía la ratificación por la corona. Además los gobernadores, presidentes y virreyes que se encontraban cercanos a la realidad, la cual no podía juzgarse desde Madrid, podían pedir la revocación o modificación de las cédulas reales recibidas, y suspender mientras su ejecución.

La fuente principal del derecho indiano fue la legislación; de esta fuente surgieron las cédulas reales, provisiones, instrucciones, ordenanzas, autos acordados, pragmatismos, reglamentos, decretos, cartas abiertas, etc. Algunas normas del derecho indiano valían solo en algunos territorios ultramarinos españoles, otras en todas las indias occidentales.¹²

Un problema que se presentó fue que esta legislación indiana produjo un derecho desconfiado y plagado de trámites burocráticos. Además tuvo un carácter altamente casuístico, y se caracterizó por un tono moralista e incluso social.

¹² SOBERANES Fernández, José Luis, *Historia del sistema jurídico mexicano*, México, UNAM, 1991, p. 39-41.

Dentro de todas las normas de derecho indiano, muchas de ellas experimentales, y algunas orientadas a casos específicos, destacaron las siguientes:

- Leyes de Burgos de 1512.
- La provisión de Granada 1526.
- Leyes nuevas 1542.
- Las ordenanzas sobre descubrimientos, población y pacificación de los indios de Felipe II. 1573.
- Recopilación de leyes de los reinos de las indias 1680.
- La reforma agraria 1754.

La recopilación de leyes de las indias fue una legislación que contó con 9 libros subdivididos en títulos (218). Desde la edición de 1681 hubo otras, de 1756, 1774 y 1791, pero sin modificar el material, además se dio una confusión de materias. El libro que contenía los aspectos relacionados con la actividad marítima y su reglamentación era:

Libro IX: reglamenta el comercio entre la Nueva España y la metrópoli, conteniendo normas, sobre la Casa de Contratación, en Sevilla. Se declara competente para las controversias sobre el comercio entre la Nueva España y España, el Consulado de Sevilla. Aquí encontramos normas también sobre la inmigración a las indias, y sobre el establecimiento del Consulado en México, cuya vida jurídica debe inspirarse en la de los consulados de Sevilla y Burgos.¹³

Esta obra fue muy importante y necesaria, ya que algunas de las normas de derecho privado encontraron su lugar en esta Recopilación de Leyes de 1680¹⁴, ya que éstas

¹³ FLORIS Margadant S., Guillermo, *op cit*, p. 55-56.

¹⁴ Además de esta recopilación, el cual fue un trabajo de muchos años, se escribieron otras recopilaciones importantes, en 1628 Rodrigo Aguiar Acuña presentó los Sumarios de la Recopilación de las Leyes de Indias; Juan Francisco de Montemayor hizo los Sumarios de las Cédulas, Ordenes y Provisiones Reales que se han despachado por su Majestad para la Nueva España; se hicieron muchas recopilaciones en los años siguientes y en todas se regulaba la actividad marítima. En 1776 Carlos III dictó un Real Decreto en donde ordenó la elaboración de un Nuevo Código de Leyes Indias en donde se prohibía las adiciones o comentarios a la anterior recopilación. Este proyecto termino hasta 1792 cuando fue aprobado por Carlos IV y ordenó que no se publicara en su totalidad, sino hasta que se fuera dando obligatoriedad a las nuevas normas conforme fuera necesario resolver problemas planteados. Con esto, el Nuevo Código quedó en su conjunto como proyecto,

contienen importantes normas sobre la propiedad inmueble, el mandato, el contrato de seguro, el de fletamento y algunas otras materias de derecho mercantil. El antecedente más cercano del Derecho Marítimo se encuentra en las Ordenanzas de Bilbao, las cuales tuvieron aplicación en nuestro país en la época colonial.

Otro de los principales antecedentes del Derecho Marítimo, el cual es el eje central de la investigación lo encontramos en la figura del CORSO MARÍTIMO, el cual es definido por el Dr. Oscar Cruz Barney como la actividad naval efectuada por los particulares, en tiempo de guerra o represalias, con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos del mismo, en la que deben sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño.¹⁵

El corso era dictado por el monarca por medio de ordenanzas reales; el corsario se sujetaba a lo dispuesto en las instrucciones que recibía junto con el documento llamado patente en el cual se fundaba el corso.

Aquí es donde encontramos uno de los primeros antecedentes del derecho marítimo en la Nueva España, aunque no se le conocía con ese nombre de manera específica, si se dan las bases del mismo, las cuales fueron tomadas en cuenta para la formación de la futura legislación marítima general en el siglo XIX y de manera más específica en el siglo XX.

La Nueva España en el periodo colonial tuvo un papel comercial importante junto con el virreinato de Perú, no solo en las relaciones mercantiles entre los países del continente americano, sino también en las que sostenía la metrópoli con el resto del mundo.

“En España el sistema mercantilista se vio altamente favorecido con la incorporación de las nuevas tierras de América, que abrieron una enorme gama de

aunque en lo particular algunas normas entraron en vigor mas tarde. CRUZ Barney, Oscar, *Historia del derecho mexicano*, México, Oxford, 2005, 1042 pp., p. 242-255.

¹⁵ CRUZ Barney, Oscar, *op cit*, p. 468.

posibilidades a la extracción de metales preciosos y en consecuencia al comercio internacional”.¹⁶

El modelo económico mercantilista se implantó en la Nueva España después de establecer los mecanismos políticos, laborales, tecnológicos para la exploración y explotación de los recursos naturales. Uno de los primeros aspectos que se tuvieron que organizar fue la fuerza de trabajo indígena con la finalidad de utilizarla para la explotación minera y agropecuaria; para esto se instalaron instituciones como las encomiendas, los repartimientos y las mercedes de tierras; estas con el propósito de otorgar a los conquistadores los recursos naturales y la fuerza de trabajo para la extracción de los productos que serían enviados a la metrópoli, así como la producción agrícola que se utilizaría para cubrir la alimentación de la población colonial e indígena .

La Corona española estableció distintos tributos además del “quinto real”, se crearon impuestos al comercio como el “almojarifazgo” aduanero, y la “alcabala” para las operaciones mercantiles internas. Se establecieron también varias instituciones entre las que destaca la Casa de Contratación de Sevilla, la cual estaba destinada a reglamentar la transferencia de los productos de la Nueva España a la metrópoli, dentro de un sistema monopólico que consistía básicamente en reservar el proceso de intercambio entre la metrópoli y las colonias además de que los comerciantes que eran autorizados por la Casa de Contratación, utilizaban de modo exclusivo ciertos puertos privilegiados como Sevilla y Cádiz en España y la Habana, Veracruz, Portobello y Cartagena en América; se creó también un sistema de flotas y galeones como transporte, y el de las “ferias” que funcionaron a la manera europea, en centros específicos de tráfico comercial.

La Corona española se apoyó en el derecho que les otorgó la bula del papa Alejandro VI sobre los territorios americanos para defender la soberanía sobre sus colonias, impidiendo así a otros reinos la navegación y la emigración a las indias, pero principalmente la prohibición de establecer relaciones comerciales en sus posesiones.

¹⁶ DELGADO de Cantú, Gloria, *op cit*, p. 107.

Estas eran: el breve *Inter caetera* de 3 de mayo de 1493, en que se hace donación con derechos exclusivos de las islas y tierra firme recién descubiertas, la bula *Inter caetera* de 4 de mayo de 1493, ratificando la anterior y estableciendo la línea de demarcación entre portugueses y castellanos, la bula *Piis fidelium* de 26 de julio de 1493, autorizando para nombrar misioneros, y la bula *Dudum siquidem* de 25 de septiembre de 1493 en la que se hace una nueva donación universal sin condición y sin límite, incluyendo la India.¹⁷

El comercio entre la Nueva España y la Metrópoli generalmente estaba en manos de peninsulares y fue controlado por el Estado. Para este último fin en 1503 se estableció la Casa de Contratación de Sevilla, cuya política tendía a otorgar un monopolio a unos pocos comerciantes ricos de Sevilla.

Las funciones de la Casa de Contratación fueron múltiples, ya que fungía como tribunal civil y penal, en controversias relacionadas con el comercio ultramarino y la navegación; su jurisdicción se extendía además a los múltiples casos de contrabando. Vigilaba que la corona recibiera su parte en los beneficios que las Indias produjeran, como el cobrar los diferentes impuestos, contribuciones y derechos que gravaban el comercio trasatlántico, y encargarse del transporte y recepción de los metales preciosos, ya fueran amonedados o en barras, tanto los de propiedad del rey como los de particulares. Este organismo también promovía y regulaba las actividades de navegación y de las exploraciones geográficas, mediante la inspección de los barcos, a los cuales les podía negar la licencia para navegar en el Atlántico si no cubrían las condiciones necesarias en relación a su capacidad y tonelaje.

Otra institución encargada de regular los aspectos fiscales fue la Real Hacienda, la cual desde un principio gravó el comercio trasatlántico con un impuesto llamado “almojarifazgo”¹⁸, establecido en 1522, los artículos que quedaban exentos de este impuesto eran los artículos de uso personal del dueño. Diez años más tarde se aplicó la exención a todas las mercancías que pasaran a España procedentes de las Indias, con lo que

¹⁷ SOBERANES Fernández, José Luis, *op cit*, p. 31.

¹⁸ Derecho aduanal sobre las mercancías que cruzaban el mar. Era cobrado en los puertos españoles y americanos. Impuesto que se pagaba por los géneros que salían del Reino, o por los que se introducían en él.

creció el tráfico comercial entre las colonias y la metrópoli, favoreciendo a los mercaderes pero no así al erario real, por lo que Carlos I revocó la exención al almojarifazgo.

Dentro de esta actividad comercial constante entre las colonias y la metrópoli, también se dio otro problema, que fue el peligro de los corsarios ingleses¹⁹ y holandeses y de la piratería²⁰; por lo que los barcos españoles que eran autorizados por la Casa de Contratación no podían viajar de manera aislada, y desde 1526 iban en grupos, y a partir de 1543 se estableció el sistema de dos flotas anuales, una para la Nueva España y otra para Panamá, Cartagena y otros puertos de la parte Septentrional de América del Sur, para el regreso ambas flotas se juntaban en la Habana para regresar a España. La protección

¹⁹ En el aspecto internacional, en Inglaterra durante el periodo de Enrique VIII (1509-1547) se fundó la Marina Real Inglesa con una flota de buques de guerra diseñados de manera que se adaptaban mejor al océano que las galeras de remos del medioevo mediterráneo y eran más apropiados para las maniobras de batalla que los buques mercantes ingleses de la Edad Media.

Durante las primeras décadas del siglo XVI la marina inglesa no podía compararse con el poder naval que habían logrado España y Portugal al volcarse a los océanos durante los siglos precedentes y la navegación inglesa se reducía prácticamente al tráfico portuario y costanero. DE ITA Rubio, Lourdes, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, Fondo de Cultura Económica, UMSNH, 2001, 225 pp. p.25

La única manera de construir el imperio que se proponía Isabel era a expensas de España. No había estado de guerra entre ambos países ni, en principio motivo para que lo hubiera, por lo que los ataques a intereses españoles se hicieron mediante corsarios. Estos eran aventureros audaces, expertos navegantes, a los que la reina concedía Patentes de Corso, con las que podían apoderarse de los barcos españoles cargados de riquezas procedentes de América. Tampoco otros países se libraron de este expolio, pero por obvias razones España fue la potencia más castigada. Inglaterra había desarrollado una excelente industria naval, y sus barcos eran ligeros y ágiles; los corsarios más famosos fueron Hawkings y Drake. Así mismo, se incentivó la recepción de inmigrantes que huían de las guerras religiosas y que eran empleados como mano de obra en las nuevas industrias de pólvora, azufre, fabricación de cañones, y en las metalúrgicas del hierro, estaño y plomo. El resultado del gran crecimiento económico se reflejó en la creación de la Bolsa de Londres de 1570. El absolutismo inglés y su fortalecimiento económico desplazaron al poder hegemónico español. Su gran prueba se presentó cuando España intentó invadir a Inglaterra en 1588 con una poderosa flota llamada la Armada Invencible. La acción inglesa y una tormenta terminaron con la flota española, Inglaterra se convirtió así en la mayor potencia marítima y comercial de Europa. El imperio marítimo no se construyó sólo en acciones bélicas y de corso, sino mediante los viajes de exploración y el establecimiento de nuevas rutas. La prioridad consistía en la búsqueda del paso del norte hacia oriente, tanto por América como por la región de Europa Ártica. Chancelor llegó al mar Blanco (1553) y estableció provechosas relaciones comerciales con Rusia. El absolutismo inglés no encontró fuerte oposición mientras los enemigos del régimen inglés se ocuparon de la amenaza española, pero desaparecida ésta, los burgueses promovieron reclamos a la Corona inglesa a través del Parlamento. El enfrentamiento llegó en 1603 cuando los burgueses solicitaron a la reina renunciar a los monopolios.

²⁰ La piratería floreció durante los siglos XVI y XVII en el Caribe, gracias a las actividades de los bucaneros de islas como Tortuga, con antecedentes en la pugna entre Inglaterra isabelina y España. El sistema de navegación entre España y las Indias se veía condicionado por la presencia de corsarios y piratas en los puntos clave de la Carrera de las Indias. Cruz Barney, Oscar, *op cit*, p. 452.

armada²¹, otorgada a estas flotas, se pagó por el comercio mediante un impuesto especial llamado de “avería”.²²

Como se puede ver en el párrafo anterior, la Nueva España sufría el constante ataque de los corsarios ingleses, además de los piratas, situación que da como consecuencia el cerrarse al exterior para tratar de protegerse; esta costumbre es heredada al México del siglo XIX, la cual consiste en cerrar todas aquellas posibles entradas para ser atacados, o que ingresara el contrabando al país.

Aún con los gravámenes impuestos, se dio un crecimiento sostenido del comercio de la Nueva España y la metrópoli, esto hasta el año de 1625, cuando termino de manera brusca el periodo de auge, y se dio el inicio de una larga decadencia de medio siglo. Una de las causas de la decadencia del comercio trasatlántico destaca el deterioro de la economía española, el cual se empezó a manifestar como efecto de presiones inflacionarias provocadas por el aumento del circulante monetario que provocó un alza considerable en los precios y en consecuencia de los salarios. Al mismo tiempo que subían los precios y salarios, se dio una fuga de capitales ya que los metales preciosos que provenían de las indias se iban a otros países en pago de importaciones crecientes y de servicios financieros a los banqueros extranjeros, debido a las constantes erogaciones de la Corona española por concepto de gastos de guerra.

Dentro de las medidas que aplicó el gobierno lo único que generaron fue el desaliento de la inversión de actividades productivas en lugar de promoverlas, además se redujo la demanda de productos europeos en la Nueva España, ya que los productores y comerciantes diversificaron sus actividades y desarrollaron una economía similar a la de

²¹ La Corona inglesa recurrió a la piratería y a los corsarios, especialmente en el Caribe interceptando las rutas de navíos que transportaban oro y plata de las Indias a España. Causa por la cual los comerciantes españoles solicitaban constantemente apoyo de la Armada Española para proteger sus mercancías.

²² Impuesto que se cobraba a los mercaderes por las mercancías que transportaban los barcos, a fin de pagar los gastos de defensa de las flotas, tanto en armamento y soldados a bordo de navíos mercantes, como en los galeones de guerra que viajaban con ellos para protegerlos.

España, logrando así la independencia de las importaciones de alimentos y tejidos que eran traídos de la metrópoli.²³

Esta política monopólica, generó una tradición de protección que se reflejó en el siglo XIX, tanto en la legislación marítima como en la economía.

Mientras disminuía el poderío español, las demás potencias europeas buscaban participar directamente de las riquezas en las posesiones españolas oponiéndose al monopolio y reclamando el libre comercio.

“Hasta el Tratado de Utrecht (1713), comerciantes extranjeros estaban excluidos, como regla general, del comercio con las Indias, de modo que las mercancías francesas, inglesas, etc., tuvieron que llegar a las Indias por vía de comerciantes españoles, lo cual, desde luego, aumentó su precio. Solo por excepción, algunos recibieron permisos

²³ El poder absolutista español alcanzó su máxima expresión con Felipe II, quien organizó una complicada red burocrática con la cual articuló un Estado totalmente centralista, tanto en España como en sus colonias. Se apoyó también en la inquisición, con lo cual ejerció el control de los sectores opositores, especialmente del protestantismo que se estaba consolidando como corriente política. Tres cuestiones importantes se dieron en su quehacer político:

1.- La seguridad y la paz en el noroeste de Europa, que garantizara el tráfico con las indias, lo cual indicaba contener el expansionismo inglés.

2.- La seguridad y la paz para el mediterráneo, que obligaba a frenar a los turcos y a sus aliados los piratas berberiscos.

3.- La disputa con Francia por la hegemonía continental europea, un conflicto que arrancaba del reinado anterior.

“El principio del exclusivismo constituyó el elemento predominante del sistema mercantil hispanoamericano. El sistema instaurado para reglamentar las relaciones mercantiles entre España y sus colonias americanas consistió en un monopolio cerrado y estrecho. El derecho tanto a comerciar como a residir en las Indias quedó establecido como un privilegio privativo de los súbditos. Todo el comercio y el tráfico con aquellas posesiones fueron centralizados en un solo puerto Sevilla, con exclusión de los restantes puertos del litoral peninsular. Por tanto, todos los extranjeros, incluidos todos los súbditos de la monarquía española, así como la totalidad de los puertos españoles, con excepción del sevillano, quedaron privados de la posibilidad de participar directamente en este tráfico. Con esto pretendían asegurar a España la posesión de los metales preciosos procedentes de sus dominios ultramarinos. La intervención extranjera fue vista como una amenaza de las riquezas, por lo que la legislación española en materia comercial y de migración tomó fundamentalmente una orientación antiextranjera”. GARCÍA BAQUERO González, Antonio, *Cádiz y el Atlántico 1717/1778*, Tomo I

La gran afluencia de oro y plata proveniente de las colonias empobreció al país en vez de enriquecerlo pues generó una gran inflación que elevó los precios de todos los productos hasta un nivel insostenible. Los súbditos prefirieron así comprar manufacturas extranjeras que resultaban más baratas que las nacionales. Esto fue quebrando la economía española, con el agravante de que el oro y la plata que venían de las colonias estaban comprometidos en el pago de las guerras contra las potencias enemigas o en la compra de mercancías que entraban al país.

especiales. Todas las restricciones al comercio originaron el enorme volumen del contrabando, principalmente en barcos ingleses. Se podría decir que el comercio ilegal, al comienzo del siglo XVIII, correspondía, a la mitad del comercio total con las Indias”.²⁴

Durante la fase de las restricciones la Nueva España tuvo un contacto comercial, una vez al año con las Filipinas, mediante la Nao de China. Este comercio con las Filipinas dejaba a la clase comerciante de la Nueva España enormes ganancias, siendo esta una de las grandes ventajas que el territorio tenía sobre las demás posesiones españolas.

Durante el periodo de los Borbones se dieron distintas reformas, las cuales estaban encaminadas a transformar la fisonomía del país, el programa pretendía abarcar las cuestiones relacionadas con el gobierno y la administración con el gobierno colonial y el sistema de relaciones comerciales con los territorios. “Las indias debían ser considerados como un emporio de riquezas que era preciso explotar de un modo racional y lógico.”²⁵

Los Borbones tenían una orientación mercantilista, una política comercial y en especial, el comercio colonial, ya que se encontraban convencidos de que la empresa regeneracionista que pretendían llevar a cabo era necesaria con el apoyo del mercado americano. “Todas las reformas introducidas por los Borbones en materia de comercio colonial se realizaron dentro de los estrictos marcos del monopolio”.²⁶

Una de las novedades introducidas por los Borbones, fue el cambio de la Casa de Contratación y el Consulado de Sevilla a Cádiz como nuevo lugar sede del monopolio. Esto fue por un decreto firmado por Felipe V el 8 de mayo de 1717, a partir de ese momento Cádiz se convirtió en el principal punto de partida y de regreso obligatorio de todos los viajes ultramarinos, quitándole así a Sevilla el monopolio. El monopolio gaditano nació como consecuencia de una serie de condiciones técnicas y geográficas, políticas y económicas. Las cuales eran aspectos importantes para determinar el lugar en donde se establecería un puerto, estos factores fueron importantes en el Antiguo Régimen.

²⁴ FLORIS Margadant S., Guillermo, *op cit*, p. 97.

²⁵ GARCÍA-BAQUERO González, Antonio, *Cádiz y el Atlántico 1717/1778*, Tomo 1, Cádiz 1988, p 89.

²⁶ GARCÍA- BAQUERO, *op. cit.* p. 90.

La efectividad del puerto fue del 85% del total de navíos que cruzaron el Atlántico y que tuvieron como punto de partida o de regreso obligatorio por el puerto gaditano y únicamente el 15% escapó de su control.

“Un planteamiento imperial fue que la actividad mercantil y la fortificación de los puertos (Cádiz, La Coruña Palma de Mallorca) y sus redes subsidiarias potenciaron los vínculos de una determinada sociedad con el mar, demandaron abundante mano de obra, posibilitaron las innovaciones o aplicaciones tecnológicas y determinadas actividades manufactureras, propiciaron un alto contenido militar en esas poblaciones costeras y originaron nuevos tramos de redes urbanas, sobre todo en la ‘frontera’ americana”.²⁷

María del Carmen Absalón opina en relación a las reformas borbónicas durante el siglo XVIII sobre el comercio marítimo y otras actividades económicas que “en correspondencia con el despotismo ilustrado, los borbones establecían el predominio de intereses del Estado sobre corporaciones e individuos, entidad que debían impulsar la agricultura, industria y comercio con racionalidad. Así como el desarrollo de la ciencia, las técnicas y las artes. Influidos por las ideas del liberalismo clásico, en 1778 abolieron el monopolio de Cádiz y Sevilla con la apertura de otros puertos españoles y liquidaron el sistema de flotas navieras, para contratar libremente el transporte marítimo”.²⁸

A lo largo del siglo XVIII se puso en práctica una serie de medidas, entre tradicionales e innovadoras, para tratar de combatir el comercio ilícito, entre ellas podemos señalar:

- ➡ Sistemas de resguardos.
- ➡ Guardacostas reales (corsarios o de la Marina Real).
- ➡ Creación de compañías comerciales privilegiadas que abastecieran el mercado indiano y prestaran servicios de vigilancia y represión del contrabando.

²⁷ QUIMERA, Agustín y Dolores Romero, Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX), España, Ed. Cedex, CEHOPU, CSIC. Ministerio de Fomento, 389 pp., p.127.

²⁸ ABSALÓN Montes, María del Carmen, *Historia de México*, México, Colección DGTI, 2005, 418 pp. ,p.103.

- ➡ Vigilancia de las rutas de navegación.
- ➡ Legislación encaminada a combatir el contrabando.
- ➡ Gestiones diplomáticas.
- ➡ El corso.²⁹

De una manera general se puede apreciar algunos de los aspectos comerciales que se dieron durante la época colonial tanto en la Nueva España como en la metrópoli; vemos que el comercio marítimo fue un aspecto importante dentro de la economía de España, por esa razón la Corona estableció el gobierno centralista con las reformas borbónicas en el aspecto comercial al igual que en otros.

La actividad marítima en la Nueva España cambia al momento de su independencia a principios del siglo XIX, nace una nueva nación llamada México y con ella nuevas expectativas de comercio exterior, ya no pretenden mantener el comercio únicamente con España, sino que también pretenden comerciar con otros países europeos como Inglaterra.

Pero la constante inestabilidad política en el país no permite el desarrollo eficaz de los puertos, los cuales fueron un riesgo de invasiones a México a lo largo del siglo XIX; siendo esta una de las causas para que la joven nación descuidara parcialmente la actividad marítima como aspecto principal para su desarrollo económico y se enfocara únicamente en protegerse de dichas intervenciones extranjeras.

En 1825 las fuerzas navales de la República Mexicana consistían en: un navío de 68 cañones; una fragata de 40 cañones; una corbeta de 30 cañones; seis bergatines de 20 cañones cada uno; cuatro goletas; ocho cañoneras y un buque de depósito. Una de las prioridades del gobierno de ese año estaba la de crear y organizar una fuerza naval capaz de defender las costas y estrechar el bloqueo a San Juan de Ulúa y se pensó en el corso como un medio idóneo para lograrlo. Oscar Cruz Barney dice que pese a la extensión de las costas

²⁹ CRUZ Barney, Oscar, *op cit*, p.476.

mexicanas no se consideró necesario contar con mayores recursos materiales para su defensa.³⁰

A pesar de esta situación los legisladores continuaron regulando la actividad marítima en la Constitución; posteriormente la incluyeron en el Código de Comercio de 1884 y en el de 1890. Así mismo regularon el aspecto económico de esta actividad imponiendo impuestos a distintos artículos de importación y exportación, fomentando una política proteccionista.

Las comunicaciones marítimas estuvieron ligadas directamente a las marinas mercantes extranjeras, debido al insuficiente desarrollo del transporte comercial nacional. Por la precariedad de las vías terrestres de circulación, la navegación fue fundamental tanto para el tráfico comercial internacional como para el interno. Aunque la marina mercante mexicana y, en general, la navegación nacional, fue casi nula en el transporte externo de carga y de pasajeros, en plano interno las pequeñas embarcaciones nacionales realizaron un activo comercio de cabotaje y permitieron el traslado de mercancías a través de ríos, lagos y lagunas.³¹

Inés Herrera opina que uno de los mayores obstáculos del transporte marítimo de las mercancías nacionales o extranjeras en el siglo XIX, fueron “las precarias condiciones materiales de los puertos mexicanos, además de la situación geográfica adversa de los mismos, debido a las barras de los ríos, a los vientos y, en general, a las características climáticas de ambos litorales que tornaban naturalmente difíciles el atraque de barcos, así como el embarque y desembarque de mercancías”.³²

Menciona también que los edificios de las aduanas se encontraban en pésimas condiciones de conservación y eran insuficientes e inadecuados para el tráfico comercial

³⁰ *Ibidem*, p.462.

³¹ HERRERA Canales, Inés, *La circulación: transporte y comercio*, en CARDOSO, Ciro (coordinador), *México en el s. XIX 1821-1910. Historia económica y de la estructura social*, México, Nueva Imagen, 1992, p. 198-202.

³² HERRERA Canales, Inés, *La circulación: transporte y comercio*, en CARDOSO, Ciro (coordinador), *México en el s. XIX 1821-1910. Historia económica y de la estructura social*, México, Nueva Imagen, 1992, p. 209.

que realizaban; aunque las aduanas mejor equipadas eran aquellas que se ubicaban en el Golfo de México debido a su importancia comercial.

I.1 LEGISLACIÓN RELATIVA AL DERECHO MARÍTIMO Y LEYES A PARTIR DE 1824.

Como el objetivo central de la presente investigación es el análisis del Derecho Marítimo presentamos a continuación un panorama general de cómo en la legislación el Derecho Marítimo ha tenido un lugar de parcial olvido durante la mayor parte del siglo XIX y la mitad del XX hasta la conformación de una legislación que se va a encargar de su regulación de una manera particular. Al realizar este análisis se pretenden mostrar de manera específica las posibles causas de este descuido a reglamentar de manera específica al Derecho Marítimo.

En el México independiente se mantuvo en vigor la *Real Ordenanza Naval* para el servicio de los baxeles de S.M. de 1802. En 1822 Agustín de Iturbide convocó a una Junta Nacional Instituyente con el objetivo de elaborar un proyecto de Constitución para el Imperio Mexicano.

Durante las sesiones de esa junta surgió la inquietud de algunos que señalaban la necesidad de organizar militarmente al imperio. En la sesión del 4 de enero de 1823, el Ministerio de Guerra y Marina envió cinco oficios a la Junta sobre los siguientes temas:

- ➡ Necesidad de establecer un tribunal especial de guerra.
- ➡ Conveniencia de crear el consejo de almirantazgo.
- ➡ Organización y arreglo del ejército por medio de los capitanes generales de las provincias.
- ➡ Organización del ejército en todas sus partes.
- ➡ Necesidad de una escuela militar en el Imperio.³³

³³ CRUZ Barney, Oscar, *op cit*, p.460-461

Uno de los puntos importantes fue haber solicitado la creación de un consejo de almirantazgo, ya que a éste le correspondería el conocimiento de las causas del corso y presas.

Durante la sesión del 24 de diciembre de 1822 el Ministerio de Guerra presentó un expediente relacionado con las medidas necesarias para tripular los navíos de guerra mexicanos con nacionales y evitar utilizar a mercenarios extranjeros³⁴. Se solicitó un decreto para organizar la Armada Nacional. Con esta situación se dio vigencia a la *Ordenanza de matrículas del mar*, de 1802. Pero sería hasta 1842 cuando el Congreso expediría el decreto en el cual se restablecería su validez.

En la Constitución de 1824, se establecieron dos medidas importantes; una de ellas era que el legislador federal no tenía posibilidad de legislar en materia comercial y la otra, relativa a la competencia de la Suprema Corte de Justicia y de los Tribunales de Circuito para conocer de las “causas del almirantazgo”.³⁵ Estos dos aspectos se dieron porque en esta constitución se consagró la supremacía del poder Legislativo y los otros poderes actuaron como sus agentes; en este periodo se da la primera república Federal.

En las Bases Constitucionales de 1835, se disponía, en la quinta artículo 12, fracción IX, dentro de la competencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, “conocer de las causas del almirantazgo”. Igual competencia aparece en las Bases Orgánicas de la República Mexicana de 1843, artículo 118, fracción VII y en el Estatuto Orgánico Provisional de la República Mexicana, artículo 98, fracción V. En el año de 1835 se establece el sistema central en la República, continuando este sistema en el año de 1843 dándose en este periodo una dictadura, además en las Bases orgánicas se eliminó el cuarto poder, restituyendo al ejecutivo el mando del ejército.

³⁴ Una de las causas por las que la marina mexicana no tuviera tripulación capacitada era porque en el país no existían escuelas de navegación, esto se debía a que todos aquellos que estuvieran interesados en ser marinos tenían que trasladarse a España a estudiar en la Casa de Contratación, la cual era la encargada de capacitar al personal de la marina; al darse la independencia de México, se tuvo que buscar la manera de encontrar personal para tripular los navíos de guerra mexicanos.

³⁵ El almirantazgo fue un alto tribunal o consejo de la armada; derecho que para los gastos de la Marina Real pagaban los buques mercantes que entraban a los puertos españoles. Y el Almojarifazgo era el impuesto que se pagaba por los géneros que salían del Reino, o por los que se introducían en él. Esta es una institución creada en el periodo colonial y que se siguió utilizando en el siglo XIX.

En el decreto de organización de las Juntas de Fomento y Tribunales Mercantiles, dictado por Santa Anna el 15 de noviembre de 1841; en su artículo 34 fracción IV, se establecía que se reputaban como negocios mercantiles, “el fletamento de embarcaciones”. En este periodo el país se encontraba en un gobierno liberal centralista, siendo casi una dictadura.

El 16 de mayo de 1854 se publicó el primer Código de Comercio mexicano o Código Lares, inspirado fundamentalmente en el Código de Comercio francés de 1807, y en el español del 30 de mayo de 1829, de Sáinz de Andino; este código fue de pretendida vigencia general. Posteriormente, en el año de 1868, el Código de Comercio de 1854 dejó de estar en vigor y se aplicaron en su lugar nuevamente las Siete Partidas y las Ordenanzas de Bilbao.³⁶

Es hasta la Constitución de 1857 (artículos 72 y 97), donde se usa la expresión Derecho Marítimo, al establecer como facultad del Congreso, la de legislar sobre esta rama del derecho y expedir las leyes relativas al Derecho Marítimo de la paz y de la guerra (artículo 72 fracción XV); en el artículo 97 fracción II, se determina la competencia de los tribunales federales para conocer de todas las controversias que versaran sobre Derecho Marítimo.

En el Congreso Constituyente de 1856, sólo se discutió la facultad del Congreso para legislar sobre el Derecho Marítimo. Dentro de las observaciones que se hicieron a la inclusión de la fracción XV se expresó que la misma quedaba fuera de lugar, ya que se consideraba que dicho derecho lo forman las naciones entre sí y, por lo tanto, que sería absurda la posición del gobierno de un país que pretendiera establecer el Derecho Marítimo. Uno de los constituyentes contesta la crítica en el sentido de que esa fracción sólo se refería al Derecho Marítimo. Sometida a discusión la fracción XV que se comenta, fue aprobada por los constituyentes y pasó a formar parte de la Constitución.

³⁶ CRUZ Barney, Oscar, *La codificación en México: 1821-1917. Una aproximación*, México, UNAM, 2004, P.49-97.

En el año de 1868 Mariano Galván publicó una recopilación de ordenanzas de tierras y aguas y algunas resoluciones dispersas de la República Mexicana, en dicho documento se hace mención de una ley que hace mención de la actividad marítima y determina la anchura del mar, “el mar es el conjunto de agua que circunda la tierra. Su uso consiste en la navegación y en la pesca; es inagotable, y basta para satisfacer las necesidades de todos los hombres: ninguna nación puede apoderarse con justo título de su imperio, porque la naturaleza nunca concede el derecho de apropiarse aquellas cosas que en el estado de comunión podían satisfacer las necesidades de todos”³⁷ En estas ordenanzas también se determina que corresponde al estado ribereño la distancia de dos leguas de la costa hacia el mar en donde va a ejercer su dominio, distancias determinadas por los tratados de paz y comercio.

Pero estas ordenanzas no determinan aun la conformación de un derecho Marítimo para el país, ya que este aspecto lo mantienen como parte del derecho internacional al mencionar que la anchura del mar es regulada por los tratados realizados con otras naciones.

Un aspecto muy importante para nuestros fines, fue introducido en la Constitución de 1857, al reformarse el artículo 72 fracción X de la misma, el 14 de diciembre de 1883, que facultó al Congreso Federal para legislar en materia de comercio.

Esta reforma permitió al Congreso Federal dictar el Código de Comercio de 1884, en el que aparecían las normas legales relativas al comercio marítimo, que formaba parte de los códigos comerciales de esa época, conocido también como Código Barrada, el cual estuvo inspirado en el código italiano de 1882. Este código fue derogado por el Código de Comercio de 1889, el que en su artículo 75 fracción XV, considera como actos de comercio todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior. El

³⁷ GALVAN, Mariano, *Ordenanzas de tierras y aguas ó sea formulario geométrico-judicial para la designación, establecimiento, mensura, amojonamiento y deslinde de las poblaciones y todas suertes de tierras, sitios, caballerías y criaderos de ganados mayores y menores, y mercedes de agua: Recopiladas a beneficio y obsequio de los pobladores, ganaderos, labradores, dueños, arrendatarios y administradores de haciendas, y toda clase de predios rústicos, de las muchas y dispersas resoluciones dictadas sobre la materia y vigentes hasta el día en la República Mexicana*, París, Librería de Rosa y Bouret, Quinta edición, corregida y aumentada, 1868, p.15.

libro Tercero del mismo se titulaba “Del Comercio Marítimo” que se dividía en cinco capítulos: De las embarcaciones, de las personas que intervienen en el comercio marítimo; de los contratos especiales del comercio marítimo; de los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo, y de la justificación de las averías.

El Código de Comercio de 1889³⁸, fue dictado en uso de facultades extraordinarias por el presidente de la República el General Don Porfirio Díaz; sin embargo, el Congreso no señaló dentro de las facultades que delegó en el ejecutivo la de legislar en materia marítima, por lo que la validez constitucional del código en esta materia pudo ser cuestionada. A fines del siglo pasado, un insigne tratadista mexicano, expresa en su obra que en el aspecto del Derecho Mercantil Marítimo existía una dualidad de facultades del Congreso, al poder legislar en virtud de la facultad que le permitía dictar leyes relativas al Derecho Marítimo y la facultad que tenía de expedir un código mercantil.³⁹

Se estima que esta aparente dualidad deriva de puntos de vista que se tomaban en la época en que se dictó el código, en que el Derecho Marítimo, en un amplio sentido, se concebía como el régimen al que se sujetaban las relaciones que se referían al comercio marítimo y que quedaban comprendidas en códigos considerados como normativos de relaciones privadas.

Estimamos que en el derecho actual, en ningún caso se da la posibilidad de que el derecho marítimo se considere como una rama del derecho mercantil, lo que sí ocurre en otros países latinos, cuya inspiración sirvió de base para dictar nuestro Código de Comercio. Situación que se refleja en algunas definiciones que dan ciertos tratadistas extranjeros, en los que se destaca el carácter mercantil del mismo.

El derecho marítimo es una rama autónoma del derecho, independientemente de razonamientos de carácter técnico, por razones de orden constitucional. Esta situación viene

³⁸ El cual entró en vigor en 1890 y se encuentra en vigencia actualmente, se le considera un código muerto, porque los distintos apartados que lo conforman se encuentran regulados actualmente por diversas leyes especiales que han abrogado las distintas disposiciones del código de comercio.

³⁹ ESQUIVEL Ávila, Ramón, *Derecho marítimo*, en INSTITUTO de Investigaciones jurídicas, *Diccionario jurídico mexicano*, México, UNAM, 1997, 1602 pp., p.1003.

desde la Constitución de 1857, y se repite en la constitución de 1917, y este artículo ha sufrido distintos cambios hasta llegar a nuestra Constitución vigente, la cual ha sido objeto de adiciones posteriores en esta materia, dictadas en 1960 y 1980, respecto a la plataforma continental y a la zona económica exclusiva.

Las disposiciones constitucionales que se refieren al derecho marítimo, fueron dictadas 22 años antes de la adición al artículo 72 de la Constitución de 1857, que permitió legislar también sobre un Código de Comercio Federal. Por otra parte, al hacerse la adición, no se hizo ninguna referencia a una posible unión entre ellas.

En la Constitución de 1917 se tomaron en cuenta algunos aspectos del derecho marítimo, aunque no se toma el concepto en los artículos que regulan esta actividad, a continuación se presenta el contenido de dos de los preceptos legales relacionados con el derecho marítimo:

“Art. 73. El congreso tiene la facultad:

XIII. Para reglamentar el modo cómo deban expedirse las patentes de corso; para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al derecho marítimo de paz y guerra.”⁴⁰

Al Congreso de la Unión se le otorgó la facultad de expedir patentes del corso, institución que en 1856 en la Declaración de París se determinó su desaparición por la mayoría de las naciones, con la excepción de España, Estados Unidos y México, quienes se negaron a adherirse a la misma por razones de seguridad y defensas marítimas⁴¹; tomando en cuenta que para México este argumento era válido por no existir los recursos suficientes para armar una flota naval capaz de hacer ese trabajo; en el caso de Estados Unidos este argumento era dudoso.

⁴⁰ TENA Ramírez, Felipe, *Leyes fundamentales de México 1808-2002*, México, Ed. Porrúa, 2002, 1180 pp., p. 847-848.

⁴¹ CRUZ Barney, Oscar, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, 1997, 568 pp, p. 14.

México decide su adhesión a la Declaración hasta 1909; pero se encuentra la referencia a la posibilidad de efectuar armamentos en curso en diversas disposiciones que se emitieron sobre marina, como es el caso de la cita anterior. El curso se siguió mencionando hasta 1966.

“Art. 104. Corresponde a los tribunales de la federación conocer:
II. De todas las controversias que versen sobre el derecho marítimo.”⁴²

Al no existir un tribunal marítimo para regular lo relacionado con esta actividad se determinó que los Tribunales Federales estarían facultados para conocer y resolver todas las controversias que tuvieran alguna relación con el derecho marítimo, entre las cuales se ubican las de comercio marítimo o cuando se da la existencia de un delito en alta mar.

El artículo 73 tuvo distintas modificaciones en otras de sus fracciones, pero hasta el decreto presidencial de 1966 tiene una modificación en la fracción XIII el cual se presenta a continuación:

“Decreto que reforma los artículos 73, 89 y 117 de la Constitución General de la República, de 11 de octubre de 1966, publicado el 21 de octubre del mismo año.

GUSTAVO DÍAZ ORDAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de la facultad que le confiere el artículo 135 de la Constitución General de la República y previa la aprobación de la mayoría de las honorables Legislaturas de los Estados declara la reforma de los artículos 73, 89 y 117 de la Constitución.

ARTÍCULO PRIMERO.- se reforma la fracción XIII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

‘ARTÍCULO 73.- El Congreso tiene facultad:

⁴² TENA Ramírez, Felipe, *op. cit.*, p. 860.

.....
XIII.- Para dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra’.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se derogan las fracciones IX del artículo 89 y II del artículo 117 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

TRANSITORIO

ÚNICO.- las presentes reformas entrarán en vigor tres días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación”.⁴³

Si examinamos la norma anterior, que hace referencia al derecho constitucional marítimo, es decir, la fracción XIII del artículo 73, vemos que además de establecer la facultad del Congreso para dictar las leyes correspondientes a esa rama del derecho, elimina la expedición de patentes del corso, figura que había desaparecido del derecho marítimo internacional desde 1856, pero que en México es omitida totalmente en 1966 con el decreto anterior. En el caso del artículo 104, fracción II, no sufre modificaciones en el aspecto de fijar una competencia exclusiva de los tribunales federales, para conocer de derecho marítimo.

Lo que impone la necesidad de definir “el derecho marítimo”, es decir, que hay que precisar cuáles son las controversias marítimas, pues cuando a un juez federal se le presenta una demanda en la que su competencia se funda en la fracción II del artículo 104 constitucional, para que admita la demanda debe comprobar, previamente, que el caso corresponde a la jurisdicción marítima⁴⁴. Desgraciadamente, no obstante que tiene más de un siglo de competencia de los tribunales federales para conocer de las controversias que versan sobre el derecho marítimo, todavía en este momento no se encuentran decisiones judiciales, ni menos jurisprudencia⁴⁵ sobre el particular.

⁴³ TENA Ramírez, Felipe, *op. cit.*, p 957.

⁴⁴ La Jurisdicción es la actividad del Estado encaminada a la aplicación del derecho objetivo mediante la aplicación de la norma general al caso concreto. Y la jurisdicción marítima es la función pública encomendada a los órganos del Estado para aplicar las normas marítimas a casos específicos.

⁴⁵ La Jurisprudencia es el estudio de los fallos y de la doctrina, es decir, es la interpretación que los jueces hacen del derecho al aplicarlo.

Respecto a lo mencionado en el párrafo anterior se puede decir que es necesario y casi urgente que se tome en cuenta al derecho marítimo, porque conforme avanza el proceso de globalización México se verá en la necesidad de tener tribunales especializados en conocer y resolver las controversias que surjan en relación a la actividad marítima, teniendo así la posibilidad de competir con los países que si tienen un tribunal especializado para estos asuntos, tenemos entonces un punto importante de discusión y que es necesario tomar en cuenta para estudiarlo y poder resolverlo para poder hacer frente al futuro comercial del país.

En 1889 época en que se dictó el Código de Comercio, el Derecho Marítimo se consideraba como una parte del derecho mercantil, designándolo como derecho comercial marítimo, y tal es su naturaleza en otros países latinos, con la consecuencia lógica de que su posición era preponderantemente de derecho privado, agregándose una reglamentación administrativa, fuera del código, a través de numerosas disposiciones.

Esta concepción en la actualidad no puede ser aceptada, ya que el Derecho Marítimo es una rama con características que no pueden ubicarla sólo en el derecho privado; por el contrario, la influencia y campo del derecho público en esta materia se presenta con mayor fuerza y amplitud, aunque todavía cubre instituciones consideradas como privadas, como sería el caso de la responsabilidad del porteador.

De esta situación resulta que al tratar de dividir tajantemente las disposiciones de carácter público, de las privadas, en esta rama del derecho, representa serias dificultades, pues las materias se entrelazan de tal manera que su separación absoluta no resulta fácil. Es decir, el Derecho Marítimo es considerado público porque atañe a la cosa pública, pero también es derecho privado porque concierne a la utilidad de los particulares.

El Derecho Marítimo actual, es el resultado de la costumbre y las nuevas disposiciones, se encuentra relacionado con casi todas las disciplinas jurídicas, si bien sólo con algunas mantiene vínculos muy estrechos; como es el caso del derecho mercantil y el derecho laboral. Además, dentro del Derecho Marítimo encontramos regulada la actividad

portuaria, la actividad pesquera y el interés de conservar el patrimonio marino del Estado. Tomando en cuenta que al Derecho Marítimo lo conforma no solo la Ley de Navegación, sino también la Ley Federal del Mar, la ley de Puertos y la Ley de pesca con sus reglamentos.

El Derecho Administrativo es otra rama que mantiene estrechas relaciones con el Derecho Marítimo dentro de las regulaciones correspondientes a los aspectos fiscales, aduanales, migratorios y de sanidad.

Otra rama que mantiene relaciones muy importantes con el Derecho Marítimo es el Derecho Internacional, tanto el público como el privado.

Durante la segunda mitad del siglo XX, un importante grupo de normas marítimas proviene de los tratados internacionales, como sería la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, ratificada por México y publicada en el Diario Oficial del 27 de diciembre de 1965, que, por otra parte, han sido un canal de entrada a nuevas orientaciones, producto de nuevas concepciones en algunas materias propuestas por los países a los que se les denomina como Tercer Mundo.

En relación con el derecho mercantil, se considera que también es una rama con la que el Derecho Marítimo mantiene vínculos, derivados de que en el desarrollo de los negocios marítimos, las relaciones no sólo se reducen a las instituciones marítimas establecidas en la Ley de Navegación, sino que en la vida de los negocios se requiere aplicar instituciones del derecho comercial, como serían los casos de sociedades, contratos, títulos de crédito, operaciones bancarias.

En el caso del derecho laboral existe una relación cercana debido a que las personas encargadas de aplicar el derecho marítimo en un buque son contratadas por el dueño de éste, es decir se forma una relación de trabajo entre el dueño del buque y la tripulación. Esta relación laboral se encuentra regulada por la Ley Federal del Trabajo. Pero otro aspecto de relación estrecha con esta rama del derecho la tenemos en las Ordenanzas de

Bilbao(Capítulo veinticuatro, apartado 100) en la cual se ordena el pago de los salarios a los marineros, tomando en cuenta que éstos tenían el privilegio sobre la nave y sus aparejos frente a los acreedores.

Otras ramas del derecho que mantienen relaciones con el Derecho Marítimo son: el laboral, el militar, el penal, el derecho civil y el derecho ambiental siendo éste una nueva rama del derecho.

Por lo tanto en términos generales, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo promulgada el 10 de enero de 1963, la cual corresponde fundamentalmente al proyecto elaborado por el doctor en derecho Raúl Cervantes Ahumada (la cual fue publicada en el diario oficial el 21 de noviembre de 1963) fue una materia importante que salió del Código de Comercio; pero en el año de 1993 con las ideas del neoliberalismo, dicha ley fue derogada casi en la totalidad de su contenido, conservándose únicamente el capítulo relacionado con el Seguro Marítimo que trata sobre las disposiciones que deben de contener los contratos que se efectúen para asegurar el buque, tales como los derechos y obligaciones del asegurador y las responsabilidades que tiene en caso de afectar a terceros.

El contenido de la nueva Ley de Navegación sería el siguiente:

- a) TITULO PRIMERO: contiene las disposiciones generales, como el ámbito de aplicación de la ley, se especifican cuales son las autoridades marítimas y se especifican sus obligaciones (ejecutivo federal, secretaría, capitán de puerto).
- b) TITULO SEGUNDO: se refiere a la marina mercante, se determina el abanderamiento del buque, la matricula, la obligación de inscribirse en el registro público marítimo, que es una empresa naviera, cuales son las obligaciones de los agentes navieros y la tripulación, así como determinar a quien le corresponde impartir la educación de marina mercante.
- c) TITULO TERCERO: hace referencia de todo lo relacionado con la navegación, como el arribo y despacho de las embarcaciones, el pilotaje, el remolque, la

inspección naval, el señalamiento marítimo y ayuda a la navegación, y la prevención de la contaminación marina.

- d) TITULO CUARTO: este apartado trata sobre la propiedad de las embarcaciones, como son las adquisiciones de los buques, la copropiedad marítima, el amarre, abandono y desguace de embarcaciones, hipoteca marítima.
- e) TITULO QUINTO: contiene las disposiciones relacionadas con los contratos de explotación de las embarcaciones.
- f) TITULO SEXTO: trata sobre los riesgos y accidentes de la navegación, como las averías, os abordajes, el salvamento, el hundimiento y remoción, los delerriectos marítimos, la responsabilidad civil y la investigación de los accidentes marítimos.
- g) TITULO SEPTIMO: en éste se determinan las sanciones generales.

También se creó el reglamento de la ley de navegación, complementando con este la regulación de la actividad marítima contemporánea.

Hacemos énfasis en el derecho procesal marítimo porque este derecho se relaciona con la actividad de los tribunales marítimos; las llamadas leyes amalfitanas nos enseñan “que fue establecida en Amalfi una corte de supremo almirantazgo, de la cual dependían todas las naciones situadas en torno al Mediterráneo. Aún Constantinopla mandaba ahí sus negocios para obtener en el tribunal marítimo, juicios equitativos”. Los tribunales marítimos recibían, generalmente el nombre de Consulados.

Los grandes países marítimos han organizado tribunales marítimos especializados. Los conservan aún en Inglaterra, Estados Unidos, Brasil, etc. En México han sido suprimidos (funcionaron los Consulados en la época colonial) y en la actualidad, según disposición del artículo 104 fracción II de la Constitución Federal, las cuestiones de Derecho Marítimo son de la competencia exclusiva de los tribunales federales. Llama la

atención el hecho que, en materia de comercio la Constitución dispone que sean competentes, a prevención, los tribunales federales y locales, por lo que se establece la llamada jurisdicción concurrente⁴⁶, en tanto que, tratándose de problemas marítimos, la jurisdicción es exclusiva de los tribunales federales.

Por no existir en nuestro derecho un ordenamiento procesal marítimo orgánicamente especializado, si se trata de problemas marítimos mercantiles será aplicable el procedimiento establecido en el Código de Comercio; en los problemas específicos a que se refiere la Ley de Navegación, se aplicará ésta, y en los problemas internacionales se aplicarán los procedimientos que las Convenciones estatuyen. Como el procedimiento mercantil preferente a todos es convencional, se aplicará el procedimiento que se convenga.⁴⁷

Consideramos importante mencionar que México tiene representantes en el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el cual se encarga de dar solución a las controversias surgidas sobre la interpretación o aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Este Tribunal fue establecido en 1994 en Hamburgo, Alemania y cuenta con no más de 21 jueces.

Para conocer las leyes que regularon la actividad marítima se recomienda ver los cuadros ubicados en el anexo 1, en el cuadro 1 se presentan las primeras leyes que regularon la actividad marítima a nivel internacional, en el cuadro 2 las distintas leyes que regularon la actividad marítima en México de 1854 a 1989, y en el cuadro 3 las leyes marítimas vigentes en México.

⁴⁶ La jurisdicción concurrente es originada en el artículo 104 de la Constitución Federal, en virtud de la cual, la aplicación de las leyes federales de interés particular pueden conocer, indistintamente, a elección del actor, bien los jueces o tribunales locales del orden común de los Estados y del Distrito Federal.

⁴⁷ CERVANTES Ahumada, Raúl, *Derecho marítimo*, México, Herrero, 1984, 1006 pp., p. 972.

I.2 EL DERECHO INTERNACIONAL Y LOS TRATADOS MARÍTIMOS.

Los tratados internacionales se encuentran regulados por el derecho Internacional Publico, por lo que empezaremos este apartado haciendo un breve análisis de las características de esta rama del derecho, esto para poder comprender la importancia que van a adquirir los tratados internacionales para México y su relación con el derecho marítimo.

El derecho internacional empieza a surgir a la par de la formación de los grandes estados de Europa en el siglo XVI, como España, Francia, Inglaterra, Austria y los Países escandinavos.

Sus raíces se encuentran en la Alta Edad Media, pero esta rama no se manifiesta con sus principales características, sino hasta el momento en que sobreviene el desmembramiento del Sacro Romano Imperio y ocurre el descubrimiento de América, a partir de esa centuria empezó a socavarse el principio de la supremacía universal del Papa y se fue mermando la autoridad imperial, dando paso a una nueva organización político-jurídica.

La presencia de los nuevos estados del S. XVI, y el descubrimiento de América condujeron a situaciones completamente diferentes a las anteriores, las cuales ya no podían regularse sino por un nuevo derecho diferente al conocido, pues las normas jurídicas en uso hasta entonces resultaban incapaces para ordenar y regir las circunstancias que se daban en el entorno europeo; ya que antes del S. XVI no existía ninguna doctrina del derecho internacional.

Se dieron varias etapas para la conformación del derecho internacional:

- a) **Del renacimiento a la paz de Westfalia (1648).** Se advierten aspectos medievalistas durante este periodo, la comunidad internacional se confunde con la comunidad cristiana, se empieza a penetrar el espíritu renacentista, eminentemente laico que busca el orden legal. Se busca la justificación de la conducta de los soberanos en normas religiosas y poco

en normas jurídicas. Empiezan a darse principios de convivencia internacional y la convicción entre los estados para ser miembros de una familia.

- b) **Del tratado de Westfalia a la Revolución Francesa.** El tratado de Westfalia en 1648 marca un hito muy destacado en el progreso de las instituciones internacionales. Constituyó durante casi un siglo la estructura política internacional de Europa, se conformó el principio de soberanía territorial principal en un orden jurídico internacional. Además se dio un incremento de las actividades diplomáticas. Nacieron y se multiplicaron los tratados de comercio. La institución de neutralidad se desarrolló notablemente y se empezó a regir lo relativo al contrabando de guerra. El tratado de Utrecht en 1713 establece un principio político-internacional de gran importancia: “El justo equilibrio del poder”, originado en Westfalia, se mantuvo hasta la época de napoleón. El principio del equilibrio es el sustituto del monopolio del poder. También se dio un progreso en el número y técnica de los tratados.
- c) **Congreso de Viena 1815.** Las guerras napoleónicas alteraron la paz del continente europeo y no se dio ningún desarrollo en el derecho de gentes, terminaron con un acontecimiento internacional de gran importancia, que constituye el origen del tercer periodo: Congreso de Viena en 1815, el cual constituye el esplendor de la diplomacia clásica. Con este tratado se da paso a un derecho internacional estructurado, ya que se establecieron nuevas divisiones políticas y se inaugura un sistema de gran resonancia: la intervención. Se estableció un sistema de consulta por medio de congresos, para actuar difundiendo el principio de la legitimidad monárquica en contra de los brotes del liberalismo. El derecho internacional después de este congreso y hasta la 1ª guerra mundial alcanza un gran desarrollo de sus instituciones; surge la opinión pública internacional, se desarrollan las represalias, el bloqueo se asienta

en sus rasgos fundamentales, se instaura la intervención y se crea la teoría del redentor, desaparece la esclavitud por acción internacional, se forma el régimen de la navegación de los ríos internacionales y se suprime el corso, la diplomacia gana extensión y estabilidad, el régimen consular llega a su esplendor, al final del tercer periodo se multiplican los tratados internacionales, se empiezan a formar organismos administrativos internacionales.

- d) **La 1ª guerra mundial 1914-1918.** En este periodo se dio un gran golpe al derecho de gentes. La moral internacional fue desplazada por un nacionalismo y anarquía. El derecho internacional se robusteció, las instituciones conocidas crecieron y se crearon otras nuevas.
- e) **1945.** En este periodo se dio la presencia de muchos nuevos estados, los avances tecnológicos contemporáneos y el imperativo de considerar el bienestar de los grupos humanos como meta básica de la ideología y la acción política. Es una etapa de transición constructiva y dinámica.

Después de realizar esta breve reseña de la formación del derecho internacional, a continuación se presentará el concepto del mismo y sus funciones, estas de acuerdo al concepto que presenta el tratadista mexicano Manuel Sepúlveda.

El derecho internacional es el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de los estados entre sí, o, el derecho de gentes que rige las relaciones entre los sujetos o personas de la comunidad internacional.

El derecho internacional tiene una función triple, ya que establece los derechos y deberes de los estados en la comunidad internacional, determina las competencias de cada estado y reglamenta las organizaciones e instituciones de carácter internacional.

Dentro de la conceptualización del derecho internacional algunas personas llegan a confundir al derecho internacional público con el derecho internacional privado, por lo que a continuación haré un breve análisis de la diferencia que existe en estas dos ramas del derecho internacional.

Según Ruiz Pérez Verdía el derecho internacional privado es una modalidad del derecho privado, que tiene por objeto someter las relaciones sociales entre los individuos a las reglas jurídicas que convengan a su naturaleza, o el conjunto de principios que definen los derechos de los extranjeros y la competencia respectiva de las diversas legislaciones en lo que concierne a las relaciones internacionales de orden privado.⁴⁸

Vemos que el derecho internacional privado se va a encargar del estudio de los individuos en el contexto del derecho internacional, es decir, estudiara la calidad jurídica de los individuos dentro de la nación; por el contrario el derecho internacional público se va a encargar del estudio de las relaciones de los estados entre sí, se le asignan las relaciones de nación a nación. “Las relaciones internacionales entre las entidades soberanas están reservadas al derecho internacional público, ya que regula relaciones entre sujetos de la comunidad internacional.”⁴⁹ Tenemos entonces que el criterio que va a distinguir al derecho internacional privado y el público es que las relaciones jurídicas de los particulares son relaciones jurídicas que interesan directamente a los particulares y no a la nación a la que pertenecen.

Ahora que ya se ha determinado la rama del derecho que va a regular a los tratados internacionales vamos ahora a conocer sus características y las funciones que tienen dentro del esquema internacional.

Los tratados internacionales son una manifestación objetiva de la relación de los miembros de la comunidad internacional; se pueden definir como los acuerdos entre dos o

⁴⁸ Citado por ARELLANO García, Carlos, *Derecho Internacional privado*, México, Porrúa, 2001, 1015 pp., p. 5-6.

⁴⁹ ARELLANO García, Carlos, *op cit*, p. 5-7.

más Estados soberanos para crear, para modificar o para extinguir una relación jurídica entre ellos.

A los tratados se les ha denominado de distintas formas, como acuerdo, convenio, pacto, arreglo, compromiso, declaración, concordato, pero convención y tratado son sinónimos.

Los tratados deben de poseer ciertos elementos y tener presentes ciertas cualidades para que tengan la validez debida; como son la capacidad, el consentimiento, el objeto y la causa:

1. La *capacidad* de las partes, es un atributo propio de la soberanía, con esto tenemos que sólo los estados soberanos pueden concertar tratados.
2. En lo que corresponde al *consentimiento*, éste debe ser expresado por los órganos de representación competentes del Estado. En el caso de México el presidente de la República es la persona facultada para dirigir las negociaciones diplomáticas de los tratados.
3. El *objeto* debe de tener contenido lícito, es decir, que no afecte ninguno de los derechos individuales establecidas en la constitución de alguno de los estados que firman el tratado.
4. La *causa* es el aspecto específico por el cual va a llevarse a cabo el tratado, es la que justifica la obligación, es decir, el motivo por el cual se va a firmar el tratado.⁵⁰

Los tratados internacionales que ya se han celebrado y han cubierto los elementos que van a otorgarle su validez, deben de ser registrados en la secretaría General de las Naciones Unidas para su conocimiento.

⁵⁰ SEPÚLVEDA, Cesar, *Derecho internacional*, México, Porrúa, 2002, 745 pp., p. 125-128

El tratado internacional otorga derechos e impone obligaciones a las partes contratantes, es una regla de conducta obligatoria para los Estados que los suscriben y ratifican. Los tratados internacionales terminan sus efectos por causas muy diversas y unas de ellas emergen del mismo tratado (término, condición, ejecución, denuncia), en tanto que otras aparecen posteriormente (renuncia, incumplimiento, guerra, extinción del sujeto, imposibilidad de realizar el objeto, cambio radical de las circunstancias que motivaron el pacto).

Los tratados internacionales son importantes para el derecho marítimo porque por medio de ellos se han creado distintos reglamentos que regulan la actividad marítima principalmente a nivel internacional, además de lograr unificar criterios entre distintos países sobre alguna controversia internacional en relación con el tráfico marítimo o en algunos casos con los espacios marítimos correspondientes a distintos países.

Con los tratados también se ha logrado la defensa y conservación de los recursos marítimos, esto gracias a que distintos países que tienen costas se han puesto de acuerdo para conservar limpios los mares, regulando el vertimiento de distintas sustancias; este también es un aspecto importante en el cual radica la importancia de los tratados para el derecho marítimo ya que son el antecedente del derecho ambiental.

En el anexo 2 se presenta el cuadro 4 en el cual se mencionan algunos de los tratados internacionales en los que México ha participado; así mismo se hace mención de otros tratados internacionales relacionados con el Derecho Marítimo Internacional y que también son de importancia para conformar esta rama del derecho en México y lograr una unificación de criterios para la aplicación del mismo.

A lo largo de todo el capítulo se ha presentado la evolución histórica del Derecho Marítimo a partir del siglo XVI, lo que nos permitió observar la conformación de una cultura marítima en el país; se logró determinar también que una de las posibles causas por las cuales México abandona parcialmente las costas del Pacífico es la distancia y la falta de buenos caminos que comunicaran a la ciudad de México con los litorales del Pacífico;

aunado a esto tenemos que los pocos puertos que había estaban descuidados y sirvieron para que las flotas extranjeras los utilizaran para invadir al país.

Pero la comunicación en los puertos del Golfo es mayor debido al comercio con Europa y el Caribe. Razón por la cual las vías de comunicación terrestres a las costas del Golfo de México fueron mejores que las destinadas a las costas del Pacífico.

Gracias a este comercio exterior, México ha realizado distintos tratados internacionales, con la finalidad de mantenerse en comunicación con el resto del mundo por medio del mar y del Derecho Marítimo, además por estos tratados México participa activamente en las distintas Convenciones de las Naciones Unidas para regular el derecho del mar, así como el establecimiento de la anchura del mar territorial para cada estado ribereño; aspecto que se trabaja a lo largo del siguiente capítulo.

CAPITULO II

REGIMEN JURÍDICO DEL MAR EN MÉXICO.

II.1 LOS ESPACIOS MARÍTIMOS Y EL DERECHO INTERNACIONAL.

Las prácticas marítimas en México han sido pocas, Alberto Székely afirma “durante casi todo su primer siglo de vida independiente, México ignoró incluir en su legislación las normas fundamentales del derecho del mar”⁵¹, en relación con lo anterior vemos que tanto los límites como las normas aplicables a nacionales y extranjeros dentro de las zonas marinas de jurisdicción mexicana, estuvieron reguladas por el derecho internacional, es decir, por lo establecido en los tratados internacionales.

En consecuencia los tratados internacionales han tenido una gran importancia en México, ya que gracias a ellos nuestra legislación se ha enriquecido para la creación de nuevas leyes que regulen el aspecto marítimo. A lo largo de las últimas décadas México ha trabajado constantemente disponiendo de recursos diplomáticos para lograr dentro del aspecto internacional, una consolidación de las reglas que determinan la conducta de los Estados en los océanos.

Para México el derecho del mar o marítimo⁵² tiene una importancia fundamental, debido a que posee grandes litorales; pero a pesar de esto no se ha tenido una cultura marítima importante; al respecto Bassols Batalla nos comenta: “México es en gran medida un país aislado del resto del mundo, pues al oeste, al sur, al oriente y sur-sureste bañan sus costas las aguas del océano Pacífico (7328 km.), del Golfo que es parte del océano Atlántico y del mar de las Antillas (al este de la península yucateca) con 2805 km. Aunque

⁵¹ SZÉKELY, Alberto, *Derecho del mar*, México, UNAM, 1991, 65 pp., p.30

⁵² Derecho Marítimo: es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo destinado a realizarse o actualizarse en la vida humana en relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos. Existiendo tantas subrayas del derecho marítimo, como ramas jurídicas se ocupen de los fenómenos marítimos. Es decir, el término engloba el conjunto de costumbres, leyes, tratados internacionales y decisiones de los tribunales que atañen a la propiedad y operaciones de los buques, al transporte de pasajeros y cargamentos en ellos y los derechos y obligaciones de la tripulación durante los viajes.

los mares pueden ser magníficas vías de comunicación que en vez de separar unen a los pueblos, hasta la fecha las grandes masas de agua que nos rodean han sido más bien un factor de aislamiento que de intercambio en gran escala con el resto del mundo”.⁵³

Estos grandes litorales le proporcionan a México una frontera común con el resto de la comunidad internacional, pero de manera importante con dos de las zonas estratégicas más relevantes, como son la cuenca del Pacífico y el Atlántico Norte, las cuales bañan las costas de las más fuertes potencias económicas con las que se han dado intercambios e impulsado el comercio, esto como componente importante para generar el desarrollo del país. Uno de los ejemplos que podemos mencionar es que desde 1926 Plutarco Elias Calles, a través de Alfonso Reyes, estuvo impulsando un proyecto de creación de una línea de navegación que uniría a México con Sudamérica⁵⁴, esto nos demuestra que a principios del siglo XX se pretendió que México se convirtiera en una potencia marítima comercial, pero este es un aspecto que no se ha consolidado todavía.

Por esto, México ha tratado constantemente de conformar un derecho marítimo que corresponda a sus intereses, por lo que encontramos dos instrumentos jurídicos importantes, los cuales han sido una parte fundamental para que se regulen los espacios marítimos en el país:

1. La Convención⁵⁵ de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, adoptada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982.
2. La ley federal del mar, en vigor desde el 9 de enero de 1986, legislada por el Congreso de la Unión, como un escudo preventivo frente al tratado internacional mencionado anteriormente.

⁵³ BASSOLS Batalla, Ángel, *Recursos naturales de México. Teoría, conocimiento y uso*, México, Ed. Nuestro tiempo S.A., 1989, p. 57.

⁵⁴ Cecilia Zuleta en SÁNCHEZ Andrés, Agustín, et al. (coordinador), *Artífices y operadores de la diplomacia mexicana S. XIX y XX*, México, Ed, Porrúa, UMSNH, CSL, CC y DEL, UNAM, 2004, 503 pp., p. 232.

⁵⁵ De la Convención se toma como instrumento jurídico a los resultados que emanan de ella, de los cuales se da origen a los tratados y convenios entre los Estados participantes, para lograr una mejor convivencia entre ellos y sin afectar la soberanía de cada uno.

II.2 CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO DEL MAR.

Esta convención es uno de los antecedentes principales para la conformación del Derecho del Mar actual, los acuerdos que emanaron de ella se consideran como uno de los instrumentos mas completos del Derecho Internacional porque establecen el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización, derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos.

La Convención trató sobre el espacio oceánico y su uso en todos sus aspectos: navegación, sobrevuelo, explotación de recursos, exploración, conservación y contaminación, pesca y tráfico marítimo.

La Convención contiene 320 artículos y nueve anexos en los cuales se definen las zonas marítimas, establecen normas para determinar límites marítimos, asignan derechos, deberes y responsabilidades de carácter jurídico y prevén un mecanismo para la solución de controversias.

Esta Convención fue producto de negociaciones iniciadas en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar en 1973 y se abrió a la firma en 1982 en Montego Bay, Jamaica. Cuenta con 158 firmantes, lo cual hace que sea el instrumento internacional suscrito por más Estados. Entró en vigor en 1994 y en diciembre del 2000 contaba con 135 Estados partes.

Los acuerdos importantes que se han originado de esta Convención son los siguientes:

- ➡ La aceptación casi universal de las doce millas como límite del mar territorial.
- ➡ La jurisdicción de los Estados ribereños sobre los recursos de una zona económica exclusiva de no más de 200 millas marinas.

- ➡ El derecho de tránsito a través de los estrechos usados para la navegación internacional.
- ➡ La soberanía de los Estados archipelágicos (compuestos por islas) sobre una zona de mar delimitada por líneas trazadas entre los puntos extremos de las islas.
- ➡ Los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre su plataforma continental.
- ➡ La responsabilidad de todos los Estados de administrar y conservar sus recursos biológicos.
- ➡ La obligación de los Estados de resolver por medios pacíficos las controversias relativas a la aplicación o interpretación de la Convención.⁵⁶

II.2.1 ORGANOS ESTABLECIDOS EN VIRTUD DE LA CONVENCIÓN.

Las naciones que participaron en la Convención dieron forma a tres organismos que se encargan de apoyar a la misma, así como de mantener un orden y organización entre los Estados que forman parte de la Convención.

AUTORIDAD INTERNACIONAL DE LOS FONDOS MARINOS: a través de ésta los Estados partes controlan y organizan las actividades relativas a los recursos naturales en los fondos marinos fuera de los límites de las jurisdicciones nacionales. Este organismo se estableció en 1994 en Kingston, Jamaica.

TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR: es un foro de solución de controversias sobre la interpretación o aplicación de las normas establecidas por la Convención. Fue establecido en 1994, en Hamburgo, Alemania y cuenta con no más de 21 jueces.

⁵⁶ Estos acuerdos son respetados en el caso del puerto de Lázaro Cárdenas, el cual se analiza en el capítulo IV de ésta investigación.

COMISIÓN DE LÍMITES DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL: hace recomendaciones a los Estados que reclaman plataformas continentales de más de 200 millas. Esta integrada por 21 miembros elegidos por los Estados partes y se encuentra en la Sede de las Naciones Unidas, donde celebró sus dos primeras sesiones en 1997.

Para poder comprender la gran importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, es necesario conocer un poco acerca de su origen, el cual marcó de una manera importante al derecho marítimo en México.

II.3 EL MAR TERRITORIAL.

Por mucho tiempo el derecho internacional clásico consideró como división única de los espacios marítimos la que existía entre una zona ribereña donde el Estado ejercía soberanía plena y aquella zona denominada alta mar donde el Estado ribereño no poseía poder alguno; este derecho tuvo un carácter consuetudinario. En la actualidad la ordenación jurídica de los mares se ha complicado, debido al surgimiento de nuevas figuras jurídicas como la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y la zona de fondos marinos.

La Liga de Naciones llevo a cabo una reunión internacional en La Haya del 13 de marzo al 12 de abril de 1930, sobre la Codificación del Derecho Internacional; en la cual participaron 48 Estados, dentro de los cuales encontramos a México.

En dicha Conferencia se crearon tres comisiones; una de ellas se encargó de lo relacionado con la anchura de las “aguas territoriales”, además de modificar este nombre, y cambiarlo por el de “mar territorial”, debido a que hacía una referencia más exacta sobre el tema que se encontraba en discusión.

Esta comisión aprobó sin dificultad dos puntos de los que se pretendían estudiar, debido a que no afectaban los intereses de las potencias marítimas, estos dos artículos quedaron de la manera siguiente:

Artículo 1º: El territorio de un Estado incluye una faja de mar descrita en esta Convención como el *mar territorial*.

La soberanía sobre esta faja se ejerce de acuerdo con las condiciones prescritas en la presente Convención y con las demás reglas del Derecho Internacional.

Artículo 2º: El territorio del Estado ribereño incluye también el espacio aéreo sobre el mar territorial, lo mismo que el lecho y el subsuelo de dicho mar.⁵⁷

Las discusiones se dieron en el momento en el que se empezó a trabajar en el primer intento por determinar la anchura del mar territorial, pero la gran diversidad de posiciones de los Estados relacionadas con este tema, no permitió que se llegara a efectuar la votación. Respecto a este punto Székeli menciona lo siguiente, “Las potencias marítimas tradicionales se aferraron a la regla de las tres millas, a fin de mantener su acceso fácil al territorio de cualquier Estado, mientras que la mitad de las delegaciones participantes favorecieron extensiones mayores.”⁵⁸

Entre los países que apoyaban las extensiones mayores, sugerían la creación de zonas de jurisdicción distinta al mar territorial, la cual sería denominada *zona contigua* esta tendría distintos objetivos como los de pesca, cuestiones fiscales, aduanales, penales, de seguridad, entre otras; dichas extensiones variaban entre tres y doce millas. Había también delegaciones que apoyaban directamente la extensión del mar territorial hasta distintas anchuras. Después de todas estas discusiones la Comisión llegó a la conclusión de que por la cantidad de opiniones no podrían llegar a un acuerdo, por lo que se abandonó la idea momentáneamente, recomendando se convocara nuevamente a otra conferencia para continuar con dicha discusión. Por lo tanto esta cuestión tuvo que quedar a la suerte del derecho internacional consuetudinario, es decir, a la práctica individual de cada Estado.

Aunque en esta conferencia no se llegó a un acuerdo en lo relacionado con la anchura del Mar territorial, si se lograron tres aspectos importantes:

⁵⁷ Los comentarios de la Convención de la Haya se encuentran en GARCÍA Robles, Alfonso, *La anchura del mar territorial*, México, Ed. El Colegio de México, 1966, p. 127.

⁵⁸ SZÉKELY, Alberto, *Derecho del mar*, México, UNAM, 1991, 65 pp., p. 14

Primero: los artículos elaborados por los subcomités de la Segunda Comisión, los cuales serían importantes en la tarea preparatoria llevada a cabo por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas para la Primera Conferencia de Ginebra.

Segundo: poner fin a la confusión que existía en relación al status jurídico de las zonas marinas adyacentes a las costas, quedando definidos los dos conceptos, el de “mar territorial” el cual es el lugar donde el Estado ribereño ejerce soberanía plena, y el de “zona contigua” que es donde el Estado sólo puede ejercer determinadas competencias especializadas (fiscales, aduaneras, sanitarias, ecológicas).

Tercero: este punto fue el de mayor trascendencia, porque terminó con la errónea tesis, de que la llamada “regla de las tres millas” constituía una regla de Derecho Internacional.

Sobre este tercer punto podemos mencionar que el presidente de la Segunda Comisión sobre las Aguas Territoriales, pidió a los Estados participantes que definieran su actitud respecto a la anchura del mar territorial, dando su opinión de cual debería de ser la distancia entre la costa hacia el alta mar; treinta y dos de los cuarenta y ocho Estados participantes votaron de distinta manera (ver anexo 3).

México prefirió abstenerse de votar a favor de alguna de las opciones que se dieron, pero estas fueron antecedente para que algunos de los países que participaron en dicha Conferencia aumentaran su mar territorial como es el caso de México; esto debido a que el determinar la anchura del mar territorial había quedado a la práctica del derecho internacional y de cada Estado.

A mediados de la década de los treinta en México se presentaron distintos cambios, no solo internos sino también hacia el exterior, como lo menciona Jorge Castañeda Zavala “la política exterior mexicana a mediados de los años treinta la podemos identificar como un proceso de apertura internacional: difusión de las acciones gubernamentales mexicanas como actos de beneficio social producto de la Revolución; búsqueda de respaldo a las

acciones de impulso para la participación extranjera en la economía mexicana; y arreglo pacífico de conflictos internacionales dentro de marcos de igualdad y respeto jurídico”.⁵⁹

Debido a estos cambios en la política mexicana se dieron algunas reformas, como la modificación de la Ley de Bienes inmuebles de la Nación de 1902 realizada en 1935, cinco años después de la Conferencia de La Haya; el decreto de reforma de ley del 31 de agosto de 1935, establece en su artículo único: “I. El Mar territorial, hasta la distancia de nueve millas marítimas (16.668 kilómetros), contados desde la línea de la marea más baja en la costa firme o en las riberas de las islas que forman parte del territorio nacional”.⁶⁰ Vemos que México reclamó nueve millas, aspecto en el que actuó con prudencia, esto porque se vio razonable tomando como parámetro las posiciones expresadas en la conferencia, para defender esta posición de las nueve millas, el legislador mencionó a los tratados internacionales, principalmente al tratado con Estados Unidos en 1848 en el cual establecían que la línea divisoria entre las dos repúblicas comenzaría en el Golfo de México tres leguas fuera de tierra (nueve millas), frente a la desembocadura del Río Grande, y respecto a la parte occidental de la frontera estipula que ésta siga el límite que separa la Alta de la Baja California hasta el Mar Pacífico, con esto ambos países se reconocieron un mar territorial de nueve millas; otro de los tratados que toman en cuenta la distancia de nueve millas es el efectuado con Guatemala en 1882, relacionado también con los límites territoriales. Pero todos estos argumentos no fueron suficientes para considerar razonable este decreto.

Estados Unidos objetó expresamente la reclamación de este decreto el 20 de mayo de 1936, manteniéndola hasta 1967, aunque no por esa causa dejó de pagar las multas impuestas a 42 de sus barcos entre 1956 y 1963, esto debido a que fueron sorprendidos violando el mar territorial mexicano en contra del decreto de 1935. Pero tampoco por esto México obtuvo el reconocimiento de Estados Unidos a su mar territorial de nueve millas.

⁵⁹ SÁNCHEZ Andres, Agustín, et al, (coordinador), *Artífices y operadores de la diplomacia mexicana S. XIX y XX*, México, Ed. Porrúa, UMSNH, CSL, CC Y del, UNAM, 2004, 503 pp., p. 261.

⁶⁰ SZÉKELY, Alberto, *Derecho del mar*, México, UNAM, 1991, 65 pp., p 34.

Algunos de los factores que también influyeron para que México y otros países modificaran la anchura de sus mares territoriales fue la necesidad de obtener combustible durante la Segunda Guerra Mundial, además de que se dio un impulso importante al desarrollo de la tecnología para la explotación de los hidrocarburos submarinos; los Estados reclamaron las plataformas continentales e insulares adyacentes a sus costas; uno de los primeros en hacer esta reclamación fue Estados Unidos, a través de la “Proclama Truman”⁶¹ en 1945, la cual se lanzaba como herramienta propicia para alcanzar la seguridad nacional norteamericana, esto dio como origen a una costumbre jurídica internacional por la cual el Estado costero tiene derecho a su plataforma continental o insular; esta institución no se encontraba regulada en el derecho del mar tradicional. “La Proclama Truman dio lugar a una serie de desarrollos que empieza a poner en peligro la concepción jurídica tradicional del mar, y que abre camino para el nuevo derecho del mar, a pesar de que su intención era completamente distinta.”⁶²

Dicha proclama causó una gran confusión, esto debido a que el mismo día se publicaron dos proclamas, una relacionada con la plataforma continental y en la otra se mencionaba la intención de los Estados Unidos de establecer áreas de conservación específicas contiguas al mar territorial y sobre alta mar para la protección de algunas especies marinas amenazadas por la sobre explotación.

Esto formó una confusión en los países latinoamericanos, de los cuales algunos empezaron a legislar sobre esta equivocada interpretación, tales como México en 1945, Argentina y Panamá en 1946, Costa Rica en 1948, Honduras y Brasil en 1950, Nicaragua

⁶¹ La doctrina Truman apareció en el contexto de la guerra fría y reflejó sus intenciones y la agresividad del lado norteamericano. Tuvo como oposición a Henry Wallace. La doctrina Truman reflejaba el espíritu de “contención del comunismo” y de reforzamiento de las naciones “amantes de la paz y de la libertad”. Ante esta decisión nacieron el Plan Marshall y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN); ante esta situación la Unión Soviética crea el Kominform. Para conocer un poco más acerca de los diferentes aspectos que trata esta proclama ver el Anexo 4.

Durante su segundo periodo Truman lanzó su proyecto, que ampliaría la cobertura del Plan Marshall fuera de Europa, para promover “los recursos humanos y los recursos de la tierra entera”. Para ello Truman propuso un plan de ayuda económica y asistencia técnica a escala mundial el 20 de enero de 1949; el plan constaba de cuatro puntos: 1) apoyo a las Naciones Unidas; 2) continuación del Plan Marshall; 3) refuerzo contra la agresión a las naciones “amantes de la libertad”; 4) ayuda técnica a los países del mundo que la necesiten para el sostenimiento de la paz y de las instituciones democráticas.

⁶² SZÉKELY, Alberto, *op. cit.* p. 15

en 1961 y Uruguay en 1969. En todos estos casos, se reconoció que dichas reclamaciones serían violatorias del Derecho internacional, esto debido a que constituían una apropiación unilateral de una porción considerada como alta mar; por lo tanto estas no fueron puestas en vigor o fueron derogadas.

Otros Estados latinoamericanos se favorecieron con la errada interpretación de la Propuesta, como el caso de Perú y Chile, que en 1947 legislaron estableciendo zonas marítimas de jurisdicción de hasta 200 millas náuticas de anchura, pero estas reclamaciones también eran contrarias al Derecho Internacional por ser reclamaciones unilaterales de la cosa común, en este caso del alta mar, pero se convirtieron en un antecedente de lo que se llamó “movimiento de las 200 millas”, el cual culminó con el establecimiento de la Zona Económica Exclusiva.

Desde el año de 1947, las potencias marítimas interpusieron una sistemática oposición a la proclama de los países del Pacífico sur, entre estos países se encontraba Grecia, Japón, Dinamarca, los Países Bajos, Gran Bretaña, los Estados Unidos de Norteamérica, Noruega, Suecia y la Unión Soviética. Esta oposición era porque la figura de las doscientas millas contravenía a los intereses pesqueros de algunas potencias, esta situación dio como origen que los países latinoamericanos cerraran filas en torno a sus posiciones avanzadas.⁶³

Todo este conflicto agrandaba las diferencias de opiniones en lo relacionado con la anchura del Mar Territorial, por lo que desde 1949 este tema fue un punto importante a desarrollar en la agenda de la Asamblea General, por este motivo convocó a la Primera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, con la finalidad de codificar y desarrollar las normas del derecho del mar. La conferencia se llevó a cabo en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958. Los logros importantes fueron: aprobar cuatro convenciones sobre mar territorial y zona contigua; plataforma continental; alta mar y pesca

⁶³ MENDEZ Silva, *El mar patrimonial en América Latina*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1974, 137 pp., p. 67-68

y conservación de recursos vivos en alta mar. Y crear un protocolo facultativo sobre solución de controversias.

A pesar de los avances el tema principal de la Conferencia que era la anchura del Mar territorial tuvo un fracaso absoluto; esto a causa de que las posiciones de las delegaciones participantes no había cambiado mucho, todavía existía una variación entre las tres y las doce millas; las potencias marítimas seguían aferradas a las tres millas de mar territorial, pero ahora tenían una disposición de aceptar una ampliación de seis millas añadiendo también otra zona de igual anchura pero con jurisdicciones limitadas. Durante esta conferencia México jugó un papel importante en el llamado “movimiento en pro de las doce millas”. Con el apoyo de la India, México presentó una propuesta en la cual “se defendía la fórmula flexible por la que se consagraba al Estado ribereño a fijar la anchura de su mar territorial hasta un límite de 12 millas marinas.”⁶⁴ Otro país que presentó una propuesta de modificación a la anchura del mar territorial fue Canadá en la que se establecía una anchura máxima de 6 millas para el mar territorial y una zona adicional que completase un máximo de 12 millas con derechos exclusivos de pesca. En esta primera comisión la propuesta de un mar territorial con doce millas de anchura fracasó por un empate en las votaciones.

Se convocó nuevamente a una Segunda Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, se reunió nuevamente en Ginebra del 17 de marzo al 26 de abril de 1960, en la cual se registró un fracaso similar, pero los Estados que proponían el establecimiento de las doce millas se impondrían eventualmente. En este momento tampoco se logró un acuerdo y nuevamente la comunidad internacional organizada dejó el asunto en las manos de la práctica unilateral de los Estados.

Esta práctica unilateral produjo una nueva norma consuetudinaria de observación general, en la cual el Estado costero tiene derecho a un mar territorial de doce millas. Esto se registró en la práctica de los Estados a mediados de la década de los sesenta, pero este aspecto ya no provocó reacciones, sino que fue aceptado con naturalidad, la razón fue que

⁶⁴ GARCÍA Robles, Alfonso, *op. cit.* p. 91.

para ese periodo estaban apareciendo nuevos temas relacionados con la conducta jurídica de los Estados respecto al mar, lo que significó un nuevo reto para la comunidad internacional.

México esperó a que esta costumbre fuera aceptada para poder legislar sobre esta materia; el 20 de enero de 1967 se publicó la Ley sobre la Zona Exclusiva de Pesca de la Nación, en la cual se establecía una distancia de tres millas más allá del mar territorial, el cual era de nueve millas desde 1935. Para evitar conflictos se llevaron cabo acuerdos bilaterales con Estados Unidos y Japón, esto debido a que ambos países pescaban tradicionalmente en esas tres millas.

El 26 de diciembre de 1969 en Decreto de reforma del párrafo Primero y Segundo de la fracción II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales, derogó lo establecido en la ley de 1942 en donde se confirmaba la anchura de nueve millas de mar territorial; este nuevo decreto modificó la anchura vigente desde 1935 y la extiende a doce millas, de acuerdo con la práctica aceptada en el derecho internacional consuetudinario. Desde entonces México cuenta con un mar territorial de doce millas náuticas.

II.4 LA ZONA CONTIGUA.

En la zona contigua del Estado costero ejerce una serie de competencias especiales en materia fiscal, aduanera, migratoria y sanitaria. Es una zona adyacente al mar territorial que se mide a partir de las líneas de base, bien sea normal o recta, hasta un límite de 24 millas marinas.

Originalmente en la Convención de 1958 sobre el Mar Territorial y Zona Contigua en el artículo 24 se determinó lo siguiente:

“1. En una zona de alta mar contigua a su mar territorial, el Estado Ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial.

b) Reprimir las infracciones a esas leyes cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no puede extender más allá de **doce millas** contadas desde la línea base desde donde se mide la anchura del mar territorial.

3. Cuando las costas de dos Estados estén situadas frente a frente o sean adyacentes, salvo acuerdo contrario entre ambos estados, ninguno de ellos podrá extender su zona contigua más allá de la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base que sirven de punto de partida para medir la anchura del mar territorial de cada Estado”.⁶⁵

La mayoría de los países que participaron en la Segunda Conferencia de Ginebra, se manifestaron a favor de la creación de una zona contigua con fines de pesca exclusiva del país costanero, pero sin llegar a un acuerdo formal. México estableció la “Zona exclusiva de Pesca de la Nación” en un decreto del 9 de diciembre de 1966, el cual sería el antecedente a la ley de 1967 sobre la Zona exclusiva de pesca. En este decreto se estableció que dicha zona contaba con una anchura de doce millas marinas contadas a partir de la línea desde la cual se mide la anchura del mar territorial.⁶⁶

Ahora de conformidad con la Convención de 1982, adoptada por la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, la Zona Contigua podía extenderse hasta 24 millas, lo cual se determinó en la Ley Federal del Mar de 1986.

II.5 ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.

La zona económica exclusiva es aquella área marina situada más allá del mar territorial, en la actualidad consta de una extensión máxima de 200 millas marinas, contadas a partir de la línea de base normal o recta. En esta zona el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre los recursos naturales vivos y no vivos, además de jurisdicción

⁶⁵ Decreto por el que se promulga la Convención sobre mar territorial y zona contigua. 5 de octubre de 1966. Estando de presidente Gustavo Díaz Ordaz y el oficial mayor de la secretaría de Relaciones Exteriores era José S. Gallastegui.

⁶⁶ CERVANTES Ahumada, Raúl., *Derecho Marítimo*, México, Ed. Herrero S. A., 1989, 1066 pp, p. 49.

de acuerdo con las disposiciones de la Convención en materia de establecimiento y utilización de islas artificiales, investigación científica marina y la protección del medio marino.

Algunos de los principales antecedentes para la conformación de la zona económica exclusiva fue cuando los países empezaron a tomar interés por los recursos marítimos, esto debido a la Proclama Truman; se vieron en la necesidad de someter a una regulación jurídica concreta los mares. Uno de los primeros en tratar este tema fue el embajador de Malta Arvid Pardo, ante la Primera Comisión de la Asamblea General el 17 de agosto de 1967; sugería la adopción de un tratado multilateral con el objeto de reservar el fondo del mar más allá de la jurisdicción nacional, además de declarar dichos fondos marinos y sus recursos marinos patrimonio común de la humanidad y por último proponer la creación de un mecanismo internacional, a través del cual se explotara dicho patrimonio en beneficio de la humanidad de una manera especial en los pueblos más necesitados. Su discurso estuvo acompañado de datos en los cuales mostró las riquezas existentes en el océano Pacífico principalmente. El principal objetivo de Pardo era evitar que se diera una carrera colonial sobre los recursos de los fondos marinos por parte de las potencias industrializadas. Las naciones desarrolladas no se opusieron abiertamente a esta idea.

La Asamblea General de las Naciones Unidas formó un comité especial encargado de estudiar la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Este comité se conformó de 85 Estados y fueron conocidos como la “Comisión de Fondos Marinos”.

Esta comisión tuvo dos logros importantes:

Primero: Adoptó el 15 de diciembre de 1969 la llamada “Resolución de la Moratoria”, en la que se establecía un moratorio a todo tipo de actividades por parte de cualquier Estado, persona física o jurídica, de explotación de los recursos de los fondos marinos más allá de los límites del mar territorial, hasta que la comunidad internacional llegara a acordar un régimen y un mecanismo internacional para aprovechar dicha zona y

sus recursos en beneficio de toda la humanidad; por lo tanto no se reconocería ninguna reclamación unilateral sobre cualquier parte de la zona citada o de sus recursos. Esta resolución fue adoptada solamente por 62 votos a favor, 28 en contra y 28 abstenciones, por lo cual esta resolución no gozaba de una fuerza jurídica.

Segundo: En 1970 la Asamblea General pudo adoptar la declaración de principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, por 108 votos a favor, ninguno en contra y 14 abstenciones.

Gracias a este progreso se vio la necesidad de convocar a la realización de una conferencia internacional donde se pudieran legislar los principios de la declaración, especialmente la adopción, a través de un tratado para los fondos marinos; por lo tanto la Asamblea General constituyó a la comisión en órgano preparatorio de la conferencia.

La Comisión de los Fondos Marinos funcionó desde 1970 a 1973, en ese tiempo logró determinar los temas a negociar y las posiciones de los Estados respecto a estos temas. Como era de esperarse las potencias desarrolladas durante este periodo se aferraron a las normas tradicionales, las cuales les garantizaban libertad de navegación y acceso de pesquerías en una zona de alta mar que comprendía virtualmente la totalidad de los océanos. Por esta razón se oponían a extender la jurisdicción nacional sobre el mar. En respuesta a esta posición un grupo reducido de Estados apoyaron la idea de algunos países sudamericanos, consistente en conformar un mar territorial de doscientas millas suponiendo la derogación de todas las libertades de alta mar y obligando así a todas las naves extranjeras a limitarse únicamente al paso inocente.

Debido a estas posiciones tan distintas no se esperaba un éxito en los resultados de la Conferencia. Pero ante esta situación surgió una nueva propuesta que podría satisfacer las aspiraciones de algunos países sin que otros se sintieran agredidos en sus intereses además de que éstos serían protegidos; esta nueva propuesta fue sostenida por algunos países africanos y otros latinoamericanos.

Kenia en África y México, Colombia y Venezuela en América Latina, tomaron en sus regiones el liderazgo de una propuesta de compromiso, en que ofrecía a los países en desarrollo, derechos exclusivos de algún tipo sobre todos los recursos en una zona de doscientas millas y, a los desarrollados, garantía de libertad de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas. Se iniciaron las negociaciones con base en la idea general de una zona más allá del mar territorial, de doscientas millas náuticas contadas desde la costa, en donde se conjugarían los dos elementos esenciales que aparecían en la propuesta de compromiso.

Esas negociaciones se llevaron a cabo hasta que dio comienzo la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar. La primera sesión se llevó a cabo en diciembre de 1973 en Nueva York, en donde se adoptaron las reglas de procedimiento; la conferencia volvió a reunirse en Caracas en el verano de 1974, en donde se formalizaron las propuestas sobre el establecimiento de una zona económica exclusiva. La clave de la negociación era lograr un acuerdo entre las dos partes, ya que las potencias desarrolladas temían una zona de mar territorial disfrazada y la otra parte temía una de alta mar disfrazada.

Las partes se dividieron en el “Grupo de los Estados Costeros” el cual estaba presidido por México, y por el otro lado las potencias marítimas desarrolladas teniendo como su vocero a Estados Unidos. El grupo de los Estados Costeros estaba conformado con cerca de ochenta miembros, con países de de todas las regiones y de todos los niveles de desarrollo, los cuales compartían el interés de crear una zona en donde pudieran asegurar los recursos marinos. Los Estados costeros sostuvieron la tesis siguiente: “en la zona económica exclusiva el Estado costero ejercería derechos de soberanía sobre todos los recursos, sea que estuviesen en las aguas, en el suelo o en el subsuelo de la zona, y se tratase de recursos vivos o no vivos, renovables o no renovables. Las mismas aguas no pertenecerían al Estado costero, a menos que pudieran darles un uso económico, como fuera la utilización de las olas, mareas o corrientes marinas para la creación de energía. Estos derechos coexistirían con otros de que gozarían el resto de los estados que componen la comunidad internacional, mismos que consistirían en preservar tres de las

libertades fundamentales que existían en la zona cuando ésta era parte de alta mar, es decir, las de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas.”⁶⁷ Todo esto fue acordado.

La zona económica exclusiva surgió como una nueva zona de jurisdicción nacional, abarcando una considerable porción de los océanos. El surgimiento de un texto en donde se establecían los acuerdos dio la indicación de que se estaba dando un consenso sobre el concepto general de la zona; este texto fue denominado Texto Único Oficioso para Fines de Negociación. La consolidación del acuerdo sobre la zona económica exclusiva se dio en 1976, con la revisión del primer texto. La fórmula perfeccionada de dicho texto fue la que apareció en el Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación en su Revisión 2. “Después el largo proceso culminó el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica, donde 119 Estados firmaron la Convención, que consta de 320 artículos y nueve anexos. Y como en los meses siguientes se lograron firmas adicionales, que llegaron a fines de 1984 a 159, todo ello revela un apoyo arrollador que el documento recibió de la comunidad internacional”.⁶⁸

En México, una vez que se determinó que se había logrado un consenso en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, procedió a legislar la creación de la zona mexicana. Esto lo hizo con estricto apego a las normas adoptadas en el texto de la Conferencia, se emitió un decreto el 6 de febrero de 1976, adicionando en el artículo 27 constitucional en el que se estableció una Zona Económica Exclusiva; y se creó una Ley Reglamentaria del párrafo octavo del artículo 27 constitucional relativo a la misma zona el 13 de febrero de 1976.

II.6 LEY FEDERAL DEL MAR.

El 30 de abril de 1982 es una de las fechas importantes para la diplomacia mexicana, ya que después de treinta años de negociaciones en Naciones Unidas, ese día fue

⁶⁷ SZÉKELY, Alberto, *Derecho del mar*, México, UNAM, 1991, 65 pp., p. 27.

⁶⁸ SOBARZO, Alejandro, *Régimen jurídico de alta mar*, México, Ed. Porrúa, 1985, 495 pp., p. 20.

adoptada la nueva Convención sobre Derecho del Mar; dicho instrumento constituye uno de los logros históricos de la organización mundial, en la diplomacia multilateral.

La Convención divide las áreas marinas y submarinas del mundo, para efectos jurídicos, en aquellas que se encuentran dentro de los límites de la jurisdicción nacional de los Estados que componen la comunidad internacional; regula la explotación y exploración de todos los recursos marinos, los vivos y los no vivos, y sean o no renovables; rige igualmente otros aprovechamientos económicos que puedan obtenerse del mar, como es la producción de energía hidráulica o térmica derivada del agua, de las mareas, de las corrientes o de los vientos marinos. Estipula también avanzadas normas para la protección y preservación del medio marino, con fundamento en la conciencia ecológica internacional; además establece un sistema jurídico para la investigación científica, dentro del marco de un concepto de cooperación internacional.

En esta Conferencia México y Venezuela ejercieron un papel de liderazgo; México votó a favor de los 439 artículos acordados al estimar que protegían sus intereses nacionales, además de garantizar los beneficios estipulados; su contribución es reconocida por la comunidad internacional, lo que en política exterior es un logro digno de poner en alta relevancia; fue el tercer país en ratificar la Convención, el 18 de marzo de 1983, después de Fiji y Zaire.

Estados Unidos tuvo una posición lamentable, durante el gobierno de Reagan, Estados Unidos manifestó que se retiraba el acuerdo que se había otorgado en las sesiones anteriores; Reagan trató de asegurar un sistema de libre acceso para sus compañías a los recursos naturales. A pesar de las concesiones que se le hicieron, decidió votar en contra.

Previendo la precariedad de la Convención debido a la actitud de los Estados Unidos el gobierno de México determinó proteger sus intereses a través de su legislación interna, por lo que el Ejecutivo envió al Congreso una iniciativa de Ley Federal del Mar, que quedó aprobada el 18 de enero de 1985 y publicada en el Diario Oficial el 5 de enero de 1986.

Dentro del contexto histórico en el que se encontraba México en este momento tan importante para el Derecho Marítimo, encontramos que el país trata de salir de dos crisis económicas, una generada en el año de 1973 y otra en el año de 1982, en este momento se ve la necesidad de dar un fortalecimiento importante en la producción de mercancías y tener la posibilidad de competir en el mercado mundial, así como de fortalecer el mercado interno y elevar la calidad de vida de la población. “La crisis de 1982 inicia una fase de depresión económica y el inicio de una de desarrollo del capitalismo mundial”.⁶⁹

Esta crisis económica generó en el país un decrecimiento en la producción y desajustes financieros, desempleos, subempleos y disminución del salario. La economía disminuyó; como respuesta a esta situación el gobierno de Miguel de la Madrid anuncia el Programa Inmediato de Reordenación Económica, conocido como PIRE, “sus objetivos eran racionalizar la intervención del Estado, estimular la producción, reestructurar la administración pública federal, fortalecer la programación en el ejercicio del gasto público y reestructurar las instituciones de crédito sin permitir la desviación de los recursos financieros.”⁷⁰

A partir de ese momento en México surgió un nuevo modelo económico el cual se conoció con el nombre de exportador secundario; este nuevo modelo se ajustaba a la internacionalización del capital y a una nueva división internacional del trabajo, con esto se pretendía insertar la economía mexicana en el mercado mundial, logrando esto a través de las exportaciones de productos manufacturados en asociación con el capital multinacional.

Después de mucho tiempo en el que México basó su economía en el desarrollo interno, en ese momento de crisis económica se buscó volcar la economía hacia el exterior, pero no se pensó en la modernización de la producción que en el mercado mundial se exigía. Por el contrario se tenía la idea de que México contaba con dos ventajas comparativas, la ubicación geográfica y la abundante mano de obra barata, para atraer la

⁶⁹ ABSALÓN Montes, María del Carmen, *Historia de México*, México, Ed. Colección DGETI, 2005, 418 pp., p. 391.

⁷⁰ MARTÍNEZ, Jorge, *México: crisis y sindicalismo oficial (1982-1984)*, citado por María del Carmen Absalón Montes, p. 396.

inversión extranjera directa y generar competitividad en algunas ramas industriales y agropecuarias.

Otro aspecto que se presentó en esta etapa de la década de los 80's, fue el intentar sanear la economía y reducir la inflación; con lo cual se originó la venta o privatización de empresas que obtenían ganancias y la clausura de aquellas que eran menos eficientes. “A fines de los ochenta y principios de la década de los noventa, se privatizaron empresas de suma importancia como Teléfonos de México (TELMEX), empresas siderúrgicas como Altos Hornos de México y Sicartsa en Lázaro Cárdenas, cuyas dimensiones exigieron su fragmentación en cuatro empresas para la venta al capital extranjero y nacional; líneas ferrocarrileras, e incluso una cadena televisiva. Además, se restringió el gasto público en educación, salud y vivienda, con vistas a su total o parcial privatización.”⁷¹

En este momento la situación política y económica del país favorecieron para que el Presidente de la República Miguel de la Madrid, hiciera una propuesta al Congreso para legislar sobre los espacios marítimos, tomando en cuenta ese momento de apertura que se le estaba dando al país.

A continuación se hará un análisis de la exposición de motivos, del objeto y el propósito que se tiene para la creación de la Ley Federal del Mar.

Una de las causas que se dieron para adecuar nuestro derecho positivo interno al orden jurídico internacional, fueron los resultados de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas de 1973.

La característica importante de esta iniciativa fue contribuir en la legislación vigente relativa a la materia, ya que ponía al día y adecuaba las normas nacionales e internacionales aplicables a las zonas marinas.

⁷¹ ABSALÓN Montes, María del Carmen, *op. cit.* p. 398.

Esta aportación al derecho es consecuencia de la participación de México en la Conferencia de las Naciones Unidas, desde su fase preparatoria 15 años antes hasta su culminación en 1982, además este evento internacional tenía como finalidad regular la conducta humana frente a los recursos del mar, así como determinar el derecho del Estado ribereño de establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas. Dicho tratado fue bien aceptado en los países desarrollados.

En este discurso el presidente Miguel de la Madrid hace mención de que México fue uno de los primeros países en aprovechar los recursos de una zona económica exclusiva en 1976, lo cual se estableció en el artículo 27, párrafo 8º Constitucional; formando así un país pionero en llevar a la práctica algunas de las normas internacionales acordadas.

Uno de los obstáculos que tuvieron que enfrentar era lograr una auténtica conciencia nacional respecto al significado del mar para el país, en relación con las riquezas que en él existen. Esta situación se refleja en el Plan Nacional de Desarrollo de 1982, ya que se reconoce al mar como una fuente impresionante para la realización de altos objetivos de la Nación.

Toda esta situación enfrentaba el problema de los intereses extranjeros en relación con la pesca en alta mar; pero gracias a la diplomacia se lograron acuerdos bilaterales para desvanecer la presencia de embarcaciones pesqueras de nacionalidad extranjera de las zonas marinas de jurisdicción mexicanas.

Pero el compromiso que tenía la nación era el aprovechar los recursos naturales sin desperdicio de los mismos para lograr un beneficio económico real.

La Conferencia dio origen a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual fue adoptada el 30 de abril de 1982, y se abrió a la firma en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre del mismo año.

En esta Convención se crearon normas de carácter general para que la comunidad internacional las tomara como base para orientar sus políticas para hacer que los mares sirvieran a la humanidad, pero también que se preserve el equilibrio ecológico de los mismos.

Esta es la causa por la que el presidente Miguel de la Madrid presente una iniciativa de ley para mejorar la política marina del país, la cual no se había podido ordenar de una manera más específica porque existían defectos en el derecho internacional que detenían este tipo de modificaciones para el aprovechamiento de los mares. Con esta iniciativa de ley México se presentaba como un país precursor de llevar a cabo un ordenamiento apegado a las normas internacionales.

La Convención se adoptó el 30 de abril de 1982 de la siguiente manera: 130 Estados a favor, 17 abstenciones y 4 en contra. El 10 de diciembre del mismo año (1982) 117 Estados firmaron la Convención, entre ellos México, y para el 10 de diciembre de 1984 cuando se cerró la etapa de firmas (dos años después) los estados signatarios de este instrumento internacional fueron 133.

Pero para que este documento entrara en vigor, la Convención requería que pasaran 12 meses después de que se registraran 60 actos de ratificación o adhesión a la misma; siendo esta etapa la más lenta para la conclusión de este acuerdo debido a que muchos Estados tomaron un largo tiempo antes de comprometerse jurídicamente a nivel internacional. Aunado a esta situación, algunas potencias industrializadas se habían negado a firmar la Convención.

En ese momento (1985) el presidente Miguel de la Madrid hace referencia de que solamente 24 de 151 Estados participantes en la Conferencia la habían ratificado, entre ellos se encontraba México. Siendo éste uno de los primeros actos de gobierno de Miguel de la Madrid al someter la Convención a la aprobación del Senado de la República el 14 de diciembre de 1982, lo cual se dio y México fue el segundo país en sumarse a la aceptación de la Convención.

Con esta aprobación se logra otro fortalecimiento de los derechos de soberanía sobre los recursos naturales de México, ya que el efecto central de la Convención, es el de reafirmar la soberanía de México, los derechos inherentes a ésta, así como la jurisdicción sobre los mares y recursos del país.

Tomando estos puntos como base el presidente Miguel de la Madrid hace hincapié en que es necesario un instrumento legislativo apropiado para que no se cuestione la autoridad del país sobre los espacios marítimos que pertenecen al mismo, así como que no se obstaculice el pleno goce de la soberanía permanente de México sobre sus recursos naturales frente a los intereses extranjeros.

La iniciativa consta de 65 artículos y 4 transitorios, y está dividida en dos títulos. El primero incluye disposiciones generales sobre los ámbitos de aplicación de la Ley, los regímenes aplicables a las instalaciones marítimas, a la conservación y utilización de los recursos naturales vivos o no vivos y al aprovechamiento económico del mar, a la protección y preservación del medio marino y a la investigación científica marina. El segundo se refiere al régimen más específico aplicable a las distintas Zonas Marinas Mexicanas, es decir, el mar Territorial, las Aguas Marinas Interiores, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental o Insular incluyendo, para cada una de ellas, su definición, los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias que ejerce la nación, su delimitación en cuanto a su anchura y sus límites tanto interiores como exteriores y de colindancia con Estados vecinos, y su régimen de navegación y sobrevuelo.

Esta ley es reglamentaria de la Constitución Política del artículo 27, en los párrafos 4º, 5º, 6º y 8º, y se debe considerar como de jurisdicción federal y de orden público.

Esta iniciativa introduce también una importante cantidad de disposiciones que no se encontraban previstas en el derecho internacional. Además de ser la primera vez que se reglamenta en la legislación nacional el Derecho de Paso Inocente, con lo cual se podrá exigir a las embarcaciones extranjeras navegación pacífica y con sujeción a las leyes y reglamentos mexicanos.

Aun y cuando la figura del paso inocente a sido un aspecto regulado por el derecho consuetudinario, en México se le da un lugar por primera vez dentro de la legislación para asegurar el respeto de su soberanía y sus recursos en sus espacios marinos.

Se prevén también normas para regular la jurisdicción nacional de las islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas necesarias para la explotación de los recursos naturales.

Se establece también una normatividad general en donde se reglamenta el aprovechamiento no solo de los recursos vivos y no vivos del mar, sino también del uso de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía hidráulica o térmica derivada de las mismas corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo, el establecimiento de comunidades pesqueras, todo con base en su incidencia directa sobre materias de derecho del mar.

En base al derecho internacional se crea la zona contigua con una extensión de 12 millas y la zona económica exclusiva la cual consta de 200 millas a partir de la costa.

En esta iniciativa también se proporciona un régimen jurídico para la explotación y conservación de los recursos naturales como los yacimientos de nódulos polimetálicos. Además una de las preocupaciones del ejecutivo es proveer la conservación ecológica del medio marino.

Existe también una relación entre la iniciativa de ley y los apartados del Plan Nacional de Desarrollo relativos a los recursos naturales, el fomento de la marina mercante, la promoción de una mejor integración de las regiones costeras del país al desarrollo nacional y preservación del medio ambiente y el fortalecimiento del potencial de desarrollo de los recursos naturales, la ampliación de la capacidad productiva pesquera, la prevención de la contaminación del agua, la pesca y los recursos del mar, la estrategia respecto a

energéticos y minería, el desarrollo tecnológico y científico y finalmente a las líneas de acción para la integración de las diversas regiones del país al desarrollo nacional.

De manera general se puede observar como en México se empieza a tener una preocupación por la protección de sus costas y sus recursos marinos.

Además de encontrarse establecido en la Ley Federal del mar el espacio que comprenden las aguas nacionales consideradas territorio de la Nación, lo encontramos establecido en los artículos 27, 42 y 43 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, como a continuación se indica:

1. Islas, arrecifes o cayos. Se entiende por isla a la porción de tierra rodeada por agua; por arrecife al banco de rocas o poríferos a flor de agua y por cayo al peñasco en medio del mar.
2. La plataforma continental y los zócalos submarinos. Se entiende por plataforma continental a la porción del lecho marino que bordea el macizo continental, islas, cayos y arrecifes; y por zócalos submarinos a la base o cuerpo interior de esas formaciones geográficas, es decir, a la plataforma continental, islas, cayos y arrecifes.
3. Mar territorial y aguas marinas interiores. Atendiendo al derecho internacional se considera mar territorial las aguas comprendidas dentro de las 12 millas náuticas o sea 22 kilómetros 224 metros lineales, a partir de los litorales.
4. El subsuelo del macizo continental.

5. La Zona Económica Exclusiva. Son las 200 millas náuticas del mar territorial.

Tradicionalmente se entendía por alta mar aquella zona de mar que no pertenecía ni al mar territorial, ni a las aguas interiores de un Estado. Así se definió en la Convención sobre Alta Mar, aprobada en Ginebra en 1958, al estipularse en el Artículo 1º la definición anterior. El espacio que nos ocupa era entonces el que se encontraba fuera de los ámbitos donde el Estado ribereño ejercía soberanía⁷², todo lo demás venía a ser ya parte de alta mar.

Un principio de gran arraigo en el derecho internacional consuetudinario es el de la libertad de alta mar, el cual debe estar abierto a todos los países del mundo, ninguno de los cuáles puede tenerlo bajo su dominio exclusivo; este principio se recoge en los artículos 87 y 89 de la CONVEMAR. La libertad se ejerce en las condiciones fijadas por esta convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenden, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral las siguientes:

- a) libertad de navegación.
- b) Libertad de sobrevuelo.
- c) Libertad de tendido de cables y tuberías.
- d) Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional.
- e) Libertad de pesca.
- f) Libertad de investigación científica.

La ausencia de la soberanía no ha desembocado en un caos, donde cada quien obra a voluntad propia, ya que la comunidad internacional ha establecido, primero en forma consuetudinaria y después en tratados aceptados por todos sus miembros, reglas obligatorias sobre el uso adecuado de esta zona. Esos tratados se han referido a la seguridad de la vida humana en el mar, asistencia y salvamento, señales, pesquerías, la

⁷² Se entiende por soberanía aquella unidad decisoria que no esta subordinada a ninguna otra unidad decisoria de carácter universal, es decir la soberanía se deriva del ejercicio del poder de un Estado.

supresión de la piratería y de la trata de esclavos, la contaminación de las aguas y otras materias.

Con esto se tiene un panorama general de los espacios marinos⁷³ y como de una manera trascendental han influido en el Derecho Marítimo en México para conformar la ley Federal del Mar y darle así mismo la importancia que se debe para que nuestro país tenga un conocimiento más amplio para la explotación de sus mares.

⁷³ En el anexo 5 se presenta un cuadro con los conceptos y anchura de los espacios marítimos.

CAPITULO III

EL DERECHO MARÍTIMO Y EL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS.

Después de que México participó en las distintas conferencias de las Naciones Unidas se logró delimitar su mar territorial, además de determinar los derechos de soberanía que tenía el país, se especificaron aquellos que ejerce el estado con la finalidad de la exploración y la explotación o conservación y administración de los recursos vivos y no vivos de la zona exclusiva y de la plataforma continental e insular; las cuales son zonas marinas de jurisdicción nacional.

Gracias a su participación activa, México retoma conciencia de los grandes beneficios que puede obtener de sus costas, por lo que se inicia un programa de reactivación de los puertos y la construcción de otros; así mismo se da la creación de nuevas leyes y las reformas de otras con la finalidad de regular la actividad marítima, y la actualización de obras de infraestructura, en 1963 se da la creación de la ley de Navegación y Comercio Marítimo, la cual es un avance para el derecho Marítimo, ya que con esto se da la separación del Derecho Mercantil; otro avance es cuando años más tarde se da la creación de la ley Federal del Mar de 1985, la cual va a regular los espacios marítimos, así como la protección de los ecosistemas ubicados en las zonas marinas donde el Estado ejerce los derechos de soberanía y jurisdicción; tema analizado en el capítulo anterior.

En este capítulo se pretende hacer un análisis de dos aspectos que conforman al derecho marítimo el cual es el eje central de la investigación, como son la actividad portuaria y la pesquera, así mismo se hace un breve análisis de una de las variables como es la protección de los recursos marinos como patrimonio natural del país y la relación con el Derecho Ambiental. Trabajaremos de manera específica la zona del Pacífico porque el puerto de Lázaro Cárdenas se ubica en esta región.

III.1 LOS PUERTOS MEXICANOS EN LA REGIÓN DEL PACÍFICO.

Primero daremos una definición del concepto de puerto así como las características que se consideran necesarias para la instalación de uno.

Según la definición de Raúl Cervantes Ahumada, los puertos marítimos son lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son las puertas de entrada a tierra firme, como lo indica su etimología: del latín porta: puerto.⁷⁴

Las costas son límites o fronteras en las cuales su punto fundamental o zona de comunicación hacia el exterior son los puertos. Lourdes de Ita define al puerto como un nodo, un lugar donde se interconectan los modos de transporte de agua y tierra para el intercambio regular de carga y de pasajeros; es el punto de contacto entre la tierra y el espacio marítimos y provee servicios tanto para el *hinterland*⁷⁵ como para la organización marítima del espacio portuario, es decir, de la extensión geográfica o espacial de la actividad del puerto⁷⁶.

En el caso del puerto de Lázaro Cárdenas tenemos que es un espacio nodal específico por ser un lugar de comunicación con el interior y con el exterior, aspecto que se trabaja en el apartado III.2.

Tomando como base estas dos definiciones se puede determinar que los puertos son construcciones en las orillas del mar o en algunos casos en los ríos o lagos, en donde los barcos pueden anclar o atracar y estar protegidos de las olas y los fuertes vientos. Algunos de los puertos cuentan con muelles, instalaciones de carga y descarga y puntos de

⁷⁴ CERVANTES, Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, México, editorial Herrero, 1989, p. 362.

⁷⁵ *HINTERLAND*: del alemán Hinter “detrás de” y land “zona o región”; significaría literal y vagamente “la región detrás de”, este término se acuño en relación a los puertos ‘la región que hay detrás de un puerto’, considerando a dicha zona como la que esta en su porción continental. DE ITA Rubio, Lourdes, “Los puertos Novohispanos, su hinterland y su foreland durante S. XVI”, en LANDAVAZO, Marco Antonio (Coordinador), *Territorio, frontera y región, en la historia de América s. XVI al XX*, México, editorial Porrúa, Instituto de investigaciones históricas, 2003, p. 3.

⁷⁶ De Ita Rubio, Lourdes, *op cit*, p. 3.

abastecimiento de combustible como es el caso del puerto de Lázaro Cárdenas o bien lugares de reparación de buques o astilleros, otros únicamente proporcionan un servicio limitado o de abrigo a la embarcación.

El sistema portuario tiene distintos factores, los cuales se deben tomar en cuenta para la construcción o modificación de algún puerto; estos factores han sido tomados en cuenta en los puertos españoles desde el siglo XVI hasta el siglo XX; por lo que algunos de estos factores se han aplicado de acuerdo con las necesidades del país, tomando en cuenta que en España han funcionado por la experiencia como potencia marítima, y se toman en cuenta siempre que se va a instalar un nuevo puerto; pero que de una manera similar estos factores han sido aplicados en los puertos de México y esto puede ayudar a que la actividad comercial marítima y la actividad portuaria en el país tenga un desarrollo favorable. Los factores que se aplican son los siguientes:

- ✚ **FACTOR INSTITUCIONAL:** se trata el marco jurídico relacionado con actividad portuaria, así como también de los aspectos administrativos relacionados con el puerto.

- ✚ **FACTOR ECONÓMICO Y TÉCNICO:** se refiere al proceso de concentración portuaria y de una reordenación jerárquica portuaria, es decir, se buscan los puertos o lugares de mayor interés económico y estratégico.

- ✚ **FACTOR SOCIOCULTURAL:** en este aspecto se toma en cuenta a la clase social dominante, la cual es la que genera o condiciona el desarrollo portuario.⁷⁷

Todos estos factores fueron tomados en cuenta al construirse el puerto de Lázaro Cárdenas como se verá con más detalle en el apartado III.4.

⁷⁷ Los factores fueron tomados del texto de QUIMERÁ Ravina, Agustín, *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*; Actas del coloquio internacional El sistema portuario español, España, CEHOPU, CEDEX, Puertos del Estado, p. 130-133.

De acuerdo con el factor institucional, en México la actividad portuaria se encuentra regulada por distintas leyes, las cuales influyen para que dicha actividad sea realizada correctamente y con los fines para lo cual fueron construidos los puertos; dichas leyes determinan la función que debe tener cada puerto que se instala en el territorio nacional, el cual puede variar de acuerdo a las actividades que se realizan en ellos.

En el cuadro 7 ubicado en el anexo 6 se encuentran las leyes que regula la actividad portuaria de México, las cuales en su conjunto conforman el Derecho Marítimo mexicano; se presentan de acuerdo con la jerarquía otorgada por las normas que integran nuestro ordenamiento jurídico positivo.

El factor económico y técnico que se observa para la instalación de los puertos son:

- 1) Las características más favorables para su explotación, analizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en conjunto con la Secretaría de Marina.
- 2) El tipo de suelo, clima, profundidad del litoral, la desembocadura de un río, y también se determina si el terreno en donde se va a construir el puerto pertenece a los bienes de uso común o de uso privado.

En lo referente al factor sociocultural encontramos al grupo de inversionistas, los cuales podrían ser de inversión privada o pública (Estado), éstos determinarán la construcción del puerto, su funcionamiento y explotación; este grupo que se considera el dominante influye en el desarrollo económico no solamente de los puertos, sino también de la población cercana a éstos, esto originado por la generación de empleos para los habitantes de las poblaciones aledañas a los mismos.

Estos factores como decíamos fueron tomados en cuenta para la construcción del puerto de Lázaro Cárdenas, como lo podemos constatar en el Plan de Desarrollo Nacional Para la región de Lázaro Cárdenas, presentado en el año de 1976 al entonces presidente Luis Echeverría.

Todos estos factores son importantes no solo en la influencia que tienen en la instalación de los puertos, sino también en la conformación del derecho Marítimo en México, ya que todo el conjunto de normas relacionadas con las actividades realizadas en el mar⁷⁸ para la explotación de los recursos marinos son aspectos importantes para lograr que México se consolide como una potencia marítima.

Para que esta actividad portuaria logre realizarse de manera satisfactoria, es importante tomar en cuenta el conjunto de bienes materiales que de modo directo o indirecto sirven al Estado para realizar sus actividades lo cual constituye el dominio o patrimonio del propio Estado. En los términos de la Ley de Bienes Nacionales, el patrimonio del Estado se compone de:

1. Bienes de dominio público de la federación, y
2. Bienes de dominio privado de la federación.

Dentro de los bienes de dominio público encontramos los de uso común; los señalados en el artículo 27º constitucional, párrafos cuarto “corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales y sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria, los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas;...”, y quinto “son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce de aquellas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una

⁷⁸ Dentro de las actividades encontramos la actividad portuaria y la actividad pesquera, las cuales son reguladas por el derecho marítimo bajo la ley de puertos y la ley de pesca con sus respectivos reglamentos, con esto se trata de conformar un marco legal sólido para poder competir con las grandes potencias marinas en las dos actividades antes mencionadas.

entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; las de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzados por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o de la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley.”⁷⁹ Y en el art. 42º, fracción IV “la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes”⁸⁰; los cuales se encuentran también mencionados en la Ley General de Bienes Nacionales.

En el caso del puerto de Lázaro Cárdenas encontramos que se ubica en la zona aledaña al río Balsas, existen caletas y caletillas, además de que en el lugar existen yacimientos férricos.

La ley General de Bienes Nacionales establece que los bienes de dominio público estarán sometidos a la jurisdicción exclusiva de los Poderes Federales; como consecuencia de la jurisdicción federal se previene que los estados no podrán gravar los bienes de dominio público nacional en ninguna forma ni tendrán eficacia alguna, respecto de ellos, las disposiciones generales o individuales que emanen de cualquiera de sus autoridades, a menos que obren por encargo o en auxilio de las autoridades federales. Los bienes de uso común se clasifican en base a dos criterios (ver anexo 7).

La categoría que nos interesa son los bienes de dominio marítimo donde se encuentran los siguientes recursos:

1. El mar territorial hasta una distancia de doce millas (22,224 metros) contados desde la línea de la marea más baja, y la zona económica exclusiva de doscientas millas náuticas medidas desde la línea base desde la cual se mide el mar territorial.

⁷⁹ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Colección de Leyes y códigos, México, Anaya, 2005, 404 pp., p. 80-82.

⁸⁰ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, p. 102.

2. Las aguas marítimas interiores o sean las situadas en el interior de la línea de base del mar territorial o de la línea que cierra las bahías.
3. Las playas marítimas.
4. La zona federal marítima terrestre, es decir, la faja de veinte metros de ancho de tierra firme, transitable, contigua a las playas del mar y a las riberas de los ríos desde las desembocaduras de éstos en el mar hasta el punto río arriba donde llegue el mayor reflujo anual.
5. Los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras de los puertos, cuando sean de uso público.
6. Los puertos, bahías, radas y ensenadas.

Todos estos bienes han sido determinados de acuerdo a la Ley General de Bienes Nacionales, además son de uso común y en la misma ley se determina que dichos bienes pueden ser utilizados por lo habitantes de la República con las restricciones establecidas por la ley y los reglamentos administrativos establecidos, para su explotación, algunos de estos bienes requieren de una concesión, como en el caso de la construcción de los puertos, o su explotación, así como de la explotación de los recursos naturales, como es el caso de la pesca.

Para completar las generalidades de la actividad portuaria, y analizar el tipo de puerto que es el de Lázaro Cárdenas, tomando en cuenta su navegación y funcionamiento, es necesario mencionar que los puertos se clasifican de acuerdo con su navegación en puertos de altura y de cabotaje; y por sus instalaciones en comerciales, industriales, pesqueros y turísticos, tomando como base lo estipulado en la Ley de Puertos de 1993 y en la Ley de Navegación de 1994⁸¹. Por lo pronto diremos que el puerto de Lázaro Cárdenas es un puerto de altura.

Es importante mencionar que existió otro tipo de puerto regulado por la legislación mexicana, estos puertos fueron los llamados Puertos Libres, en donde la idea del legislador fue fomentar el desarrollo económico de ciertas zonas, por el establecimiento de centros

⁸¹ En el anexo 8 se ubica un cuadro con la clasificación de los puertos.

donde las mercancías pudiesen venir del extranjero, sin el pago de los derechos aduanales respectivos, estas mercancías podían ser consumidas en la zona del puerto libre o para ser reelaboradas allí e internarse al país o salir al extranjero como productos de nueva elaboración.

Durante el gobierno de Venustiano Carranza, por iniciativa del Ministro de Hacienda, Lic. Luís Cabrera y el Ministro de Industria y Comercio el Ing. León Salinas, iniciaron los estudios para establecer puertos libres en el Istmo de Tehuantepec. El establecimiento de los puertos libres se da durante el interinato de Adolfo de la Huerta, cuando se promulga la primera ley de puertos (1923). Y en el periodo de gobierno de Álvaro Obregón se llevaron a cabo las últimas obras de adaptación y se inauguraron los puertos libres de Salina Cruz y Puerto México ubicados en el estado de Veracruz (conocido en la actualidad como Coatzacoalcos).

El gobierno de México (1920) consideró lo que significaba el Puerto Libre en una vía interoceánica, como varios de los puertos que instaló Inglaterra en distintas partes del mundo, se dispuso que en los puertos de Salina Cruz y Puerto México se organizaran puertos libres (más adelante también se declaró el puerto de Guaymas como puerto libre), principalmente en la región de carga y descarga, con la finalidad de proporcionar al mundo estos lugares especiales en las costas, en donde podía llegar el capital y tomar asiento con toda libertad; pues a estos lugares la mercancía extranjera en cualquier tiempo podía llegar sin sujetarse a ninguna vigilancia aduanal y podía reembarcarse sin formalidades aduanales para su distribución.⁸²

En este tipo de puertos se pretendió la instalación de industrias que derivaran de las actividades portuarias, no sujetas a ninguna contribución, ni municipal, ni de los estados, ni federales, sólo se pagaría una renta moderadísima por el uso del terreno ocupado, aparte pagarían también los recargos que se hagan por el manejo de la carga conforme a las tarifas especiales. Las mercancías que entrarían de estas zonas, pagarían los impuestos

⁸² LINOTIP del semanario financiero, Revista de Hacienda, *Puertos libres mexicanos*, México, 1923, 75 pp., p. 6.

correspondientes de importación, y las mercancías o materias primas que fueran del territorio nacional pagarían los impuestos de exportación.⁸³

Estos lugares fueron ofrecidos; cuando a los países europeos, a Estados Unidos y a los países asiáticos, además, de la ubicación se ofrecían las materias primas y los recursos naturales para su explotación. Estos puertos libres fueron instalados en el Istmo de Tehuantepec, esto porque ofrecían grandes ventajas a los grandes industriales, como era el traer sus mercancías y depositarlas con la menor cantidad de gastos con la finalidad de distribuir las en el territorio nacional. Pero además otorgaban la facilidad a los comerciantes mexicanos de ponerse en contacto con el comercio internacional. Se podría decir que la finalidad de estos puertos fue la de impulsar la actividad económica y el paso de mercancías en el Istmo de Tehuantepec.

Pero una de las deficiencias que se presentaron fue la falta de vías de comunicación accesibles a esa región, se presenta entonces una falta de visión por parte de los legisladores de prevenir este tipo de problemas, dando como resultado un funcionamiento deficiente en estos puertos.

Los puertos libres funcionaron hasta 1973, aunque la ley de puertos libres de 1920 tuvo modificaciones en 1946, pero fue abrogada en 1973 durante el gobierno de Luís Echeverría, esto debido a que los puertos libres tuvieron un funcionamiento ineficaz, a esta situación se le incluyó también el deficiente ferrocarril transístmico y la falta de carreteras de uno al otro lado del istmo, la carencia de energéticos de la zona, de electricidad, la competencia que tuvieron con el Canal de Panamá (el cual se abrió en esos años), dicho canal daba un servicio más eficaz; además de que la falta de infraestructura impidió el éxito de la primera ley de Puertos Libres de 1920.⁸⁴

⁸³ LINOTIP del semanario financiero, *op cit*, p.7.

⁸⁴ CERVANTES Del Río, Hugo, *Hacia un desarrollo equilibrado. Los nuevos recursos y estímulos de la política económica*, intervención en la sesión pública extraordinaria ante la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, Febrero 19 de 1973, p.4.

Para poder realizar la derogación de la ley de puertos libres, el presidente Luís Echeverría designó a su secretario el Lic. Hugo Cervantes del Río⁸⁵ para que presentara ante la Cámara de Senadores, reunidos en sesión pública extraordinaria, un discurso en donde se señalaron algunos de los aspectos que funcionaron en los llamados puertos libres y que se estipularon en la Ley de Puertos Libres, como fue lo relacionado con la instalación de industrias en estos puertos, aunque no se instalaron industrias que importaran materias primas, si se instalaron algunas empresas que utilizaron las ventajas de los puertos libres como fue el caso de Coatzacoalcos en donde se instalaron empresas azufreras; en el caso del puerto de Salina Cruz se instaló un astillero el cual importaba las materias primas para la fabricación de barcos.⁸⁶

En 1973 en Lázaro Cárdenas iniciaban la construcción del puerto, se estaban expropiando los terrenos necesarios para que la Secretaría de Marina llevara a cabo esta obra importante.

Entre los aspectos que se trataron en la exposición deL Lic. Cervantes del Río, se presentó una explicación de los beneficios que se obtendrían con la modificación de la ley de puertos libres sin afectar los intereses de aquellas empresas que se habían instalado en las zonas francas aledañas a los puertos, así como de las familias que dependían de las actividades realizadas en dichas empresas. Además se pretendía con el cambio una simplificación a las actividades portuarias, de una manera principal en aquellas que se consideran de carácter administrativo.

El discurso del Lic. Cervantes del Río ante la cámara de senadores fue previo a la propuesta del Presidente Luís Echeverría de abrogación de la Ley de Puertos Libres, esta propuesta de cambio se daría porque la función principal de la Ley de Puertos Libres no se había cumplido hasta ese momento de manera satisfactoria.

⁸⁵ El Lic. Hugo Cervantes del Río era el secretario de la presidencia durante el sexenio de Luís Echeverría, además en el año de 1970 presidió la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, en la cual participaron distintas secretarías. Por esta participación fue designado para presentar un discurso previo a la presentación de la iniciativa de ley de Puertos.

⁸⁶ CERVANTES Del Río, Hugo, *op cit*, p.5.

A partir de ese momento se logra el cambio de la Ley de Puertos Libres a formar la Ley de Puertos la cual es aplicada actualmente, y se termina el ciclo de vida de los puertos libres, los cuales desaparecen de la actividad portuaria y aquellos puertos que eran considerados en esa categoría cambian a ser de cabotaje o altura de acuerdo a su navegación o turísticos, comerciales, industriales o pesqueros de acuerdo con sus instalaciones. El puerto de Lázaro Cárdenas fue construido en el año de 1973 como un puerto industrial de altura.

III.1.1 LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PACÍFICO MEXICANO.

México tiene distintas instalaciones portuarias, algunas son de creación más reciente que otras, y algunos de los puertos más importantes tienen su origen desde el siglo XVI, como son los casos de los puertos de Veracruz y Acapulco, pero la mayoría de los puertos fueron construidos en los siglos XIX y XX ; como es el caso del puerto de Lázaro Cárdenas, el cual tiene su origen como proyecto en el siglo XIX, pero su construcción es llevada a cabo hasta el año de 1976, convirtiéndolo en un puerto moderno del siglo XX.

En el capítulo anterior se describió de una manera general la actividad comercial marítima, la cual era constante por la relación existente entre España y sus colonias, después de la independencia México mantuvo el comercio marítimo con algunos países de Europa tratando de conservarse como una nación marítima, además de que se trata de establecer leyes marítimas, pero este objetivo no se logra cabalmente sino hasta 1963 cuando nace la Ley de Navegación y Comercios Marítimos gracias a un proyecto de ley elaborado por el doctor Raúl Cervantes Ahumada; en ese momento el gobierno de México tiene interés sobre la explotación de sus costas, esto debido a que en el periodo presidencial de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) se inició “la marcha hacia el mar” y hacia descuidadas zonas, con la construcción de puertos y caminos, además de la lucha contra la malaria, enfermedad que se da en las regiones cálidas como en la costa; este fue el antecedente para que durante el periodo presidencial de Adolfo López Mateos se diera la promulgación de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos de 1963.

Bassols Batalla menciona, que México es un país aislado del resto del mundo, pues al oeste, al sur y al oriente y sur-sureste bañan sus costas las aguas del Océano Pacífico (7338 km), del Golfo que es parte del océano Atlántico y del Mar de las Antillas (al este de la península yucateca) en 2805 km. Aunque los mares pueden ser magníficas vías de comunicación que en vez de separar unen a los pueblos, hasta la fecha grandes masas de agua que nos rodean han sido más bien un factor de aislamiento que de intercambio en gran escala con el resto del mundo; pero todavía hoy la falta de una gran marina mercante nacional es lo que limita las relaciones comerciales y culturales en gran escala con los países de Europa y Asia e incluso con la gran mayoría de las naciones latinoamericanas. Los vínculos que establece el servicio aéreo nunca podrán sustituir a la influencia de la marina mercante, que es decisiva para el movimiento de carga; la nueva etapa que destruirá definitivamente nuestra separación de los grandes continentes subdesarrollados, futuro de la humanidad, aparecerá con la conquista del recurso marítimo.⁸⁷ Con este comentario Bassols resalta que a pesar de que México tiene grandes litorales, la falta de cultura marítima a generado un atraso en este aspecto, principalmente en la región del Pacífico con la falta de puertos que tengan un funcionamiento favorable y eficiente.⁸⁸

En este apartado se hará una remembranza de la actividad portuaria en México para poder determinar algunas de las causas que dan origen a ese descuido de los mares como lo menciona Bassols Batalla. Y con este análisis tratar de determinar a que se debe que no se aprovechen al máximo las costas en el país.

Durante la década de los sesenta se dieron cambios en los transportes marítimos, ya que en el año de 1965 se dio la introducción de los contenedores en los puertos de Estados Unidos, enormes recipientes de acero del tamaño de un carro de ferrocarril y parecidos a la caja de un trailer; los cuales redujeron enormemente los costos, el maltrato de las mercancías y los robos, esta innovación tecnológica, aunada a la desregulación del

⁸⁷ BASSOLS Batalla, Ángel; *Recursos naturales de México. Teoría, conocimiento y uso*; México, editorial Nuestro Tiempo, 1989, p. 57-58.

⁸⁸ Cabe mencionar que la actividad marítima en el periodo colonial era constante y se mantenía a los puertos principales en buen estado para un funcionamiento eficiente; situación que cambia a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, por el descuido a sus costas.

transporte en Estados Unidos a mediados de los setenta, impulsó mucho el comercio internacional, ya que ese país es el mayor receptor de importaciones de todo el mundo.⁸⁹

México en este mismo periodo de los sesenta participó en distintas conferencias, como se mencionó anteriormente, en el país ya existía un interés en la actividad marítima⁹⁰, ante esta situación México formó parte de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), la cual se encontraba conformada por nueve países: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay.

La formación de la ALALC, fue un intento por crear nuevos mercados para las manufacturas mexicanas, pero las posibilidades reales dadas por el sistema de negociación de ventajas arancelarias recíprocas resultaron relativamente limitadas y la defensa de los intereses creados en cada país latinoamericano hizo que, al final el proceso se estancara.⁹¹

En esta asociación se trataron distintos problemas, entre los cuales se encontraba el de la transportación marítima y el de la actividad portuaria, esto porque los países integrantes del ALALC movían el 90% del comercio por mar.

Las flotas mercantes de los nueve países pertenecientes al ALALC se caracterizaron por su capacidad insuficiente, lo que determinó que su participación en el transporte del comercio exterior global de cada uno de ellos era muy limitada.⁹²

En el año de 1962 del 27 de agosto al 21 de noviembre, se celebró en México la segunda sesión de la Conferencia de la ALALC; entre las cosas que se consideraron fue que el mejoramiento de los servicios de transporte marítimo y fluvial y una estructura más adecuada de fletes, constituían factores fundamentales para el desarrollo del comercio

⁸⁹ PAZOS, Luis; *Globalización. Riesgos y ventajas*, México, editorial Diana, 1º edición, 1998, 194 pp. p. 41-42.

⁹⁰ Ver capítulo II Régimen jurídico del mar en México, en donde se hace mención de la participación de México en distintas conferencias de las Naciones Unidas relacionadas con la actividad marítima y los espacios marítimos correspondientes al mar territorial de cada Estado.

⁹¹ MEYER, Lorenzo, “*De la estabilidad al cambio*”, en COLEGIO de México, *Historia general de México*, México, Centro de estudios histórico, 2000, 1104 pp, p. 896.

⁹² ANGULO, Enrique y Javier Alejo, *La integración regional del transporte marítimo y el caso de México*, México, Suplemento de comercio exterior, Tomo XIV, No. 11, 1964, 44pp., p.6.

intrazonal; además era necesario adoptar medidas tendientes a prevenir que la falta de medios de transporte adecuados impidiera la expansión del comercio intrazonal; otra de las consideraciones de la conferencia era que todas aquellas soluciones que se adoptaran debían coadyuvar a los fines de complementación e integración de las economías de los países asociados y también que se lograra una armonización del servicio de transporte marítimo dentro del tratado era indispensable la creación de organismos autónomos a escala regional encargados de racionalizar dicha actividad y de una manera principal fijar las tarifas y adoptar otras medidas semejantes.⁹³

En octubre de 1963 el Grupo de Trabajo sobre Transportes de la conferencia presentó su informe a la Comisión de Coordinación; un grupo de observadores en materia portuaria hicieron referencia a la falta de cumplimiento de varias recomendaciones sobre asuntos portuarios:

1. Que las naves de los países asociados reciban en todos ellos el mismo tratamiento que las nacionales en materia de varios trámites y pagos de derechos y gravámenes.
2. Que se organicen y coordinen los servicios portuarios de modo que el tiempo útil de su prestación sea el que efectivamente se pague.
3. Que la coordinación de esos servicios permita solicitarlos y obtenerlos en una sola oficina.
4. Que las visitas de las autoridades portuarias a bordo sean simultáneas y se limiten en número de personas y en tiempo y que la visita de sanidad se efectúe solo en el primer puerto de recalada.
5. Que se estimule la difusión y canje de publicaciones especializadas en las actividades portuarias.
6. Que se realicen convenciones anuales de altos funcionarios portuarios, las que se llevarían a cabo, rotativamente, en los principales puertos de la zona.

⁹³ ANGULO, Enrique y Javier Alejo, op cit, p. 10-11.

7. Que se creen escuelas nacionales de capacitación para técnicos portuarios y en manipuleo de carga, promoviendo el intercambio de expertos y técnicos.⁹⁴

De estas recomendaciones, la mayoría tenían que ser consideradas por el gobierno mexicano, porque sus puertos en ese periodo se encontraban con distintas deficiencias básicas, como la falta de almacenes, falta de espacio de depósito en los patios, pocos equipos de instalación de carga y descarga, profundidad inadecuada para la recepción de embarcaciones de gran calado, falta de muelles especializados de pesca, el atraque de cabotaje mal organizado, la iluminación y las señales se encontraban poco atendidas o inadecuadas impidiendo las maniobras nocturnas, carestía en tomas de combustible y agua, las comunicaciones con el *hinterland* eran poco desarrolladas y mal coordinadas; algunas de estas deficiencias se presentaban en todos los puertos, y otras solamente en algunos, pero de manera general los puertos mexicano no se encontraban en buen estado para cubrir las necesidades de transporte marítimo eficiente.

A todos estos problemas de infraestructura se reañadían también problemas laborales y administrativos, entre los problemas laborales se presentaban dificultades por el surgimiento de gremios maniobristas con normas distintas entre ellos como el establecimiento de un horario fijo de jornada de trabajo, que en muchas ocasiones no coincidía con la llegada de los buques, se daban también continuas interrupciones de labores y aunado a esto la ineficiencia del personal para el manejo de la carga. En lo relacionado a los problemas administrativos se daba una falta de coordinación en los horarios de las autoridades públicas y en las disposiciones de cada una de ellas, además de que en los puertos de altura se encontraban distintas secretarías como son: la de Marina (capitanía de puerto y la fuerza naval), de Hacienda (aduanas), de salubridad (control de sanidad), de Gobernación (pasaje), la secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría del Trabajo; y en algunos puertos intervenían también Petróleos Mexicanos y Puertos Libres Mexicanos.

⁹⁴ Ibidem, p. 15.

Para finales del año de 1969 alrededor del 50% del comercio exterior del país se transportaba por vía marítima; la marina mercante era relativamente pequeña, y eran escasos los sitios de las costas que reunían buenas condiciones naturales para la instalación de puertos, dificultando el desarrollo de los mismos; dentro de la capacidad de desplazamiento de la marina mercante mexicana, la mayor parte correspondía a las flotas de Petróleos Mexicanos (PEMEX), Transportación Marítima Mexicana (TMM), Líneas Mexicanas del Pacífico (LMP) y Transportes Marítimos Anáhuac (TMA), que en conjunto representaron un tonelaje de más de 650 000 toneladas de peso muerto. En este total los buques-tanque que forman la flota de PEMEX tienen una participación mayoritaria, con una capacidad de desplazamiento de 349 979 toneladas.⁹⁵

La flota petrolera de ese año (1969), se componía de 21 buques-tanque, los cuales prestaban servicios de cabotaje, principalmente entre los puertos del país, además de ser la primera flota del país de acuerdo a su importancia; la segunda flota del país era TMM, contaba con una capacidad de desplazamiento superior a las 300 000 toneladas en sus 33 barcos, los cuales realizaban movimientos de altura entre los principales puertos del mundo; LMP, subsidiaria de TMM contaba con 8 embarcaciones las cuales tenían una capacidad total de desplazamiento de 15 344 toneladas de peso muerto; y por último TMA también subsidiaria de TMM, prestaba servicios eventuales de cabotaje entre los diversos puertos de México y Estados Unidos, se encontraba compuesta por un solo buque-tanque con un tonelaje promedio de 1023 toneladas de peso muerto.

En el caso de la marina de carga general, esta operaba con unidades propias y algunas alquiladas, ésta logró aumentar gracias a las adquisiciones realizadas, en los años de 1964 y 1965 se compraron cuatro cargueros nuevos los cuales fueron construidos en los astilleros de Brasil; con esto se logró parte del desarrollo en el comercio por vía marítima y en esa década de los sesenta se incrementó de 45.8% en 1960 a 54.3% en el año de 1969.⁹⁶

⁹⁵ BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR S. A.; *México 1970, hechos, cifras, tendencias*; México, 1970, 254 pp., p. 135-136.

⁹⁶ BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, *op cit*, p. 137.

Las empresas mexicanas en ese periodo tenían las siguientes rutas:

1. Costa Atlántica de Estados Unidos y Canadá.
2. Puertos norteamericanos del Golfo de México.
3. Europa Continental
4. Inglaterra.
5. Lejano Oriente.
6. Centroamérica.
7. La costa del Pacífico de Sudamérica.
8. De cabotaje en la Costa del Pacífico.

En la década de los setenta la flota mercante mexicana contaba con solo medio centenar de embarcaciones de altura y aproximadamente 2 mil 500 barcos de cabotaje y mixtos, incluidos los petroleros; para el año de 1970 México tenía 12 puertos de altura que funcionaban con bastantes deficiencias: Veracruz, Tampico, Progreso, Yucaltepec, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, Lázaro Cárdenas y puerto Madero,⁹⁷ estos dos últimos construidos a mediados de la década; además de que otros cincuenta puertos solo realizaban actividades pesqueras, turísticas o de cabotaje.

De los 62 puertos que en ese momento tenía el país en ambos litorales, tanto de altura como de cabotaje, pesca y turísticos, con muelles cortos, profundidades promedio de 10m y espacios reducidos para el almacenamiento, apenas una docena contaba con los elementos mínimos indispensables para poder operar en gran escala, aceptar embarcaciones de más de 20 000 ton de desplazamiento y realizar maniobras rápidas y económicas de carga y descarga. Ante esta situación, el presidente Luis Echeverría, el 29 de diciembre de 1970 creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, que se estableció para que las terminales marítimas cambiaran su política económica y social, su administración y su tecnología. El gobierno federal consideró indispensables estos cambios para poder afrontar la problemática del desarrollo.

⁹⁷ DE ITA Rubio, Lourdes, “Los puertos Novohispanos, su hinterland y su foreland durante S. XVI”, en LANDAVAZO, Marco Antonio, *op cit*, p. 5.

En dicha Comisión participaron representantes de las secretarías de Comunicaciones y Transportes, Gobernación, Hacienda y Crédito Público, Industria y Comercio, Marina, Patrimonio Nacional, Salubridad y Asistencia, Trabajo y Previsión Social, Turismo, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Petróleos Mexicanos, Ferrocarriles Nacionales de México, Almacenes Nacionales de Depósito, Compañía Nacional de Subsistencias Populares, Asociación Nacional de Importadores y Exportadores, Consejo Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior, Navieros Nacionales de Altura, Navieros de Cabotaje, Organización de Trabajadores Portuarios, Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Confederación de Cámaras Industriales, Empresas de Auto transporte, Asociación Nacional de Agentes Consignatarios de Buques y Confederación Nacional de Cooperativas. Para presidir a la comisión designaron al secretario de la presidencia, el Lic. Hugo Cervantes del Río quien había participado en el cambio de la ley de Puertos Libres por la Ley de Puertos.

Los representantes eligieron a los doce puertos más importantes del país para estudiar los distintos problemas existentes en cada uno de ellos y plantear así las soluciones prácticas y rápidas que permitieran apoyar la audaz política de comercio exterior que se puso en marcha. Este programa que la comisión puso en marcha se llamó Reforma Portuaria, y se basó en siete actividades:

1. Creación de empresas de participación estatal mayoritaria de servicios portuarios.
2. Establecimiento de zonas francas.
3. Mejoramiento de las condiciones sociales y económicas de los trabajadores.
4. Adquisición de equipo y capacitación de personal.
5. Promoción portuaria.
6. Reestructuración de la educación náutica.
7. Control sobre los fletes marítimos.⁹⁸

En octubre de 1971, Naoyoshi Uehara, ejecutivo de las empresas Mitsubishi, comentaba que “mientras México no cuente con puertos de fácil maniobrabilidad, los

⁹⁸ ORTÍZ, Federico, *Los puertos mexicanos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1976, 64pp., p, 18.

costos de sus exportaciones e importaciones serán afectados, muy por arriba de los precios internacionales; no hay grúas en ningún puerto para manejar carga pesada, los sistemas ferroviarios y carreteros que alimentan las zonas portuarias requieren de una total reestructuración, mover la carga al interior del país resulta problemático, tanto o más que mantener un barco parado en puerto en espera de estibar la carga. El sistema de embarque es lento y ocasiona muchas pérdidas. Manzanillo es el lugar más viable para convertirlo en gran puerto de altura”.⁹⁹

Con esas declaraciones México no podía negar que su sistema portuario se encontraba en mal estado, tenía que buscar una solución para reactivar sus puertos y tratar de modernizarlos para poder competir con los puertos internacionales, pero la situación económica y política del país influyó para que este desarrollo fuera lento, otro aspecto que repercutió en el atraso de la actividad portuaria fue esto que por mucho tiempo en los puertos no se requirieron grandes bodegas ni grúas, se necesitaban únicamente brazos para mover la carga, esto debido a que las importaciones no eran en grandes cantidades.

La crisis de 1973 y 1975 mostró los grandes problemas de la economía nacional: el rezago tecnológico de la industria; la dependencia de la inversión del capital extranjero; el incremento del gasto público para subsidiar a la industria y al déficit fiscal, que se cubría con el aumento de la deuda externa; crisis agropecuaria y dependencia alimenticia; elevadas tasas de inflación y devaluación monetaria. Era necesario buscar una forma para lograr la estabilización sin depender del capital extranjero; pero se mantuvo la política de desarrollo compartido, el cual sostenía las mismas bases de la sustitución de importaciones y del desarrollo estabilizador: el proteccionismo y el subsidio estatal.

Los puertos nacionales, de los cuales la mayoría muy antiguos, crecieron y funcionaron sin ninguna planeación, casi sin equipos y sin sistemas eficientes de administración, lo que originó que se volvieran inoperantes, de las principales terminales marítimas de altura no podían servir a las modernas embarcaciones de carga, se presentó

⁹⁹ ORTÍZ, Federico, *op cit*, p. 13.

también la escasez de técnicos en instalaciones portuarias lo que repercutió en el ALALC, como vimos con anterioridad.

En enero de 1975, en Guadalajara se llevó a cabo un seminario sobre desarrollo, en el cual participaron Jaime Vargas Ochoa y Miguel Ángel Domínguez, presidente y vicepresidente de la Asociación para el Fomento y Desarrollo del Comercio Exterior de Occidente, en dicho seminario opinaron sobre la infraestructura nacional de transporte marítima, terrestre y aérea, la cual fue considerada como de las más atrasadas del mundo, afectando seriamente al comercio exterior de México; consideraron que pese a las obras que se realizan en los principales puertos, muchos de ellos se consideraban inoperantes y el transporte marítimo insuficiente.¹⁰⁰

En este periodo de los setentas, México sufrió grandes cambios económicos que influyeron de una manera importante en el desarrollo portuario. El gobierno mexicano volvió sus ojos a los mercados externos tradicionales, los de los países desarrollados. Se decidió entonces estimular la salida al exterior no solo de los productos de la empresa nacional, sino de organizar empresas multinacionales que podían compensar así la salida de divisas que ocasionaban sus importaciones y sus remesas de utilidades. Las dificultades a superar fueron las grandes barreras proteccionistas y la alta calidad demandada en los países desarrollados, al final los resultados fueron muy pobres.¹⁰¹

Miguel Basañez hace un análisis del periodo de 1966 a 1976, el cual es una etapa de cambios importantes para el país y que influyó en la población y el gobierno, él determina seis características para explicar el periodo:

1. El abandono del apoyo agrícola desde la mitad de la década de los cincuenta.
2. El fin de la etapa de bienes de consumo modelo ISI (Industrialización Sustitutiva de Importaciones), ya que el mercado doméstico estaba cubierto por la oferta interna.

¹⁰⁰ ORTIZ, Federico, *op cit.*, p.13.

¹⁰¹ MEYER, Lorenzo, “*De la estabilidad al cambio*”, en Colegio de México, *Historia general de México*”, México, Centro de Estudios Históricos, 2000, 1104 pp., p. 896.

3. El dominio de las ramas más dinámicas de la industria por empresas extranjeras.
4. El deterioro progresivo de las finanzas de PEMEX.
5. El cambio de la acumulación privada hacia los bienes raíces y el turismo.
6. La migración interna del desbalance de la economía.¹⁰²

El presidente López Portillo inició la redistribución del gobierno y empresas públicas, el mejoramiento en la eficiencia de las oficinas gubernamentales y el establecimiento de un mecanismo de planeación central que tiene implicaciones considerables para el futuro de la intervención estatal en la economía. Enfatizó desde su campaña que su política económica estaría determinada por dos objetivos prioritarios del desarrollo: producción alimenticia y energética. Adicionalmente se propuso recobrar la confianza del sector privado con una alianza para la producción.¹⁰³

Ante esta situación económica en el país, el desarrollo de los puertos se vio limitado, la mayoría de los puertos se localizan en el golfo de México por encontrarse ahí los yacimientos petroleros además de la construcción de las plataformas marítimas. Otro tipo de puertos que fueron habilitados son los turísticos, principalmente en la zona de Yucatán; en el Pacífico los puertos que se localizaba eran pesqueros y comerciales; y en el caso de Lázaro Cárdenas se planificó un puerto industrial y de altura.

El gobierno mexicano con el fin de estimular el desarrollo económico y social en algunas de las costas del país, puso en marcha el Programa de Puertos Industriales en el año de 1979¹⁰⁴, en este programa se encontraban inscritos los puertos de Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Ostión, Altamira y Dos Bocas, en ese momentos los cinco puertos industriales pese a que se encontraban en distintas etapas de construcción constituyeron centros de

¹⁰² BASAÑEZ, Miguel, *La lucha por la hegemonía en México 1968-1990*, México, Siglo XXI, 1991, 309 pp, p. 166.

¹⁰³ BASAÑEZ, Miguel, *op.cit*, p. 181.

¹⁰⁴ Este programa se dio durante el gobierno de José López Portillo, durante el cual se logró consolidar al puerto de Lázaro Cárdenas como un puerto industrial y comercial equipado para usos múltiples y el manejo de carga por contenedores.

actividad con crecientes expectativas para el futuro atrayendo así a núcleos cada vez mayores de habitantes procedentes de otras áreas del país.

Se pretendió que para el año de 1982 se concluyeran de una manera satisfactoria las obras físicas de la primera fase de la construcción de la Terminal de usos múltiples de los puertos de Lázaro Cárdenas y Altamira.

En este programa también se incluyó la modernización y el arreglo de los accesos carreteros y ferroviarios a los cinco puertos inscritos al programa, pero se decidió de manera inmediata la mejora de los accesos a Lázaro Cárdenas y Altamira ya que se requería una comunicación terrestre en buen estado porque ésta se encontraba en nivel de terracería.

Para regular y atender adecuadamente a las actividades portuarias la Secretaría de Comunicaciones y Transportes planteó en ese momento una reforma a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, vigente, en la cual se instituyó a la figura de la administración portuaria descentralizada, logrando con esto la organización de la administración de los puertos industriales.

Este Programa de Puertos Industriales correspondió a una estrategia de desarrollo a largo plazo, con la cual se pretendía impulsar el crecimiento dinámico de la economía y mejorar los niveles de vida de la población, se cubrían dos objetivos importantes, uno era el aprovechar los recursos naturales y la ubicación de los distintos puntos de los litorales del país, tanto del Golfo como del Pacífico, apoyando con esto la expansión de la actividad industrial y el surgimiento de nuevos puntos de atracción demográfica.

El segundo objetivo era desarrollar facilidades portuarias modernas en esos mismos sitios para el servicio de las industrias que se establecieran en ellos y en apoyo de la economía del país, la cual requería transportes marítimos adecuados para el intercambio comercial tanto nacional como internacional.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Coordinación General del Programa de puertos industriales, *Puertos industriales*, México, 1979, 175 pp., p. 19.

Con el cumplimiento de estos objetivos se pretendía contribuir a dar un mayor dinamismo a la industria del país y facilitar la participación en el mercado exterior.

Se puede decir que México inició la década de los ochenta con grandes objetivos y propuestas económicas importantes en la zona costera, se dio cumplimiento en el sentido de lograr un crecimiento en la costa con la instalación de algunas empresas industriales importantes en los puertos del país, también se crearon ciudades gracias a la migración de la población a esas zonas para trabajar y se dio también apoyo a la economía y actualización al transporte marítimo.

El litoral del Pacífico no es homogéneo, en este se encuentran grandes diferencias, no solo fisiográficas sino también en las condiciones económicas de los habitantes, ya que en el norte del país el litoral se presta para el desarrollo de las actividades portuarias y de pesca para embarcaciones de pequeño y mediano calado, esto da como origen la instalación de puertos importantes como el de Ensenada, el cual es un puerto pesquero de altura y turístico, al igual que La Paz puerto comercial y turístico. Otro de los puertos que tiene una ventaja para su desarrollo es el de Topolobampo, esto debido a que su ubicación geográfica le permite la comunicación con los puertos norteamericanos, además de estar cerca de la vía férrea Chihuahua-Pacífico y la autopista Topolobampo-Los Mochis.

Gracias a estas características se puede decir que son puertos mejor consolidados en sus actividades portuarias y pesqueras, además de tener un gran número de empresas maquiladoras a los alrededores de estos puertos originando una planta productiva importante en México.

De manera contraria, en la zona del sur del país las características geográficas en el litoral presentan una costa estrecha cercana a las cordilleras serranas y una plataforma continental angosta; además los habitantes del sur del país (en los estados de Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas), viven condiciones socioeconómicas completamente diferentes, estos dependen en su mayoría de la actividad pesquera familiar, aunque otros

como los radicados en Acapulco, Zihuatanejo y Huatulco dependen de la actividad turística que se da en esas regiones.

A finales de la década de los ochenta en los puertos mexicanos se observa una nueva expectativa económica de inversión, la participación de México en el TLC y los acuerdos con los países de la Cuenca del Pacífico; en este esquema Graciela Alcalá nos menciona que: “con el objeto de lograr la ‘internacionalización’ de los principales puertos mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes – por medio de su organismo de Puertos Mexicanos- inició la creación de un Sistema Portuario Nacional desde 1989 para racionalizar las funciones de los puertos y ‘eficientar’ el manejo de todo tipo de carga”¹⁰⁶

Para poder lograr el objetivo de mejorar su transporte de carga y hacerlo competitivo frente a las grandes potencias marítimas, el Estado Mexicano toma como opción privatizar el transporte de carga atrayendo con esto la inversión.

Este proceso de privatización se dio a partir de 1990 y en el encontramos al Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT) como protagonista, cuyo principal objetivo fue desarrollar las instalaciones y servicios de los puertos mexicanos para lograr la eficiencia de sus funciones tanto mercantes como pesqueras y turísticas.¹⁰⁷ Para lograr este objetivo, a mediados de 1992 el gobierno Mexicano firmó una “carta de intención” con la Autoridad Portuaria de Singapur (PSA); en la cual Singapur se compromete a proveer asistencia técnica en la modernización de los cuatro puertos mexicanos más importantes: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz.

Graciela Alcalá opina sobre dicha asistencia técnica que “el desarrollo portuario que se intenta poner en practica apunta a la ‘maquila’ en el transporte marítimo, es decir, a que los puertos del Pacífico Mexicano se conviertan en centros baratos de acopio y manejo de mercancías en su mayor parte extranjeras, sin que esto conlleve necesariamente un

¹⁰⁶ ALCALÁ Moya, Graciela, *Los puertos, la actividad turística y las pesquerías en el litoral del occidente de México: una visión de conjunto*, México, La colección de Babel, 1994, 24 pp, p.12.

¹⁰⁷ ALCALA Moya, Graciela, op cit, p.13.

crecimiento de la producción regional o del intercambio nacional de productos para el consumo interno.¹⁰⁸

En base a lo anterior tenemos un desarrollo importante en la actividad portuaria, pero no de manera igual en todos los puertos, si bien en algunos como Lázaro Cárdenas generó fuentes de trabajo, el desarrollo en este puerto ha sido lento como lo veremos en el siguiente apartado, sin embargo es un puerto con un potencial importante para el desarrollo del estado de Michoacán y para el país. Actualmente México cuenta con puertos de altura y cabotaje distribuidos en el Golfo de México y el Océano Pacífico (Ver mapa 1 y anexo 9).

III.2 EL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS Y EL DERECHO MARÍTIMO.

La costa michoacana por mucho tiempo se consideró un lugar parcialmente desabitado, lugar de grandes riquezas listas para ser explotadas. Estas riquezas han sido tomadas en cuenta en diferentes etapas de la historia de Michoacán, algunas veces con más interés que otras, es necesario para los fines de esta investigación conocer esos antecedentes, con esto podremos comprender alguna de las causas de porque se abandonó esta región por algún tiempo hasta que en la mitad del siglo XX, en la década de los sesenta, resurge el interés por recuperar esta zona y realizar una explotación de los recursos naturales de la misma, tomando esta región como una puerta al mar y al comercio marítimo, debido a su estratégica posición de espacio nodal.

Aquí intervienen distintos elementos importantes, nosotros tomaremos los elementos de espacio y región, en donde se realiza el estudio de un espacio nodal específico como es el puerto de Lázaro Cárdenas como una variable del eje central que es el estudio del Derecho Marítimo en México.

Andrés E. Miguel presenta de una forma sencilla el concepto de región, a la que se le considera como un instrumento fundamental para manejar el espacio¹⁰⁹, además la

¹⁰⁸ ALCALÁ Moya, Graciela, op cit, p. 14.

importancia de ésta es que ha creado al ser humano al facilitarle hábitat, sustento y vestido, aunque en la actualidad con los avances tecnológicos, al hombre recrea sus regiones. Por lo tanto la región forma parte del espacio, y de una manera más concreta se puede considerar delimitada de manera artificial por sus relaciones económicas, sociales o étnicas, y naturalmente por su clima, flora y fauna, suelos, etcétera¹¹⁰.

Todo espacio esta inmerso en una región y dentro de la región existe una complejidad, porque dentro de ella interactúan distintos subsistemas biológicos y humanos, los cuales la componen y conviven entre sí, generando una diversidad que busca una adaptación entre estos elementos, los cuales se integran creando una nueva forma de organización. Este aspecto se presenta de una manera continua en la sociedad cuando el hombre interviene en un espacio natural o región y en su actividad esta la explotación de los recursos naturales, para el caso de esta investigación serán los recursos marinos, y el puerto de Lázaro Cárdenas.

Cabe señalar que Blanca Rebeca Ramírez Velásquez determina que el origen del análisis de las regiones surge de la geografía (ciencia encargada del estudio de la tierra), dentro de la cual la categoría región se plantea como una forma metodológica para el reconocimiento de las diferencias y desigualdades territoriales naturales y sociales que se hacen evidentes en el proceso de desarrollo.¹¹¹

Para analizar la relación que existe entre el Derecho Marítimo y el puerto de Lázaro Cárdenas es necesario conocer las características geográficas de esta región lo cual determinó el tipo de puerto que es el de Lázaro Cárdenas, considerándose que reunía las características para ser un puerto de altura, así como algunos de los aspectos políticos que se dieron en el momento de llevar a cabo el proyecto portuario, ya que en el contexto político de México en ese momento fue considerado un factor importante para reactivar los

¹⁰⁹ Entendiendo por espacio el contexto básico ilimitado, objetivo o subjetivo, en el cual se desenvuelven e interactúan los objetos y sujetos reales o teóricos. MIGUEL, Andrés E., *Región, complejidad y caos*, p. 14-19, en la Revista *Ciencia y desarrollo*, Julio- agosto 2002, No. 162.

¹¹⁰ MIGUEL, Andrés E., *op cit*, p.14-19.

¹¹¹ RAMÍREZ Velásquez, Blanca Rebeca, *Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio. Un recorrido por los campos de las teorías*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Porrúa, 2003, 220 pp., 27-34.

puertos del Pacífico y la comunicación comercial internacional para el desarrollo económico del país.

La reactivación de las costas del Pacífico mexicano aspecto importante para el derecho Marítimo, se llevó a cabo en la segunda mitad del siglo XX, a través de distintos proyectos, uno de los cuales fue el de la Cuenca del Pacífico, y de manera particular en Michoacán el que llevó a cabo la Comisión del Balsas.

III.2.1 ASPECTO FÍSICO-GEOGRÁFICO.

El municipio de Lázaro Cárdenas se localiza al sur del estado de Michoacán, en las coordenadas 17° 57' 45" de latitud norte y 102° 11' 00" de longitud oeste y a una altura de 100 m sobre el nivel del mar. Su superficie es de 1,091.52 km², representa el 1.83% del territorio michoacano y el 0.000055% de la superficie del país. Limita al norte con el municipio de Arteaga, al este con el estado de Guerrero, al sur con el Océano Pacífico y al oeste con el municipio de Aquila; se divide en 63 localidades, siendo algunas de las más importantes Agua Caliente, Bahía, Bufadero, Buena Vista, Caleta de Campos, Caranguero y Playa Azul.¹¹²

En la costa hay una continua retirada del acantilado que se realiza a diferentes velocidades como consecuencia de la desigual dureza de las rocas y a la erosión diferencial del oleaje sobre estas; así, se han formado bahías, caletas, caletillas, escotaduras y senos. Ejemplo: el acantilado de las Peñas, la caletilla de La Manzanilla y la Bahía Bufadero.

El litoral del municipio de Lázaro Cárdenas posee excelente ubicación geográfica y neoeconómica al mismo tiempo que cuenta con importantes recursos, sobre todo mineral, agropecuario, pesquero y turístico¹¹³. El litoral tiene una extensión de 89.8 km, corre a

¹¹² COLECCIÓN los Municipios de México, *Los municipios de Michoacán*, México, Centro Nacional de Estudios Municipales Secretaría de Gobernación, 1987, 532 pp, p.226.

¹¹³ Causa por la cual la región del delta del río Balsas fue seleccionada para desarrollar el complejo portuario-industrial. Se trató de lograr que el puerto de Lázaro Cárdenas fuera como un centro alimentador del puerto de Los Ángeles/Long Beach y núcleo concentrador de cargas nacionales dentro del corredor Japón-EUA.

partir de la Barra de San Francisco y culmina en el río Nexpa (límite municipal con Aquila) en la localidad de Caleta de Campos (ver mapa 3).

Roger Guerrero Sandoval señala que “la costa del estado de Michoacán no tiene condiciones favorables para el desarrollo de obras portuarias, por estar formada por playas y acantilados bajos, así como paredones rocallosos, dando origen a pequeñas bahías y ensenadas”.¹¹⁴ No obstante estas características de la costa michoacana, el puerto de Lázaro Cárdenas reúne los elementos necesarios para ser un puerto de altura, porque ahí desemboca el río Balsas.

En el delta del río Balsas, en una faja paralela a la playa de unos seis kilómetros de ancho, la topografía es plana, con terrazas a distintos niveles; los arroyos desembocan en lagunas costeras de aguas en general poco profundas y tranquilas que rompen estacionalmente las barras de arena de sus bocas, intercambiando sus aguas con las del mar. El delta esta integrado por los brazos estuarinos derecho e izquierdo del río Balsas, por los canales interiores, por las bocas de comunicación al océano, y por las islas e isletas de nivel muy bajo, en relación con el nivel medio del mar, conformadas por material sedimentario, y en las que abundan diversos cuerpos de agua costeros, como esteros, pantanos, humedales y manglares.¹¹⁵

De manera general podemos decir que la línea costera del estado tiene una topografía accidentada, constituida por playas de acumulación, bahías, caletillas y deltas que corresponden a la desembocadura de los ríos Balsas, Nexpa, Acalpican, Cachán, Ostula, Aquila y Coahuayana.

Los recursos de la costa son pocos, pero de sumo interés para el estado nacional. “El mineral de hierro para fabricar acero y la caída de agua de la cuenca del Balsas (en Tepalcatepec), necesaria para crear energía eléctrica suficiente para fundir el mineral de

FARRERAS S. Salvador, et, al, *Riesgo de maremotos en ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán. Medidas de prevención*, México, Colegio de México, CICESE, Colegio de Michoacán, 2003, 100 pp., p.17.

¹¹⁴ GUERRERO Sandoval, Roger, *La economía del estado de Michoacán*, México, Investigación del sistema de Bancos de Comercio, 1976, 88pp., p. 10.

¹¹⁵ FARRERAS S., Salvador, *op cit*, p.17.

hierro y convertirlo en acero, han sido en los últimos años motivo de fuertes inversiones”.¹¹⁶

Las corrientes fluviales que desembocan en el litoral del municipio se originan en la Sierra Madre del Sur; en general, sus cuencas son de relieve accidentado y de caudal irregular. En la época de lluvias, los ríos y arroyos se convierten en verdaderos torrentes que contribuyen a la agricultura en sus riberas.

Las corrientes hidrográficas más importantes que llegan al Pacífico y que pasan por el municipio son las siguientes:

- Río Nexpa,
- Río Mexcalhuacan,
- Río Chuta,
- Río Carrizal
- Río Balsas.- es la corriente más importante de la región, contribuye a la irrigación de miles de hectáreas en los estados de Guerrero y Michoacán, después de una trayectoria de cerca de 800 km, desemboca junto a la ciudad de Lázaro Cárdenas; en su lecho se albergan las instalaciones portuarias que dan vida a gran parte de la actividad económica que se desarrolla en el lugar. Ya en la parte final de su recorrido se construyeron dos presas importantes: Infiernillo y la Villita, las cuales son utilizadas en la generación de energía eléctrica.

El curso del río Balsas corre a través de zonas con grandes recursos mineros, forestales, agrícolas y ganaderos. Y los grandes desniveles que atraviesa en su curso, así como su escurrimiento, se aprovechan en la generación de energía eléctrica.

En el mapa 3 se observan los principales ríos del municipio de Lázaro Cárdenas, así como algunas de las principales vías de comunicación, como son la carretera y la vía del

¹¹⁶ ALCALÁ Moya, Ma. Graciela, *Los pescadores de la costa de Michoacán y de las lagunas costeras de Colima y Tabasco*, México, Cuadernos de la casa Chata 123,1986, 131 pp., p.9.

ferrocarril, esta última es de gran utilidad para el comercio, ya que permite que las mercancías que llegan al puerto puedan ser trasladadas al interior de una manera segura y económica.¹¹⁷

III.3 CONTEXTO HISTÓRICO DEL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS.

Para poder comprender algunas de las causas por las cuales la costa de Michoacán estuvo aislada, es necesario analizar de manera general los antecedentes de la región, y la problemática existente en la misma.

Según Peter Gerhard hasta la llegada de los españoles la mayor parte de las tierras que forman el actual municipio de Lázaro Cárdenas, en el estado de Michoacán, se consideraban fuera de las hegemonías tributarias de los tarascos y de la Triple Alianza. Aunque los mexicanos invadieron esta región (1486 – 1502) y llegaron a establecer su dominio por un tiempo corto.¹¹⁸

Esta región atrajo la atención de los españoles por ser rica en productos como cacao, algodón, cobre y oro; además al propagarse la noticia del descubrimiento de yacimientos auríferos, se despertó la codicia de los españoles y dio origen a que una amplia zona fuera invadida por grupos de personas ávidas de riquezas; por lo que Juan Rodríguez de Villafuerte¹¹⁹ y otros españoles conquistaron la zona, en donde fundaron la Villa de la Concepción de Zacatula, en 1523, por esta causa se considera el poblado más antiguo del lugar; en dicha zona Hernán Cortés un año antes (1522) mandó construir el primer astillero y puerto para la navegación marítima que hubo en América, el cual se ubicaba en las cercanías de la desembocadura del río Balsas¹²⁰; se nombraron autoridades que gobernaron

¹¹⁷ Pero no exenta de generar problemas a su paso, como es el caso de Morelia, en donde la mancha urbana a rodeado la actual estación del tren y la constante actividad del ferrocarril ocasiona problemas de tráfico vehicular.

¹¹⁸ GERHARD, Peter, *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*, México, UNAM, 1986, p. 403.

¹¹⁹ Juan Rodríguez de Villafuerte fue uno de los encomenderos de esta zona, estuvo desde 1520 y fue sucedido por su hija Doña Aldonza de Villafuerte, quien se casó con García de Alboroz, apareció como única encomendera de 1587 – 1597. Citado en Gerhard, Peter, *Geografía histórica de la Nueva España 1519 – 1821*, México, UNAM, 1986, p. 39.

¹²⁰ Con la construcción de este astillero la región se convirtió en un centro de importancia comercial y marítima, fue utilizado como punto de salida en sus expediciones para explorar la “mar del sur”, así como a lo

la amplia zona que comprendía desde Barra de Navidad (en Jalisco), hasta la Laguna de Mitla (en Guerrero); y ahí se crearon dos alcaldías mayores, con sede en Zacatula y en Colima en los años 1522 y 1523.

En las relaciones geográficas del siglo XVI, podemos leer lo siguiente: “Llámase esta provincia de Zacatulan. Quiere decir, Zacatulan ‘gran poblazón’, porque la significación del vocablo es ‘lugar de mucha yerba de juncos’. Y usado entre la gente mexicana por metáfora, cuando quiere decir ‘gran poblazón’, dicen Tulan; y, así, la provincia tomó el nombre de un pu[eb]lo grande que estaba [a] una legua de donde está esta villa, hacia la mar [ya] med día legua della, el río abajo, que se llamaba Zacatulan por ser tan poblado de gente, según dicen los naturales, como el campo de yerbas.”¹²¹

En la Relación geográfica de la provincia de Zacatula, se menciona que ésta se comenzó a poblar con 122 vecinos, según el libro de vecindad que en aquel tiempo se hizo; además menciona lo siguiente: “El sitio y asiento desta villa es un llano, riberas del río que dicen de Zacatula, y, como está tan despoblada, no hay calles fundadas”¹²²

Por esta fuente documental sabemos que la región se encontraba parcialmente deshabitada; aunque algunos investigadores como Gustavo Marín Guardado opinan lo contrario, este autor hace la observación de que las costas de Colima y Michoacán estuvieron densamente pobladas y que sus moradores mantuvieron una economía variada y compleja basada en la agricultura y en los recursos del mar, tenían pues una “cultura marina”.¹²³

largo de la costa hacia el norte y al sur. Estos datos se pueden encontrar en www.apilac.com.mx consultado el 28 de septiembre 2006.

¹²¹ ACUÑA, Rene, *Relaciones geográficas del s. XVI: Michoacán*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Antropológicas, 1987, p. 450

¹²² ACUÑA, Rene, op cit, p. 452.

¹²³ MARÍN Guardado, Gustavo, *La pesca en la costa de Michoacán: una visión de conjunto*, en ALCALÁ, Graciela, et al, “Espacios y actividades costeras en Michoacán. Aproximaciones varias”, México, Colmex, CICESE, Colmich, 2003, 210 pp., p. 23-68. El autor se basa en las investigaciones realizadas por Donald D Brand, Lorenzo Lebrón de Quiñones y Roberto Novella y Antonieta Moguer, para determinar que la región costera de Michoacán se encontraba densamente poblada.

Gracias a esta cultura marina los habitantes mantuvieron contacto comercial con los navegantes de Sudamérica, pero en el proceso de la conquista la población disminuyó debido a la guerra, el trabajo forzado y las epidemias, por lo que la población de la costa michoacana emigraron a la sierra, en lugares de difícil acceso y cada vez más retirados del mar, es probable que debido a esto en la relación de Zacatula, escrita en 1580, se registre poca población.

En la relación geográfica de Zacatula se describe a la zona costera de la siguiente forma: “Toda esta mar es mar blanda y de pocas tormentas, y cuando anda algo hinchada es en los meses de agosto y septiembre, a causa de los vientos. Costean esta costa los navíos que vienen de las Islas del Poniente; viene[n] cerca de la t[ie]rra. La costa de toda esta provi[n]ci]a es costa brava, porque es mar [de los] que dicen de tumbo; a la orilla, hay muchos arrecifes en muchas partes de la costa, y grandes peñas y sierras que llegan hasta el agua de la mar. La mar adentro, como está d[ic]ho, es mar blanda.”¹²⁴

Se hace mención de que en esa región se encuentran unas salinas denominadas Caimán, por lo que la producción de sal en la costa de Michoacán es una actividad que se llevaba a cabo desde el siglo XVI, principalmente en algunas poblaciones de esta región, pero no en toda la región existían salinas naturales, por lo tanto en las Relaciones Geográficas se menciona la técnica que usaron algunos pueblos para la obtención de sal, mencionando el siguiente dato: “hacen sal, y en poca cantidad y con algu[n]a dificultad, regando primeramente la playa con cántaros con agua de la mar, y dados dos o tres riegos, amontonan aquella arena regada; y, hecho[s] sus montones, toman dos ollas o tinajas y, puesta una sobre otra, la de encima ti[en]e en el suelo unos agujeros sutiles como de flauta; y, puestos encima de aq[ue]llos agujeros unos petates, echan en la tinaja de arriba de aq[ue]lla arena regada, como hasta poco más del del m[edi]o de la tinaja de abajo. Y esta agua destilada sale salobrisima, y ésta apartan en los cántaros y [la] llevan a sus casas a coser, dándole fuego hasta q[ue] se cuaja y convierte en sal”.¹²⁵ Los pueblos que practicaron esta técnica fueron el de Motín, Maruata, Pasnori y Cachan.

¹²⁴ ACUÑA, Rene, op cit, p. 460.

¹²⁵ ACUÑA, Rene, op cit, p..171.

A las tierras comprendidas entre los ríos Maquili y Popoyuta se les denominó “los motines” debido a que en esta región se realizaban frecuentes enfrentamientos suscitados por la posesión del oro. A partir del año de 1524, y por más de diez años, la explotación minera estuvo en auge y en ese tiempo esta región fue considerada como la más importante de la Nueva España, pero al irse agotando su producción, decreció su interés y ya para el año de 1560, no pudo competir con la bonanza de la plata de las minas que se abrieron en Guanajuato y Zacatecas, se perdió el interés de los españoles; esta situación trajo como consecuencia una emigración forzada, para 1571 la población tuvo una reducción a 1812 habitantes, en comparación con los 5500 que había en el año de 1550.

Las provincias denominadas Motines fueron dos en el siglo XVI: Motines de Colima y Motines de Zacatula, además su importancia jerárquica no era la misma.

Motines de Zacatula: no constituía una alcaldía mayor, estaba formada por cuatro corregimientos: Ayutla, Mechia, Quaquatlan y Texupan, en los escritos de los alcaldes, definían a los pueblos como muy pequeños y que no había cosa memorable en ellos, es decir, carecían de importancia.

Motines de Colima: esta provincia en cambio era una alcaldía mayor, en su territorio existían minas de oro, razón por la cual a la provincia también se le llamó Motines de oro. La explotación de oro se suspendió o casi se abandonó en 1550 y en 1580 el número de tributarios enteros apenas llegaba a 650, pero, la provincia mantuvo su jerarquía de provincia mayor. Los corregimientos más importantes eran: Quacomán (residencia del alcalde mayor en 1580), los de Aquila y Maquili y el de Pomaro.¹²⁶

El puerto de Lázaro Cárdenas se construyó siglos después en la provincia de Motines de Zacatula, en la desembocadura del río Balsas o de las Balsas como era conocido en ese entonces.

¹²⁶ Estos datos se pueden encontrar en el libro de Rene Acuña, *Relaciones geográficas del S. XVI de Michoacán*

A mediados del siglo XVI durante la campaña religiosa el Agustino Juan Bautista de Moya inicio su descenso hacia la costa fundando varias misiones y algunas capillas, trazando algunos pueblos (entre ellos Zacatula, Petlatán y Tecpan) llegando hasta el mar y la desembocadura del río Balsas o de las Balsas como se le conocía en ese tiempo, dándole por ello a este lugar el nombre de “la orilla”, iniciando su población unos cuantos blancos, algunos mestizos y una cantidad mayor de esclavos negros que se habían escapado de las plantaciones.

A esta región de la costa también llegaron extranjeros, no españoles, a conocer la zona, uno de ellos fue Joannes de Late, un francés que se dedicaba a realizar estudios sobre las plantas que se dan en el territorio, y describe la ubicación de la provincia de la siguiente manera: “Hacia el sur sobre el mar austral (pues esta provincia no limita por ninguna parte con el del norte) esas diócesis abarca otras dos provincias: Zacatula y Colyma. La villa de Zacatula toma el nombre de la provincia, y comúnmente se le llama ‘La Concepción’. Dista de la línea 18° y algunos escrúpulos, esta situada a 40 leguas de la Villa de Valladolid hacia el suroeste, a casi 90 de la metropolitana México, y a una y media del mar Pacífico.”¹²⁷

Este personaje también nos habla sobre un puerto denominado Zacatula que se ubicó en esta región, además describió algunas características de la costa, y al respecto menciona: “ Desde el puerto de Zacatula hacia el este y el noble puerto de Acapulco, la costa de deslinda noroeste y suroeste por espacio de 30 leguas, desde allí se extiende derecho hacía el este con altas playas (en el interior del país se levantan montañas llenas de bosques y la costa esta interrumpida por varias bahías y recodos) por espacio de 30 leguas, donde hay un gran cabo que se adentra en el mar en forma de península, en que las olas golpean con fuerza; luego, hasta el puerto de Acapulco hay 18 leguas. Desde el mismo puerto de Zacatula hacia el oeste se encuentra primero una playa medianamente elevada, que los marineros llaman Motines y que termina en una punta de tierra llamada por el vulgo Punta de Maruata, sigue una costa baja y llana, bordeada por muchas alquerías de pastos, llamada Vale de Maquile; sigue luego el Cabo Suchissi y a 2 leguas de allí la

¹²⁷ BOEHM de Lameicas, Brigitte, Gerardo Sanchez Díaz, Heriberto Moreno García, *Michoacán desde afuera, visto por algunos ilustres visitantes extranjeros, S XVI al XX*, Mexico, Colmich, Instituto de Investigaciones Históricas, Gobierno de Michoacán, 1995, 469 pp., p. 112.

desembocadura del río Alima, y una bahía profunda entre las tierras que llaman Pecerias de Colima y más allá S. Yago, Solagua y a 4 leguas de Navidad, según las cartas marinas de los españoles.”¹²⁸

Durante los siglos XVI y XVII, algunos piratas, como Dampier y Cavendish (1587), escogieron las playas de la región como lugares de descanso y aprovisionamiento de agua fresca y vituallas, gracias a lo inhóspito y casi deshabitado de la misma. Las bahías de Petacalco y Caleta fueron los escondites más usados por los filibusteros, como fueron los Pechelings holandeses de Speilbergen (1615) y de la flota de Nassau (1624). El contrabando contribuyó a mantener esta jurisdicción poco habitada. Para el año de 1743 se registraron 356 familias indias, y para 1803 había 680 tributarios.¹²⁹

Posteriormente en los siglos XVII y XVIII los pueblos indígenas que aún quedaban en la región costera de los Motines de Zacatula, sirvieron a la corona española para vigilar las costas del Pacífico, se les llamó *centinelas del sur* no obstante su economía dependía cada vez menos del mar y la pesca fue una actividad escasamente practicada.

Cabe señalar que en el siglo XVIII los frailes agustinos fueron propietarios en esta región de la hacienda de San Miguel de los Apuzagualcos; en donde se cultivaba cacao, algodón y maíz; además de ser administrada por los agustinos de manera directa e indirecta.

Este dominio de los españoles por tres siglos fue una de las causas que fomentaron la actividad marítima en la Nueva España, crearon una cultura marina con la cual se dio el comercio exterior, ya fuera hacia Europa o al continente Asiático, pero parte de la población de la costa de Michoacán se alejó de esta actividad marina, debido a que los españoles trasladaban a la comunidad indígena hacia el norte del país, en donde trabajarían principalmente en las minas.

¹²⁸ BOEHM de Lameicas, Brigitte, *op cit*, p. 113.

¹²⁹ Gerhard, Peter, *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*; México, UNAM, 1986. p. 405.

Durante el siglo XIX cuando nace México como país independiente de la corona española se cierran parcialmente sus costas, evitando la apertura de los puertos principalmente en el Pacífico, esto debido al temor de ser objeto de una invasión y volver a ser una colonia; en el campo de la legislación el derecho del mar heredado por los españoles se mantuvo igual, hasta 1835 cuando inicia una renovación de leyes de acuerdo a las necesidades de la nueva nación, a diferencia del Pacífico la actividad marina en la región del Golfo y el Caribe se mantiene relativamente más constante, por la comunicación con Europa.

III.3.1 LA COSTA DE MICHOACÁN EN EL SIGLO XIX.

En 1787 se establecieron las intendencias en el territorio de la Nueva España, determinando los límites de la provincia de Michoacán, la cual se dividió en 20 departamentos, partidos o subdelegaciones, para su gobierno político, económico y judicial, hasta que se hubo que jurar y poner en práctica la constitución española en estos dominios en 1820. En 1821 después de haberse consumado la independencia de México se inició la reorganización política de la nueva nación; se instaló la Junta Provisional Gubernativa el 28 de septiembre de 1821, integrándose con 38 miembros y prestando juramento de fidelidad al Plan de Iguala y al Tratado de Córdoba.

En octubre de 1821, por orden de Agustín de Iturbide, se formaron las nuevas Capitanías Generales de Provincia en todo el país, formándose así, la Capitanía General del Sur. El día 17 de noviembre de 1821 la Junta Provisional Gubernativa expidió la ley de bases para la convocatoria al Congreso Constituyente, donde se apuntó una organización territorial que consideraba 21 provincias, en la que el actual territorio del estado de Guerrero quedó comprendido dentro de las provincias de México, Puebla y Valladolid (Michoacán).

Michoacán fue considerada como una de las cuatro provincias que formaron el territorio de la capitanía general de México, establecida por el artículo 1º del decreto de la Suprema Junta Provisional el 15 de enero de 1822. Un mes después, el 1º de febrero de

1822 se estableció la Diputación Provincial para el gobierno y dirección de los negocios políticos y económicos de Michoacán. En ese mismo año la división política adoptada en el estado fue de cuatro departamentos denominados: del Este, del Oeste, del Norte y del Sur. Los departamentos se dividieron en partidos y estos en municipalidades o ayuntamientos.¹³⁰

La parte occidental del actual estado de Guerrero, de acuerdo con la Constitución de 1824, pertenecía al estado de Michoacán. El Congreso Constituyente de Michoacán realizó la división territorial de la misma el 15 de marzo de 1825 y la dividió en cuatro departamentos: Norte, Poniente, Sur y Oriente, los que a su vez se subdividieron en 22 partidos. Las poblaciones que años más tarde pasarían al estado de Guerrero quedaron ubicadas en el departamento de Oriente formado por los partidos de Zitácuaro, Tlalpujagua, Zinapécuaro y Huetamo. Esta división fue presentada por Juan José Martínez de Lejarza en 1822, en su análisis estadístico de la provincia de Michoacán. En dicho análisis estadístico de los departamentos de Michoacán, se hace mención de algunas de las características del lugar; en ese tiempo el Departamento del Sur que era el aledaño a la costa estaba conformado por el XI partido denominado Coahuayana o Motines. Este partido constaba con un espacio de 38 leguas, y tenía una distancia de 130 leguas hacia Valladolid. Era un pueblo pequeño con un clima húmedo, caliente y mal sano, rodeado de bosques en el descenso de la Sierra Madre.¹³¹

El sistema federal dio un giro, lo que originó una serie de cambios en la administración del territorio¹³², surgiendo así los departamentos en sustitución de los estados. En este sistema Michoacán tiene su última gran extensión, ya que Colima aparece como parte de este territorio por última vez. En este periodo el Congreso es sustituido por una Junta Departamental, en el territorio se dieron grandes modificaciones, el departamento se dividió en cinco distritos que fueron: Morelia del Norte, Pátzcuaro del Sur, Colima del

¹³⁰ Pérez Hernández, José María, *Compendio de la geografía del estado de Michoacán de Ocampo*, Morelia, 1992, pp. 181, p. 13.

¹³¹ Martínez de Lejarza, Juan José; *Análisis estadístico de la provincia de Michoacán en 1822*; Morelia, 1974, p. 107

¹³² En ese periodo el gobierno federal es débil, ya que no generaba confianza en los estados de la República, pero logra salvar la integridad territorial; además el federalismo mexicano se interpretó como defensa de la soberanía de los estados, el compromiso federal de 1824 logró mantener unido al territorio y permitió que Chiapas se anexara al país. Vázquez, Josefina Zoraida, *Los primeros tropiezos*, en *Historia General de México*, Colegio de México.

Sudoeste, Maravatío del Oriente y Zamora del Poniente; a su vez estos distritos se subdividían en 19 partidos y 59 municipalidades.

El presidente interino de la República el general Mariano Salas, expidió un decreto en el que se restablece la Constitución de 1824; con esto desapareció el Supremo Poder Conservador y las juntas departamentales. En 1847 el estado de Michoacán perdería el territorio de Colima, la cual se separa para siempre. En ese mismo año el Congreso Constituyente inició la discusión del proyecto de Mariano Otero en el artículo 24 en relación a la formación del estado de Guerrero quedando así “se erige un nuevo estado con el nombre de Guerrero, compuesto de los distritos de Acapulco, Chilapa, Taxco y Tlapa y la municipalidad de Coyuca, pertenecientes los tres primeros al Estado de México, el cuarto a Puebla y la quinta a Michoacán, siempre que las legislaturas de estos estados den su consentimiento dentro de tres meses”.¹³³

Esta discusión se aprobó pero no era definitiva. En un principio la legislatura de Michoacán se opuso, y se dieron diversas opiniones en contra y a favor del estado de Guerrero, pero el 8º Congreso Constitucional el 23 de noviembre de 1848 determinó: “El consejo decano en ejercicio del Supremo Poder ejecutivo del Estado de Michoacán. Número 9.- El Congreso Constitucional del Estado de Michoacán decreta:

Art. 1º la legislatura de Michoacán no cede la municipalidad de Coyuca para que se forme el nuevo estado de Guerrero.

Art. 2º El Estado de Michoacán protesta reconocer al nuevo estado de Guerrero cuando se erija con los otros distritos de que habla el art. 6º de la Acta de reformas.

Antonio Galván D.P.- Rafael M. Degollado D.S. Manuel de Alzua D.S.

Morelia, Noviembre 23 1848”¹³⁴

El documento fue publicado oficialmente el 18 de diciembre en la misma municipalidad de Coyuca. Pocos meses después, el 25 de febrero de 1849, los habitantes de Coyuca suscribieron un acta en la que expresaban su voluntad de formar parte del nuevo

¹³³ O’Gorman, Edmundo, *Historia de las divisiones territoriales de México*, México, Porrúa, 1985, .p 106.

¹³⁴ COROMINA, Amador, *Leyes, decretos, reglamentos y circulares expedidas en el estado de Michoacán*, Tomo X, 3 de julio- 1848-26 de diciembre 1849. p. 101.

estado de Guerrero; así se unieron los pueblos de la jurisdicción de Coyuca, entre ellos Cutzamala, pasaron a formar parte de la nueva entidad los poblados del municipio que se localizaban en el margen izquierdo del río Cutzamala, pero Pungarabato se opuso a la anexión al estado de Guerrero. El 28 de junio de 1849, se expidió la disposición número 33, en que Michoacán ratificaba el decreto expedido por las Cámaras de la Unión en la creación de un nuevo estado denominado Guerrero y se mencionaba a la municipalidad de Coyuca como cedida al nuevo estado.

En la Constitución de 1857 se compensa al estado de Michoacán y le cede el municipio de Contepec, el cual pertenecía al estado de Guanajuato; además, en esta constitución se ve un conocimiento mayor en relación a los problemas de la división territorial, por lo que le otorga a los estados federados la facultad de resolver los problemas territoriales mediante convenios validados por el Congreso de la Unión.

México sufrió la guerra de intervención francesa, la cual terminó con la imposición de un emperador, Maximiliano de Habsburgo. El territorio nacional tuvo nuevamente un cambio de división territorial, ya que en el año de 1865, el territorio quedó constituido en 50 departamentos¹³⁵, de los cuales tres correspondían al actual estado de Michoacán: Coalcomán, Tancítaro y Michoacán, en este tiempo la región costera de los Motines cercana al río Balsas (actualmente Lázaro Cárdenas) pasó a formar parte del Departamento de Tancítaro.

El territorio de Guerrero también se dividió en tres departamentos: el de Iturbide, de este departamento se cedía a Michoacán la zona occidental del municipio de Cutzamala; el departamento de Guerrero y el departamento de Acapulco, este departamento por el noroeste segregaba la región costera de los Motines; pero incluía Zirándaro, Coyuca y parte

¹³⁵ CORREA Pérez, Genaro, Filiberto Vargas Tentori, *Atlas geográfico del Estado de Michoacán*, México, UMSNH, Colegio de Michoacán, Secretaría de Educación en el Estado, editores y distribuidores EDDISA S.A. de C.V., 2ª edición, 2003, p. 19.

de Pungarabato. En este periodo no se dio un control total sobre el territorio, además el tiempo que estuvieron en el poder fue poco, ya que sólo duró poco más de dos años.¹³⁶

En 1867, se establece de nuevo la República Mexicana, y nuevamente se distribuye el territorio nacional. En Michoacán se crean 7 departamentos, 17 distritos y 75 municipalidades. El 29 de abril de 1868, se expidió la Ley Orgánica de la División Territorial del Estado de Michoacán.

Durante el periodo del Porfiriato se dio un cambio en los límites de los estados de Guerrero y Michoacán, en este caso se dio una disputa por unos fundos mineros que se encontraban ubicados el margen derecho del río Balsas, el cual había estado en posesión de Guerrero desde 1855, estas minas pretendían ser explotadas por una compañía minera de Michoacán; por lo que ante el problema los comerciantes de las dos entidades pidieron al presidente Porfirio Díaz actuara como árbitro, por lo que en 1906 por laudo presidencial se determinó la línea divisoria entre estos dos estados: partiendo del Océano Pacífico, el centro del río Balsas, hasta su unión con el río Cutzamala. De este punto la línea seguirá por el centro del río Cutzamala hasta encontrar la línea divisoria reconocida por ambos estados.¹³⁷ Con este acuerdo Michoacán fue despojado de una parte importante de su territorio, ya que pierde Zirándaro y Pungarabato, aunque obtuvo un incremento en sus costas con la región de los Motines (actualmente el municipio de Lázaro Cárdenas).

La parte costera que perteneció a Michoacán durante el siglo XIX cambió varias veces durante este periodo; como se ha mencionado con anterioridad; los continuos cambios en la división territorial que el país sufrió en el transcurso de este siglo se veía reflejadas de manera constante en los estados. Por mucho tiempo la costa michoacana fue un territorio muy reducido si lo comparamos con el territorio actual, pero sumado a esto encontramos que esta región fue una zona apartada casi en su totalidad, ya que al no existir caminos accesibles a esta región, dio origen a que estuviera casi incomunicada, tal vez esa

¹³⁶ Pavia Millar, Ma. Teresa, Salazar Adame, Jaime, *Historia general de Guerrero*, Vol. III, Instituto de antropología e historia, gobierno del Estado de Guerrero.

¹³⁷ MIRANDA Arrieta, Eduardo, *Economía y comunicaciones en el estado de Guerrero 1877-1910*, México, Instituto de investigaciones históricas, U.M.S.N.H. 1994, p. 25.

haya sido una de las razones por las que el estado de Michoacán perdió el territorio de Colima y en consecuencia el único puerto con el que tenía comunicación para el comercio marítimo el cual era el de Manzanillo, por lo tanto Michoacán no tuvo puerto sino hasta el siglo XX con la construcción del puerto de Lázaro Cárdenas.

En esta región de la costa también se aplicaron proyectos para mejorar las comunicaciones, ya que esto convenía a los empresarios que explotaban algunas minas cercanas a esta región, por lo que se dio la propuesta de abrir un puerto en las ensenadas de San Telmo o de Maruata, lo cual favorecería la comunicación y el comercio marítimo con los puertos de San Blas, Acapulco, las Californias, etc. Pero esto únicamente quedó como proyecto, ya que las características de la costa en estas zonas propuestas no eran favorables para la construcción de un puerto.

III.3.2. PROYECTO ECONÓMICO DEL BALSAS DE 1868.

Como límite natural entre los estados de Michoacán y Guerrero encontramos uno de los ríos más importantes del país, el cual sirve actualmente como división política entre los estados antes mencionados, la cuenca de este río es amplia, ya que nace en el estado de Oaxaca, atraviesa los estados de Guerrero, Puebla y Michoacán hasta desembocar en el océano Pacífico; el río se le conoce como Mezcala-Balsas, pero ya en su parte final se le nombra Zacatula porque desemboca en la zona denominada Barra de Zacatula.

Este río ha sido importante desde antes de la llegada de los conquistadores ya que los pobladores indígenas hicieron sus poblaciones en las regiones cercanas a él, a la llegada de los españoles, éstos construyeron sus poblaciones cercanas al río; en de las Relaciones Geográficas del S. XVI, se hace una descripción importante de este río: “Junto a Ajuchitlan, por la parte del norte, pasa un río caudaloso, que será como *Guadalquivid*, por arriba de do alcanza la creciente de la mar; llámase el Río Grande y, de Ajuchitlan, se ha de tomar el agua con la siniestra mano, y entra en la jurisdicción siete leguas arriba de Ajuchitlan, por la parte del leste, y corre el valle abajo, la vuelta del oeste, hasta salir de la jurisdicción; y, junto Ajuchitlan, entra en el otro río chico. Y este Río Grande, pasa, como

es dicho, junto a Coyuca, una de las cuatro cabeceras, por la parte del leste, y cogen el agua, asimismo, con la siniestra mano. Y, por la otra parte del valle, viene del norte, viene otro río grande, aunque no tanto como el de Ajuchitlan, ni tan chico como el q[ue] digo q[ue] entra en él: será como Guadalquivid o Guadiana, antes de que se junten a la puente vi[e]ja de Úbeda, camino de Granada. Y este río corre [de] norte [a] sur, y pasa junto a Cuzamala por la parte del este (y cogen agua con la derecha mano) y por junto a Pungaravato, dos leguas abajo por la parte del (y cogen el agua con la siniestra mano), y va a entrar en el caudalosos a media legua debajo de Pungaravato y a otra media de Coyuca, triangulada la junta dellos con las dichas dos cabeceras, Coyuca y Pungaravato. El río caudaloso ya dicho nace en la provincia de Tlaxcalan, [a] más de setenta leguas de Ajuchitlan, y pasa a una legua pequeña de la Puebla de los Ángeles, viniendo a México por una puente de piedra; va a entrar en la Mar del Sur por la villa de Zacatula, más de cuarenta leguas abajo de Ajuchitlan. Y, así, cuando se dijere en la relación de Tlaxcalan, y en la de Puebla y en la de Zacatula, de un río grande, caudalosos, se ha de entender q[ue] es este de Ajuchitlan”.¹³⁸ Esta relación geográfica fue elaborada por el corregidor don Diego Garcés en 1579, y nos hace una descripción de la forma en que se encontraba este río en ese tiempo, así como hace mención de las poblaciones cercanas al mismo. Se menciona también que en el río había muchos caimanes terribles; esta característica de la fauna del río ya no se vuelve a mencionar en el siglo XIX, pero estos animales continuaran habitando en esta región hasta finales del siglo XX, actualmente se encuentran casi extinguidos.

En el siglo XIX se dieron en el país distintos cambios, la nación que empezaba a ser independiente, buscó formas de establecer una economía sólida, primero la naciente burguesía mexicana se manifestó en reformar la política arancelaria, tratando de erradicar las trabas al desarrollo económico. Entre algunos de los personajes importantes que pretendieron fomentar un desarrollo económico en el país fueron Lucas Alamán, Tadeo Ortiz, Lorenzo Zavala, José María Luis Mora y Esteban de Antuñano, los cuáles coincidían en las ideas económicas, aunque en lo político no hubiera esa concordancia.¹³⁹ Se

¹³⁸ ACUÑA, Rene, *Relaciones geográficas del S.XVI: Michoacán*, México, Universidad Autónoma de México. 1987, p. 39-40.

¹³⁹ Sánchez D., Gerardo, *El suroeste de Michoacán, estructura económico social 1821-1851*, Morelia 1979, p. 17 – 18.

realizaron algunos esfuerzos por reutilizar los antiguos caminos de la época colonial, entre los caminos que se pretendió rehabilitar fueron aquellos que permitiera el comercio interoceánico entre Europa y Asia.¹⁴⁰

Tadeo Ortiz tenía una visión acertada en relación al comercio, pero además el opinaba que para establecer un buen comercio era necesario tener buenas vías de comunicación, él veía en las fuentes fluviales una forma de desarrollo, no solo comercial sino también como vía de comunicación, ya que en un país en el que los caminos eran pocos y largos, por lo que el encadenarlos con los ríos acortaría la distancia, el tiempo y los costos, por lo que él opinaba que con estos cambios se facilitarían el comercio a más bajo costo y además la mercancía saldría del centro del país hacia los puertos marítimos; recomendaba los siguientes ríos: Papaloapan, Tula y Pánuco para los puertos del Golfo y el Balsas o Zacatula y el Toluatlán para los del Pacífico. Se manifestó partidario del libre comercio, del cual se puede obtener el fruto de la acumulación de capitales y la disminución del contrabando, pero también especifico que esta libertad de comercio se puede dar con la condición de que no afecte el desarrollo de la naciente industria interior.¹⁴¹

Desde principios del siglo XIX se tenía la propuesta de que el río Balsas fuera navegable y usado para comunicar el centro del país con las costas del Pacífico, pero este proyecto quedó olvidado por algún tiempo hasta la segunda mitad del siglo XIX. En 1850 se inauguró el primer tramo del ferrocarril, el cual iniciaba en Veracruz hasta el Molino, y 23 años después, en 1873 este concluyó uniendo a Veracruz con la ciudad de México; este fue un avance importante en las vías de comunicación del país, los trabajos de construcción de la primera línea del ferrocarril cruzó los estados de Veracruz y Puebla, lo que trajo como consecuencia que se despertara el interés de algunos grupos de hacendados, comerciantes, industriales y mineros, así como de los estados que contaban con un territorio costero en el Océano Pacífico.¹⁴²

¹⁴⁰ ORTÍZ Hernán, Sergio; citado por URIBE Salas, José Alfredo; en *Michoacán en el siglo XIX: cinco ensayos de la historia económica y social*; UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas, Morelia, 1999, pág. 44.

¹⁴¹ Sánchez D. Gerardo, *op cit*, p. 21 – 22.

¹⁴² URIBE Salas, José Alfredo, *op cit*, p. 45.

A mediados del siglo XIX, se pensó establecer una vía fluvial de comunicación interoceánica por medio del río conocido como Atoyac, Poblano, Mezcala y de las Balsas, nombres que se les da por los lugares donde pasa el río; ese intento lo iniciaron empresarios nacionales, extranjeros y el gobierno, dando una gran atención al mismo. Primero fue el gobernador de Puebla, Juan Múgica, quien de acuerdo con Juan Álvarez, quien fungía como gobernador del estado de Guerrero en 1850, organizaron una expedición para el reconocimiento de los tramos navegables del río. Esta empresa fue la más ambiciosa que se había realizado hasta la fecha, ya que los exploradores alcanzaron a navegar más de 600 km de reconocimiento, con lo que confirmaron lo conveniente de utilizar este medio de comunicación en provecho de los habitantes de estos dos estados.

En julio de 1852, Melchor Ocampo, gobernador de Michoacán, propuso al gobierno federal que fueran las propias autoridades locales por donde pasaba el río Balsas las encargadas de apoyar los estudios correspondientes y la organización económica del proyecto. También pidió garantías para atraer inversionistas, privilegios para los estados ribereños y que se nombrara una comisión para que afrontaran y resolvieran la contingencia del proyecto.

El 5 de julio de 1867, Justo Mendoza solicitó al gobierno federal que se habilitara un puerto de altura y cabotaje en las costas michoacanas o en algún otro puerto cercano a la desembocadura del río Mezcala- Balsas, también solicitaba abrir a la navegación este río, establecer una aduana marítima, que Morelia fuera declarada plaza general de depósito de los efectos desembarcados en la aduana, y también abrir un camino carretero desde la aduana hasta Guanajuato, pasando por la capital michoacana y la laguna de Cuitzeo.¹⁴³

El 22 de enero de 1868, en el diario *El Constitucionalista*¹⁴⁴, la editorial escrita por Othon Welda, hace una reflexión en relación con la costa de Michoacán, mencionando que esta se encuentra cerrada al comercio, además de mencionar que el río Balsas no es

¹⁴³ URIBE Salas, José Alfredo, Miranda Arrieta, Eduardo, *Las utopías del Balsas*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1995, p. 35.

¹⁴⁴ *El Constitucionalista*. Tomo I Número 9. Morelia, Mich. 22 de enero de 1868. p. 2-3.

navegable, por lo que impide el paso hacia Guerrero y este aspecto termina por cerrar la puerta al comercio en la frontera sur.

El 27 de enero del mismo año, en la editorial del periódico El Constitucionalista¹⁴⁵, Othon Welda hace unas observaciones en relación a las vías de comunicación, mencionando que estas han sido reducidas a cero, y hace la observación de los caudalosos ríos del estado, los cuales no se encuentran en un estado favorable para su navegación.

Al mes siguiente, el 3 de febrero trata en la editorial el aspecto de la canalización del río Balsas, y menciona lo siguiente: "La primera necesidad para el desarrollo de las riquezas de Michoacán es la importante canalización del río Balsas que no encuentra otra dificultad para ser practicable a la navegación de buques y vapores de gran capacidad. Esta canalización del Balsas que servirá a dar a todo comercio al puerto de cabotaje de la Barra de Zacatula ofreciendo a las producciones de tierra caliente un medio de transporte cómodo y barato."¹⁴⁶

Al impulsar el gobierno general la comercialización de la economía a través de las vías de comunicación, los michoacanos empezaron a tener un interés particular en la zona de la costa, ya que era una puerta al comercio marítimo internacional. A partir del auge del comercio marítimo los michoacanos tomaron en cuenta el potencial comercial y económico que significaba abrir al tráfico el río Mezcala- Balsas y un puerto en su costa; proyecto de vital interés para sus transacciones comerciales y desarrollo económico de la región.¹⁴⁷

Los ministros de Hacienda y Fomento, Matías Romero y Sebastián Lerdo de Tejada, pusieron un gran interés en el desarrollo de infraestructura productiva (camino, ferrocarril, telégrafos y navegación), ellos reconocieron que las costas de Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas permanecían casi vírgenes, mal exploradas y además con una escasa población, aspecto por el cual sería difícil que alguna empresa se interesara por invertir en estas costas. El gobierno de Michoacán respondió ante estos comentarios y pidió que no se

¹⁴⁵ El Constitucionalista. Tomo I Número 11. Morelia, Mich. 27 de enero de 1868. p. 2-3.

¹⁴⁶ El Constitucionalista. Tomo I Número 14. Morelia, Mich. 3 de febrero de 1868. p. 2-3.

¹⁴⁷ URIBE Salas, José Alfredo, op cit, p. 49

dilatara la navegación del Balsas, ya que este era navegable a lo largo de los cinco estados de la federación por los que atravesaba antes de llegar al mar. Esto no era del todo cierto, pero a los michoacanos les apuraba que el gobierno federal se decidiera a tomar el proyecto como prioridad nacional.¹⁴⁸

Por lo tanto se planeo la primera expedición, y esta se llevó a cabo a partir del 15 de mayo de 1868 cuya expedición fue dirigida por Adam Dydynski de origen polaco, quien radicaba en Puebla, y por José María Ochoa Vela y Jesús Díaz García oriundos de Huetamo. El objetivo de este recorrido era reconocer el río desde el embarcadero de Zirándaro hasta su llegada al océano Pacífico. La segunda tuvo lugar en junio, realizada por Juan Bochohnecky, quien tomo el lugar de Dydynski, él se hizo cargo de reconocer los puntos más importantes del río. Los dos informes reforzaron los argumentos compartidos por Guerrero y Michoacán en el aspecto de que el río Mezcala-Balsas podría dar lugar a la navegación de barcos siempre y cuando se lleven a cabo trabajos de nivelación en algunos tramos y se canalizaran otros.¹⁴⁹ Una de las propuestas que hizo Adam Dydynski al gobernador de Michoacán Justo Mendoza, en la cual proponía que se iniciara la canalización del río Balsas, así como impulsar el establecimiento de un puerto en la región cercana a este río como podía ser en Petacalco, Guerrero, en la Barra del río Balsas o en Maruata en las costas michoacanas. Estos proyectos generaron grandes esperanzas respecto a la posibilidad de que se diera un gran desarrollo en la región de la costa del Pacífico, así como el mejoramiento en las vías de comunicación en esa región con la instalación de los ferrocarriles.

Así como los michoacanos buscaban convertir al río Balsas como un tributario comercial para la ciudad de Morelia, de igual manera los poblanos proyectaban lo mismo para su capital. Debido a las presiones de los gobiernos de los estados interesados y a la prensa nacional, en 1869 el gobierno federal siguiendo las instrucciones del Ministro de Fomento, nombró una comisión científica para estudiar y analizar de manera minuciosa el

¹⁴⁸ URIBE Salas, José Alfredo y Miranda Arrieta, Eduardo, *Las utopías del Balsas. Historia de una propuesta regional de comunicación interoceánica*, Morelia, UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 35-36.

¹⁴⁹ URIBE Salas, José Alfredo y Miranda Arrieta Eduardo, op cit, p. 36

trayecto del río Mezcala-Balsas para determinar si es una arteria navegable de dimensión internacional.¹⁵⁰

El encargado de esta expedición era Robert B. Gorsuch, quien tenía una opinión a favor de este proyecto debido a los distintos comentarios que había hecho el gobernador de Michoacán, los estudios al río se iniciaron el 6 de abril de 1870 y concluyeron el 3 de mayo de 1870. Pero al realizar esta expedición Gorsuch se dio cuenta que los comentarios sobre el río distaban mucho de la realidad, ya que el observó que los mapas eran inexactos, y que el río que se creía navegable era incapaz de sostener otro tipo de embarcaciones que no fueran canoas de corto calado, además también observo que ni estas podían salir con seguridad al mar; otro aspecto que fue descrito es que la costa era completamente abierta y no formaba rada o ensenada propia para dar abrigo a las embarcaciones de mar, comentando entonces que este punto fue descrito de una manera apasionada, pero con una descripción falsa.

Con todas estas observaciones el ingeniero Gorsuch tuvo plena conciencia de que el río no era navegable como vía interoceánica pero llevó a cabo la expedición para contribuir en la realización de un mapa más exacto del río y de la zona cercana a su ribera, y con este dar un avance a la geografía del país.

Después de muchos problemas como los continuos rápidos del río, o los bajos fondos del río que obligaban a los remeros a bajar de las canoas y remolcarlas ellos mismos, se llegó al final de la expedición, los resultados finales fueron presentados en cuatro unidades:

- 1) Itinerario de distancias y alturas barométricas del derrotero entre Morelia y Zacatula.
- 2) Itinerario de distancias y alturas barométricas del río Mezcala-Balsas desde su desembocadura hasta los límites orientales del estado de Michoacán.
- 3) Derrotero entre Coyuca y Toluca.

¹⁵⁰ URIBE Salas, José Alfredo y Miranda Arrieta Eduardo, op cit, p. 38.

- 4) Resumen de las posiciones geográficas de 29 puntos situados por observaciones astronómicas directas, muchos de los cuales no se conocían.¹⁵¹

Al término de la expedición, Gorsuch se dirigió a la ciudad de México para comunicar a la Secretaría de Fomento que el río Mezcala-Balsas no era por ningún concepto navegable, por lo que pidió un tiempo razonable para poder hacer un informe que mandaría a los gobernadores de los estados interesados; pero más tardó Gorsuch en comunicar la mala noticia que ésta en propagarse por todo el país. Los michoacanos fueron más renuentes en aceptar lo que ya era de dominio público en tanto no quedara demostrado “científicamente” los resultados de la expedición; la presión general fue tanta que originó que el gobierno solicitara a las autoridades de la Secretaría de Fomento un informe oficial con los estudios y resultados de la expedición; en este informe se determinó que el río Mezcala-Balsas no era navegable.¹⁵²

En consecuencia las conclusiones en relación a la navegación de este río como vía de comunicación la cual al ser negativa dio como resultado que el estado de Michoacán continuara apoyando el ferrocarril, desde ese momento la actitud de los gobiernos de Michoacán en relación a los proyectos similares fueron de alguna manera más apática.

Al año siguiente en enero el ingeniero Gorsuch dio a conocer públicamente los resultados del viaje, anunciando que el río Mezcala-Balsas no era navegable, por lo que no contaba con las condiciones para que se diera un tráfico marítimo de importancia, pero aseguró que en un futuro se podrían construir puentes, presas y represas.

En los estudios realizados por Ma. Teresa Pavia Millar, nos presenta que en 1887, 20 años después, a mediados del segundo periodo gubernamental del general Francisco O. Arce, eran notorios sus empeños por modernizar la administración pública de Guerrero, pero no lograba sacar al estado de su pobreza; a pesar de la vegetación exuberante, los bosques con maderas finas, vetas metalíferas y las diferentes riquezas existentes en recursos

¹⁵¹ URIBE Salas, José Alfredo y Miranda Arrieta Eduardo, op cit, p. 41.

¹⁵² Ibid., p. 41.

naturales, las cuales no se explotaban por falta de carreteras, canales y ferrocarriles que permitieran que dicha riqueza natural circulara en beneficio del estado y el país entero.¹⁵³

Una de las zonas estratégicas de Guerrero para fomentar el comercio fue el río Mezcala-Balsas, en el cual no se había llevado a cabo la construcción de un puente todavía, por lo que la manera de atravesarlo era con una vieja barca, lo cual originaba retrasos en las comunicaciones y frecuentemente ocasionaba accidentes, por lo que este río volvió a ser una de las esperanzas para el desarrollo volviendo a retomar el proyecto de su navegación; pero estas especulaciones fueron criticadas por los enemigos del régimen ya que opinaban que se estaba actuando con ligereza, ya que se ignoraba que años antes una comisión de científicos había determinado que este río no era navegable.¹⁵⁴

El deseo de progreso formaba parte importante del programa de gobierno porfirista, además contaban con el financiamiento necesario y las grandes concesiones que don Porfirio Díaz daba a los inversionistas extranjeros¹⁵⁵, a lo que el gobierno guerrerense tuvo la idea de establecer no una simple vía de comunicación fluvial, sino un verdadero emporio industrial agrominero exportador, que abarcara la comunicación de los océanos Pacífico y Atlántico por el Balsas, unido a las partes del territorio veracruzano para salir al mar con un ferrocarril. Consecuencia necesaria de las concesiones anteriores, eran sin duda las relativas a la adquisición de terrenos nacionales y la expropiación de los del dominio privado.

¹⁵³ PAVIA Millar, Ma. Teresa, Slazar Adame Jaime, *Historia general de Guerrero, Vol. III, origen y formación, la modernización*, Instituto de Antropología e historia, gobierno del Estado de Guerrero, JGH. Editores, p. 213.

¹⁵⁴ Ibid., p. 214

¹⁵⁵ Don Porfirio logró interesar al capital extranjero, para que viniera a llenar los huecos, dejados por la insuficiencia del capital nacional, o por la aversión de éste de salir de su campo favorito, que era la inversión en bienes raíces. A fines del régimen de Porfirio Díaz, la inversión extranjera total ascendía a unos 1700 millones de dólares, de los cuales 650 millones correspondían a los Estados Unidos, 500 millones a Inglaterra y 450 millones a Francia. Además es importante la distribución sobre los objetos de inversión, algo más de una tercera parte correspondía a los ferrocarriles, (predominando los Estados Unidos y La Gran Bretaña); algo menos a de una tercera parte correspondía a la minería, incluyendo la explotación petrolera (que era capital norteamericano en su mayoría); y el resto se encontraba repartido en bienes raíces, la banca, la industria, el comercio y servicios públicos (telégrafos, tranvías, electricidad, teléfonos, etc.). Véase a FLORIS Margadant S., Guillermo, *Introducción a la historia del derecho mexicano*, 11ª edición, Editorial Esfinge, México 1994, 296 pp. P. 188.

La pesca de litoral, en el río y sus afluentes, estaban ligadas con la navegación, por lo que al considerar que esta actividad se hallaba en Guerrero en estado primitivo, debía formar parte del proyecto, sin descuidar que la exportación de productos nacionales sería el objetivo principal de la navegación fluvial, sin omitirse lo relativo a la construcción de muelles en la desembocadura del río, y la concesión necesaria sobre líneas de vapores en el Pacífico.

Porfirio Díaz, no rechazó de inmediato el proyecto del estado de Guerrero, y pidió la participación de los gobiernos de los estados de Morelos, Puebla y Michoacán, informándole sus puntos de vista. El gobernador Arce observó que atravesando el Balsas una parte de Puebla y Michoacán, la apertura del río les beneficiaría; Puebla acogió con entusiasmo la invitación, ya que veía una buena salida para sus productos a otros mercados; sin embargo, Michoacán no adoptó con la misma efusión la invitación de su vecino y no quiso ligarse en un pacto formal para la ejecución de alguna obra, hasta no conocer la disposición de los poderes federales para ayudar esta empresa.¹⁵⁶

Con este proyecto Puebla tendría una salida a Guerrero y al sur de Michoacán para sus maderas de construcción, harinas, tejidos de lana y algodón; el estado de Morelos, aprovecharía esta vía para mandar por Iguala y Cocula sus azúcares y aguardientes; y el estado de Michoacán resultaría beneficiado con la exportación de sus maderas finas, sus minas ubicadas en los distritos de Huetamo, y en las poblaciones de Núñez y Ario, podrían exportar sus productos. Pero los beneficios no serían únicamente para esta región, sino para la República, por el comercio internacional que ahí se establecería.

No obstante el entusiasmo, el proyecto no fue autorizado. Tal parece que fue por la información que Michoacán envió a Don Porfirio Díaz, se le explicó que el río Mezcala era navegable sólo para embarcaciones pequeñas a consecuencia del constante desnivel del río que era de 3.30 metros por cada 100 metros. Su mayor anchura medía 205 metros y la menor 33.5; en tanto que su profundidad mínima estaba calculada en 0.42 metros sobre los

¹⁵⁶ PAVIA Millar, Ma. Teresa y Salazar Adame, Jaime, op cit. P. 216

vados y fuera de ellos tenía una variación entre 1.31 y 1.60 metros, y su máxima profundidad tenía de una hasta doce brazas, en el total del curso del río que era de 687 km.

Entre otras consideraciones, los detalles técnicos del proyecto y lo costoso que sería para el país hicieron imposible llevar adelante tal pretensión; a pesar de ello, por disposición del general Arce, se invirtieron mil pesos en la exploración del río, en el estado de Guerrero únicamente, en donde funcionó la navegación fluvial por un tiempo, ya que en 1899 se estableció el “primer servicio de barco” entre Balsas Norte, municipio de Cocula, con el enlace al ferrocarril y Pezuapa, municipio de Argelia, para mover maquinaria destinada a las explotaciones mineras. Después se amplió, con fines comerciales, hasta Coyuca de Catalán con escalas, y, más tarde, terminaba en la hacienda de Las Balsas del municipio de Coahuayutla, exclusivamente en la temporada de lluvias y crecientes, aunque no funcionaba con regularidad. El servicio era muy solicitado, pese a que con mucha frecuencia sufría percances, pues los riesgos de accidentes debían vencerse por medio de maniobras peligrosísimas. La revolución maderista interrumpió el servicio, el cual fue reanudado en 1919, y se desarrolló favorablemente, hasta 1944 cuando se clausuró definitivamente.

Durante el periodo de Porfirio Díaz, el estado sufrió las contradicciones y desigualdades del programa de inversión, ya que como se ha mencionado con anterioridad se les dieron mayores ventajas a los inversionistas extranjeros en relación con los nacionales, y redujo a estos últimos las libertades políticas. Sin embargo gracias a la entrada del ferrocarril se propició la inversión de capitalistas nacionales y extranjeros (americanos, alemanes, franceses e ingleses) los cuales explotaron la región minera; Coalcomán y la costa en el suroeste, también fueron consideradas por los inversionistas para ser explotadas como zonas de metales y bosques, aunque se encontraban alejadas de las vías férreas.¹⁵⁷

¹⁵⁷ OCHOA Serranazo, Alvaro, *La revolución llega a Michoacán (1910-1915)*, en Historia general de Michoacán, Tomo IV, Enrique Florescano (coordinador), Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, Morelia, 1989, 335 pp., p. 5.

En el año de 1907 se crea el Distrito de Salazar, en la zona correspondiente a la costa de Michoacán; con atribuciones judiciales, fiscales y políticas, la cabecera de este distrito fue el pueblo de El Carrizal, hoy conocido como Arteaga, dicho distrito comprendía la región de La Orilla y los pueblos y rancherías cercanos a ella. Las chozas construidas inicialmente para albergar a un cuidador de ganado en la Hacienda de la Orilla fueron el núcleo sobre el cual se fue desarrollando un caserío conocido como El llanito o Los llanitos, con quince o veinte habitantes a principios de 1920; el 4 de febrero de 1932, se le otorgó la categoría de tenencia, con el nombre de Melchor Ocampo, perteneciendo aún al Municipio de Arteaga. El 12 de abril de 1947, siendo gobernador el Lic. José María Mendoza Pardo, el Congreso del Estado decretó la creación del municipio de Melchor Ocampo del Balsas. El nombre del municipio vuelve a cambiar en el año de 1970 el día 17 de noviembre, tomando como nombre el de Lázaro Cárdenas como un homenaje permanente a la memoria del ilustre michoacano, quien fuera gobernador del Estado y Presidente de la República.

A partir de ese momento esta región de la costa michoacana va a tomarse nuevamente en cuenta para ser explotada en sus recursos naturales y como una posible puerta al mar y al comercio exterior, después de casi cien años de encontrarse en el parcial olvido, retoma un auge importante al establecerse el puerto industrial de altura y la siderúrgica en este lugar.

III.4 EL PUERTO: PLANEACION, CONSTRUCCIÓN Y FUNCIONAMIENTO.

La historia contemporánea de la costa de Michoacán se puede decir que inicia en el siglo XX. En los márgenes del delta del río Balsas se ubicaron pequeños asentamientos de habitantes, que además de vivir de la pesca, se dedicaban a la agricultura y a la cría de ganado, porque en esta zona existían algunas haciendas como de “Los Amates”, “El Veladero”, “La Orilla” y “Ahuindo”. Estas haciendas estaban dedicadas a la agricultura principalmente y a los cultivos de tabaco, caña de azúcar, plátano, coco de agua, maíz, frijol, sandía, en algunas partes como en la hacienda de la Orilla se daba la explotación de

productos de la minería además de la explotación de maderas finas para construcción. El número de personas que habitaban la región ubicada entre el río Balsas y el río Nexpa a principios de siglo eran de cinco a seis mil, entre los que se encontraban propietarios, criadores de ganado vacuno, agricultores y jornaleros.¹⁵⁸

Posteriormente en 1928 el gobernador del estado de Michoacán, el general Lázaro Cárdenas, inicia cambios importantes para el desarrollo del estado, como fue el proyecto carretero para comunicar a las regiones agrícolas del estado y establecer perspectivas económicas y comerciales.

El general Lázaro Cárdenas en distintos discursos manifestó su gran interés por el desarrollo económico de la región de la costa de Michoacán, así como el promoverlo en el país, por lo que en su mensaje a la nación con motivo del año nuevo el día 1^a de enero de 1938 menciona que “ el gobierno se interesa, sobre todas las cosas, por la prosperidad del país, proyecta en el resto del actual periodo, intensificar toda actividad que tienda al desarrollo industrial, así como a establecer plantas de energía eléctrica y una planta siderúrgica, y propugna porque las reservas petroleras sean explotadas en forma más provechosa para la economía de México”¹⁵⁹.

En 1940 el general Lázaro Cárdenas hace mención en un discurso sobre la adquisición de unidades navales para la marina mercante así como la construcción de líneas férreas, carreteras y caminos locales, esto para estimular el intercambio económico entre los habitantes del país, además de fomentar la actividad turística y el aprovechamiento de las riquezas y los recursos naturales¹⁶⁰, en lo relacionado con la marina mercante, el General Cárdenas en un discurso pronunciado el 30 de junio de 1934 ya había mencionado el planteamiento de dar un resurgimiento y nacionalización de la marina mercante mexicana;

¹⁵⁸ En el año de 1906 se lleva a cabo un informe de las haciendas, cuadrillas y ranchos ubicados en la orilla del brazo izquierdo del delta del río Balsas, esto debido a que pasaron a formar parte del territorio del estado de Michoacán, y era de gran interés conocer los recursos existentes en esta zona; el informe lo realizó F. Velásquez en el mes de noviembre. Esta información se ubica en el Archivo General e Histórico del Poder Ejecutivo de Michoacán, Sección: gobernación, Serie: división territorial, Años: 1894-1907, Caja :3, Exp.: 70, fs: 55-57.

¹⁵⁹ CÁRDENAS, Lázaro, *Ideario político*, selección y presentación de Leonel Durán, ed. Era, México 1972, p. 42-43.

¹⁶⁰ CÁRDENAS, Lázaro, op cit. p. 80

consideraba el desarrollo de las costas era un aspecto importante, así como la explotación de los recursos naturales para el desarrollo del país. El general Lázaro Cárdenas fue testigo del atraso en el que se encontraba la región del actual municipio que lleva su nombre y hace constar en sus apuntes que Playa Azul es una población de 40 familias de ejidatarios que viven pobremente; de ahí que tenga mayor interés en el desarrollo de la región.

Inicia las actividades de la llamada Comisión del Río Balsas¹⁶¹, en donde los estudios realizados por dicha comisión transformaron el desarrollo de esta región (cuenca del Balsas-Tepalcatepec), en donde se realizaron estudios socioeconómicos y demográficos, climáticos, sísmicos, orográfico, entre otros.

En la década de los cuarenta y cincuenta se da un proceso de poblamiento a lo largo de la costa michoacana, debido a la dotación de tierras ejidales y la venta de tierras a particulares de lo que había pertenecido a las haciendas de La Orilla y Ahuindo entre otras. Estos terrenos se poblaron con gente nativa, con migrantes de la costa de Guerrero y de la sierra de Coalcomán, lo que hizo posible que creciera Melchor Ocampo del Balsas (hoy Cd. Lázaro Cárdenas) y Playa Prieta (hoy Playa Azul), y que surgieran otras localidades como Las Calabazas, las Peñas y Caleta de Campos.¹⁶²

Hasta los años sesenta la costa de Michoacán había sido habitada por pequeñas comunidades, y las actividades económicas eran una incipiente actividad minera y una agricultura tradicional, de autoconsumo, cuya base eran los frutales, el maíz, el frijol y algunas legumbres; se practicaba el cultivo de palma de coco destinada al mercado y existía, además, una ganadería extensiva de mala calidad, con escasos recursos tecnológicos. Las actividades comerciales o de servicios eran escasas. La comunicación

¹⁶¹ Un antecedente de esta comisión fue la Comisión del Tepalcatepec, la cual fue una de las primeras en estudiar el proyecto de la siderúrgica, los autores que hacen un análisis más profundo al respecto son Daniel Toledo Beltrán, Nelson Minello, los cuales se mencionan en la bibliografía.

¹⁶² MARÍN Guardado, Gustavo, *La pesca en la costa de Michoacán: una visión de conjunto*, en ALCALÁ, Graciela, et. al. "Espacios y Actividades costeras en Michoacán. Aproximaciones varias", México, COLMEX, CICESE, COLMICH, 2003, 210 pp, p. 32-33.

terrestre era deficiente, ya que solo existía una brecha de 150 kilómetros que unía el delta del río Balsas con el valle de Tepalcatepec, manteniendo la zona aislada del país.¹⁶³

Estas comunidades fueron creciendo gracias a la migración, este fenómeno se dio debido a la explotación de los yacimientos de hierro para la fabricación del acero, lo cual trajo como consecuencia la instalación de la siderúrgica denominada SICARTSA.

“Michoacán fue el precursor de la industria siderúrgica, aunque sólo a nivel artesanal. Entre 1805 y 1826 se establecieron en la entidad tres pequeñas fundiciones de hierro y acero; la más importante se encontraba en Coalcomán. Empero, tuvieron que transcurrir 150 años para que Michoacán, con la construcción de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas (SICARTSA), se incorporara en forma definitiva a la moderna industria siderúrgica mexicana”¹⁶⁴

Esta reactivación no solo se dio en la costa de Michoacán, a nivel nacional el país también tenía grandes cambios, en 1963 se elabora la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, paso importante para la modernización de las costas y la actividad portuaria, el derecho se renovaba para hacer frente a un comercio con el exterior, además en el plano internacional se estaba formando un Nuevo Derecho del Mar, aspecto en el que México no podía quedar rezagado.

La costa de Michoacán principalmente la zona que se ubica cerca del río Balsas cuenta con las condiciones necesarias para la construcción de un puerto, entre esas características tenemos el tipo de suelo, el clima, la profundidad del litoral, la desembocadura de un río, las cuales favorecieron para la construcción de un puerto de altura.

¹⁶³ TOLEDO Beltran, Daniel y Francisco Zapata, *Acero y Estado. Una historia de la siderúrgica integrada de México*, Tomo 1, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 1999, 413 pp, p. 353-355.

¹⁶⁴ GUERRERO Sandoval, Roger, *op cit*, p.49

A partir de ese momento la costa de Michoacán es reactivada, principalmente para la explotación de los yacimientos de hierro ubicados en Las Truchas, y posteriormente para formar parte de un proyecto importante como lo es el puerto de Lázaro Cárdenas. En 1964 durante el segundo año de gobierno de Agustín Arriaga Rivera en su 2º informe afirma “el aprovechamiento en Michoacán de los productos de los yacimientos ferríferos de Las Truchas, es meta de mi gobierno, ello planeado y realizado para el bien del país, al mismo tiempo que satisficará necesidades y demandas inminentes, contribuirá poderosamente al progreso nacional y creará las bases afectivas para un gran desarrollo industrial y económico de Michoacán en beneficio de su población”¹⁶⁵.

Este proyecto se siguió trabajando para lograr un desarrollo económico en la entidad, por lo que a los dos años siguientes en 1966, en el 4º informe de gobierno, el gobernador Agustín Arriaga Rivera presenta los siguientes resultados: “Autoridades federales han anunciado la creación de una comisión intersecretarial encargada del estudio para el aprovechamiento de los yacimientos ferríferos de ‘Las Truchas’ ubicadas dentro de nuestro Estado y cuya inmediata explotación tanto interesa a Michoacán y por ende a mi gobierno,... se fomenta la creación de cooperativas pesqueras, que explotan las especies marinas de nuestro litoral y contribuyan al consumo de pescado para enriquecer la dieta de los michoacanos”¹⁶⁶.

Además de apoyar el proyecto para la explotación de los yacimientos de hierro, también se trata de dar apoyo a los pescadores de la costa para la explotación de los recursos marinos, lugar en donde existe una gran variedad de especies marinas que se pueden consumir, y con este apoyo tratar de que los michoacanos también participen consumiendo los productos que se extraen de sus costas.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Informe del 2º año de gobierno de Agustín Arriaga Rivera, Morelia, Mich. Septiembre de 1964.

¹⁶⁶ Informe del 4º año de gobierno de Agustín Arriaga Rivera, Morelia, Mich., Septiembre de 1966.

¹⁶⁷ Como se puede observar ya desde el año de 1966 se trataba de implementar en algunos aspectos parte de lo que en la actualidad conocemos como el programa de “consume lo que Michoacán produce”, con la diferencia que ahora hay mas medios de propaganda para que dicho proyecto tenga un buen resultado, no puedo asegurar que en ese momento haya fallado el tratar de que la ciudadanía michoacana consumiera productos del estado principalmente los marinos, pero si puedo tomarlo como un antecedente de la política comercial para lograr que la ciudadanía tomara conciencia de consumir lo que en el Estado se producía y generar empleos a muchas personas.

Entre los años de 1964 y 1968 cerca de la localidad de Guacamayas se levantó la hidroeléctrica que tendría como finalidad alimentar de energía al complejo industrial, además de que se esperaba que la siderúrgica se instalara en las cercanías de la localidad de La Mira, sobre terrenos ejidales y cercana a los yacimientos de mineral de hierro y de caliza; se preveía también la instalación de un puerto en Petacalco, Guerrero, la construcción del ferrocarril Coróndiro-Las Truchas-Petacalco y la carretera costera del Pacífico.¹⁶⁸

A partir de 1970 en la costa las cosas comenzaron a cambiar vertiginosamente, la Comisión del Río Balsas se encontraba trabajando en la construcción del distrito de riego que operaría con las aguas de la presa “José María Morelos” (comúnmente conocida como presa La Villita), con la cual se daría una irrigación de 12,000 hectáreas al municipio de Melchor Ocampo (después Lázaro Cárdenas).

Además otro de los programas del gobierno estatal encabezado por el Lic. Carlos Gálvez Betancourt en ese mismo año (1970) consistió en dar apoyo y fomentar la actividad piscícola, efectuando poblaciones y repoblaciones de peces en los lagos, manantiales ríos y presas; también se realizó un catálogo de las especies principales que eran explotadas, así como las condiciones en las que se encontraban para poder dar informes correctos a los interesados en explotar a dichas especies, se dio asesoría y se supervisó a una empresa que tenía planes de establecerse en las costas de Michoacán para trabajar con especies de escama y tortuga marina; y dieron apoyo económico a las cooperativas pesqueras que operaban en la costa.¹⁶⁹

Este programa se puede considerar un antecedente para la conformación del derecho ambiental, aunque en ese año este concepto como tal no era del uso común, si existían grupos que fueron ambientalistas pioneros que exigían la protección del medio ambiente; y el hecho de apoyar y fomentar la protección de las especies como la tortuga y los peces fue

¹⁶⁸ MARTÍNEZ Aparicio, Jorge, *Integración regional e internacionalización del capital en Lázaro Cárdenas, Michoacán*, UMSNH, Facultad de Economía, división de estudios de posgrado, Morelia, 2003,307 pp., p..31.

¹⁶⁹ 2º Informe de gobierno del Lic. Carlos Gálvez Betancourt, Morelia, Mich. Septiembre de 1970.

un antecedente importante para la conservación de lo que se considera un patrimonio del estado. Además en 1971 se promulgó la Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental, antecedente también del derecho ambiental actual.

En esta década de los setentas la política económica del país consistía en la recomposición del territorio nacional, basándose en la promoción del desarrollo, el fomento a la actividad industrial y el desarrollo urbano; durante el gobierno de Luis Echeverría la política regional destacó en su discurso así como los aspectos territoriales mediante cuatro propósitos:

1. La descentralización de la actividad industrial.
2. La colonización de tierras vírgenes.
3. La modernización de la agricultura , y
4. La asistencia a las áreas pobres.

La ciudad de Lázaro Cárdenas se crea a partir de la instalación de la siderúrgica y de la instalación del puerto, ya que en ese lugar únicamente había un pequeño pueblo en el sus habitantes se dedicaban a las actividades primarias, pero la descentralización de la actividad industrial y la existencia de yacimientos de hierro fueron causa para la creación de esta ciudad en la costa de Michoacán.

Daniel Hiernaux Nicolás opina al respecto de la descentralización: “con esta política, varias ciudades consideradas como ‘medias’ surgieron en este proceso (Ciudad Lázaro Cárdenas, Cancún, Ixtapa, Zihuatanejo, Los Cabos), todas ellas han sido manifiestamente apoyadas por fuertes inversiones del Estado mexicano, en esta fase que se califica como ‘fordismo estatal periférico’, durante la cual éste condujo un programa sin precedentes de reforzamiento de participación en grandes programas de inversiones sectoriales como el acero, el cobre, la petroquímica o el turismo. Dichos macroproyectos concentraron una proporción considerable de las inversiones públicas y condujeron a una

suerte de redistribución territorial ficticia, pero lo suficientemente importante como para consolidar las ciudades mencionadas, con grados diversos de eficiencia”.¹⁷⁰

Todas estas ciudades tienen algo en común, se encuentran cerca de las costas, en cada una de ellas existen puertos y por lo tanto su actividad se encuentra regulada por el derecho marítimo, aunque los puertos no son iguales, ya que mientras uno es industrial de altura (Lázaro Cárdenas), los otros son turísticos de cabotaje y de altura (Cancún, Ixtapa, Zihuatanejo y Los Cabos). Aquí vemos nuevamente la influencia del derecho marítimo en las costas mexicanas, de manera diferente en cada uno de los casos.

La Ciudad Lázaro Cárdenas y el puerto obtuvieron un gran beneficio con esta distribución del territorio desde el punto de vista económico, pero su desarrollo se presentó con distinta velocidad que aquellas ciudades que fueron creadas como centros turísticos, en el caso de Lázaro Cárdenas su desarrollo fue a largo plazo; además uno de los objetivos era con estos nuevos centros de desarrollo poblacional se lograría la integración a la dinámica de la economía global.

Para el año de 1971, el día 3 de agosto el presidente de la República el Lic. Luis Echeverría Álvarez, dio la aprobación para el proyecto de la siderúrgica y propuso el nombre de Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas, la localización de la siderúrgica se propuso en la desembocadura del río Balsas, siendo esta favorable por las siguientes razones, por la cercanía a la planta de los yacimientos dentro de un radio de 30 kms., la energía del sistema hidroeléctrico de las plantas de La Villita e Infiernillo, el enorme caudal regulado del río Balsas y la cercanía a los centros industriales más importantes del país; pero la infraestructura faltante consistía en la construcción de un puerto marítimo comercial, un tramo de vía ferroviaria y de una ciudad.¹⁷¹

¹⁷⁰ HIERNAUX Nicolás, Daniel, Carlos A. de Mattos, Darío Restrepo Botero, (compiladores), *Globalización y territorio, impactos y perspectivas*. Fondo de cultura económica. Chile. P. 103.

¹⁷¹ En agosto de 1971 se aprobó la ejecución de la primera etapa de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas- las Truchas, la construcción se inició en 1972, y su primera etapa entró en operación en noviembre de 1976. La construcción de SICARTSA se planteó desde el principio como un proyecto a largo plazo, dividida en cuatro etapas, que irían desde 1976 hasta mediados de los noventa, cuando se finalizaría la construcción de todo el complejo. TOLEDO Beltran, Daniel y Francisco Zapata, *op cit*, p.144.

De la noche a la mañana el pequeño poblado de Melchor Ocampo del Balsas se vio invadido de campamentos, y posteriormente llegaron las constructoras de vivienda como INDECO, INFONAVIT y FIDELAC para crear los conjuntos habitacionales para todos los obreros que trabajaban en la Siderúrgica y para aquellos que llegarían a trabajar en el puerto. Esto dio como consecuencia que la población nativa sufriera una discriminación, porque mientras una parte de la ciudad era moderna con calles pavimentadas, la otra parte no gozaba de los mismos beneficios. Se crea entonces dos tipos de ciudad Lázaro Cárdenas, “la vieja” con la población nativa y “la nueva” con toda aquella población que llegó a trabajar en la siderúrgica.¹⁷²

En diciembre de 1971 se iniciaron los trámites de expropiación de los terrenos ejidales, la Secretaría de Marina solicitó 2,500-40-00 has que pertenecían al ejido Melchor Ocampo, para la construcción de un puerto marítimo. Ante esta solicitud los ejidatarios solicitaron la intervención de la oficina de Catastro de la propiedad federal para que enviara un perito a realizar un valúo sobre el terreno.¹⁷³ Con esta expropiación se inicia la construcción del puerto marítimo de altura.

Al año siguiente (1972) en el informe de gobierno el Lic. Servando Chávez hace mención de la intención que tienen distintos países tales como Alemania, Austria, Bélgica, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Italia y Japón, de ofrecer un financiamiento semejante o más ventajoso al que ofrecieron el Banco Mundial y el Interamericano de Desarrollo, con interés de 6% o 7% anual, contemplando una amortización de 15 años, donde incluyen 4 de gracia, para la construcción y operación interior de la planta; el día 29 de febrero de 1972 fue llevado a cabo el concurso de licitación con una participación de 9 empresas, las cuales se encontraban radicadas en seis países, el consejo de Administración de la Siderúrgica “Lázaro Cárdenas- Las Truchas”, otorgó el contrato a la British Steel Corporation de Inglaterra, la cual comenzó su trabajo en México el día 15 de mayo de

¹⁷² Esta información fue presentada en forma escrita por la señora Luz Fernández de Alba, al presidente de la República Luis Echeverría Álvarez, ya que ella vivió un tiempo en Ciudad Lázaro Cárdenas. La carta se encuentra en el AGN, Galería 3, Sección: LEA, Caja: 480, Exp. 748/8-7

¹⁷³ Esta información es parte de un oficio dirigido al C. Leopoldo Paollada Fernández del Campo, director de la propiedad federal, y es firmada por el Dip. Lic. Alfredo V. Bofil, secretario general del comité ejecutivo nacional. La cual se encuentra en el AHPEE, en la sección: municipios, Lázaro Cárdenas, caja 1 exp. 7. año 1950-1973. En dicha caja no se encontró la respuesta a dicho oficio.

1972, con el compromiso de que la instalación operara a partir del primer semestre de 1976.¹⁷⁴

Dentro del mismo informe se señala lo relacionado con los terrenos que se ocuparían para el proyecto y hace mención de que éstos fueron pagados de manera íntegra de acuerdo con lo estipulado en la Ley por la expropiación de los mismos; se menciona también el inicio de las actividades para la construcción del puerto marítimo que llevará por nombre Lázaro Cárdenas, en donde el material utilizado es el extraído del dragado¹⁷⁵ del río Balsas; interviene la Secretaría de Marina y para poder incrementar los recursos la Siderúrgica Lázaro Cárdenas –Las Truchas también hace una aportación para la construcción del puerto. Las pretensiones que se tenían fueron que para el año siguiente, en 1973 el puerto de Lázaro Cárdenas pudiera recibir barcos con el equipo para la planta Siderúrgica; y se continuaría su ampliación y profundidad, para que en el año de 1975 diera abrigo a grandes barcos transportadores de materias primas para las instalaciones fabriles, y entonces ya con la consolidación del puerto iniciar la exportación de productos agrícolas, ganaderos, manufacturas y el comercio marítimo en general.

De acuerdo con la Dirección de Obras Marítimas de la Secretaría de Marina, la construcción del puerto perseguía tres finalidades:

¹⁷⁴ Informe de Gobierno del Lic. Servando Chávez H. Morelia, Mich., Septiembre de 1972, p. 103.

¹⁷⁵ Dragado: es el proceso de eliminación de suelo o de materiales del fondo de ríos, lagos o puertos de mar. El material recogido del fondo se llama escombros. Las máquinas utilizadas se llaman dragas; cuentan con equipos de aspiración o de excavación movidos por un motor diesel y montados sobre una plataforma flotante. Las dragas se utilizan para hacer más profundas o más anchas las vías navegables, extraer el material de relleno necesario para elevar tierras sumergidas por encima del nivel del agua, construir diques, preparar la colocación de cimientos bajo el agua y para extraer minerales y muestras de vida marina. Se utilizan varios tipos de dragas para extraer escombros. Las de cuchara tienen un brazo móvil que saca los materiales del fondo. Otro modelo utiliza una cuchara suspendida de unos cables desde el brazo de una grúa que la hace adecuada para dragar en aguas profundas. Las dragas de cangilones llevan una cinta transportadora equipada con pequeñas cucharas. Las dragas hidráulicas de succión se utilizan en terrenos blandos y suelen estar acopladas a una tubería flotante que transporta los materiales hasta la orilla. Las dragas utilizadas en minería por lo general separan los escombros de los materiales valiosos y los eliminan. Las dragas disgregadoras abren vías de navegación agitando el fondo para que la corriente se lleve los sedimentos. En zonas de piedra se utilizan disgregadores rotatorios para raspar el fondo de los ríos. En estuarios poco profundos se utilizan unas pequeñas dragas parecidas a los aerodeslizadores. El término draga también se aplica a unas pequeñas excavadoras que utilizan los científicos para recoger muestras de suelo, de fauna y de flora del fondo marino. Biblioteca de Consulta Microsoft ® Encarta ® 2005. © 1993-2004 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

- ➡ Abastecer de insumos y dar salida a una cierta cantidad de productos terminados de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas.
- ➡ Desahogar parte del movimiento de carga que se efectuaba en los puertos de Manzanillo, Colima y Acapulco, Guerrero.
- ➡ Satisfacer las necesidades de transportación de una zona integrada por seis municipios del estado de Jalisco, los 112 del estado de Michoacán, 33 del estado de Guanajuato, 10 del Estado de México y 13 del estado de Guerrero.

Tal y como estaba planeado, el puerto de Lázaro Cárdenas se abrió a la navegación en abril de 1973, con la llegada del barco japonés “Yanagi Maru”. Otros barcos siguieron arribando en el puerto y en 1974 el barco “El Mexicano” descargó equipo para la planta; en ese mismo año el Día de la Marina celebrado el 1º de junio, el presidente de la República Lic. Luis Echeverría, inauguró oficialmente los primeros 200 metros de muelle del puerto, y abanderó al buque-tanque petrolero “Francisco J. Mújica”, de 21,500 toneladas, con dicho acto se marcó la apertura definitiva del puerto michoacano a la navegación internacional.

Pero el proyecto del puerto de Lázaro Cárdenas no era un hecho aislado ni tampoco independiente, sino que formaba parte de la política exterior que se estaba llevando a cabo en el gobierno de Luis Echeverría, en ese mismo año (1973) se realizan cambios en la legislación, la Ley de Puertos Libres es derogada para dar paso a la nueva Ley de puertos, además en el entorno internacional en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas se está determinando la anchura de una zona aledaña al mar territorial con una extensión de 200 millas.

Por lo tanto el gobierno mexicano no podía hacer caso omiso de sus costas y el proyecto del puerto de Lázaro Cárdenas fue llevado a cabo como uno de los principales accesos de la Nación al comercio marítimo internacional. Un aspecto que refavoreció fue la ubicación, porque se puede dar una comunicación a Norteamérica, Sudamérica, Asia, y al centro del país para después dirigirse a Europa.

Este momento marca de una manera importante al estado de Michoacán, ahora después de cien años se logra el objetivo de que Michoacán este ligado al mar, se abre la puerta al comercio marítimo y una gran fuente de desarrollo económico a la población; pero este desarrollo va generar otros problemas como es el desequilibrio ecológico de la región, el gran problema respecto a la convivencia entre la naturaleza y el hombre, tomando en cuenta que uno es un depredador nato y que aun con todo el desarrollo no ha podido lograr la convivencia con su entorno natural.

Desde su origen, el Puerto Lázaro Cárdenas se ha caracterizado por ser un puerto industrial, comercial y de altura en donde se encuentra la zona productora de acero más importante del país.

Al iniciarse la actividad en el puerto se presentaron distintos problemas sociales y económicos, entre los sociales ya se mencionó con anterioridad la forma en que se dividió la ciudad, además de que se presentó un aumento de habitantes considerable lo que trajo como consecuencia un desequilibrio en las actividades primarias como fue la pesca y de manera similar en la agricultura y la ganadería; así como el desequilibrio en la demanda de productos alimenticios requeridos por la población la cual se encontraba en constante expansión.

Para tratar de mejorar la situación social de la región en 1976 se realizó un Plan de Desarrollo Integral de la Región de Lázaro Cárdenas¹⁷⁶ en el cual se destacaron las características generales de la región, así como la problemática existente, los avances que se llevaron a cabo.

Entre las características de la región que fueron presentadas al presidente de la República Luis Echeverría se determinó la existencia de vastos recursos naturales en materia de geología, minería, suelos, agricultura, ganadería, silvicultura, pesca y recursos humanos. Así mismo se presentaron algunas recomendaciones para el mejor uso de estos recursos:

¹⁷⁶ AGN, Galería 3, Sección: LEA, Caja: 478, Exp. S/N. fs. 220 pp.

- Explotación integral de la región, así como la evaluación de los yacimientos minerales ya localizados de oro, hierro, manganeso, titanio, caolín, plata, cobre, plomo, zinc, barita, caliza.
- Investigación del mercado internacional de productos agropecuarios para adoptar estrategias adecuadas tanto de industrialización (aceites esenciales, concentrados líquidos o en polvo, jugos, etc.) como de exportación de fruta fresca.
- Propiciar la participación directa de los productos de ganado en la comercialización reforzando las asociaciones existentes y suministrar créditos para abrir canales de comercialización. Además de estimular el desarrollo ganadero.
- Realizar una reforestación de las áreas ecológicamente boscosas y que se encuentran desprovistas de vegetación.
- Reforzar la pesca marina mediante la adquisición de embarcaciones y artes de pesca adecuados, y suministrando la asistencia técnica necesaria para un aprovechamiento racional de los recursos marinos.¹⁷⁷

Todas estas recomendaciones se encaminaban a lograr un desarrollo importante en la región, pero de todos estos proyectos algunos se lograrían a corto plazo y otros de los proyectos tendrían resultados a largo plazo, esto debido a que en algunas ocasiones el presupuesto destinado al desarrollo de la zona tardaría en llegar.

III.5 LA ACTIVIDAD PESQUERA EN MEXICO.

Otro de los aspectos que regula el derecho Marítimo es la actividad pesquera, se puede decir que la pesca es como una rama más del derecho Marítimo, porque el desarrollo de su actividad es realizada casi en su mayoría en el mar (aspecto principal del estudio del Derecho Marítimo). Tomando en cuenta que México posee grandes extensiones de costas, esta actividad se debe regular por el derecho.

¹⁷⁷ AGN, Galería 3, Sección: LEA, Caja: 478, Exp. S/N. fs.54-56.

Con casi 10,000 km de costas en cuatro mares, el océano Pacífico, el Golfo de California, el Golfo de México y el Mar Caribe, México se encuentra entre los países costeros más grandes del mundo. Este extenso litoral representa una longitud de costa de 6608 km para el Pacífico mexicano (incluidas las islas del océano Pacífico y del Golfo de California, cuyas costas abarcan aproximadamente 1008 km); y 2611 km de longitud en el océano Atlántico (incluidas las islas del Mar Caribe, cuyas costas representan aproximadamente 106 m). A lo largo de la línea de costa nacional, existen más de 100 sistemas de lagunas costeras de muy variados tipos y características, de gran valor económico y ecológico. Además de la existencia de tres corrientes marinas, una fría que desciende del Pacífico noroeste; y dos cálidas la del Golfo de México y la que viene de aguas centroamericanas, lo cual favorece a que en las costas de México exista una gran variedad de especies marinas.

En México, los mares significan un gran patrimonio natural no sólo por su extensión, sino por la diversa gama de recursos que ofrecen sus aguas, entre los que destacan los pesqueros. Desde el punto de vista alimentario, la biota marina es una de las más importantes fuentes de proteína para la población. El aprovechamiento de los recursos pesqueros incide directamente en la base social y productiva de las poblaciones costeras y por ende determina, en una primera instancia, el desarrollo regional de nuestras zonas litorales.¹⁷⁸

En nuestro país, la actividad pesquera ha generado, por muchos años, una considerable fuente de riqueza que no solamente ha quedado limitada al sector pesquero sino que ha tenido un gran impacto en amplios sectores de la población. La derrama económica, producto de esta actividad primaria, se expresa en los sectores públicos y privados de la pesca, sin embargo es factible mejor comentar.

Esta actividad ha implicado además la construcción de diversas obras de infraestructura portuaria; la adecuación del marco legal y administrativo que rige la

¹⁷⁸ RUÍZ Durá, M. Fernanda; *Recursos pesqueros de las costas de México. Su conservación y manejo socioeconómico*; México, Ed. LIMUSA, 1993, p. 15.

actividad; la enseñanza, capacitación, administración, fomento y regulación de las acciones que la componen, y la promoción de un marco de vinculación entre los sectores público, social y privado que participan en la pesca, así como de un esquema apropiado de las relaciones internacionales.¹⁷⁹

La actividad pesquera en México se encuentra regulada por la ley de pesca. Y la encontramos conceptualizado en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de donde emanan los distintos reglamentos y la Ley de Pesca de 1992; en estas leyes se determina que para fines del derecho del mar y frente a terceros países, la pesca, los recursos hidrobiológicos son propiedad de la Nación y la competencia sobre los mismos se reserva a la federación, a través del Congreso de la Unión, quien tiene la facultad para legislar en todo lo concerniente al giro pesquero; al Ejecutivo Federal, por medio, de la propia Secretaría de Pesca, que coordina el llamado sector Pesquero oficial, y al propio poder Judicial de la Federación, a través del conocimiento de ciertos conflictos por la vía del juicio de amparo.¹⁸⁰

Como se menciona en el párrafo anterior, el artículo 27 constitucional es el fundamento principal del derecho pesquero, al regular el régimen de las aguas nacionales y sus recursos, así como la forma para su aprovechamiento y explotación. Además de este artículo, en la Ley de Pesca se señala en su artículo primero, lo relativo a los recursos naturales que constituyen la flora y fauna cuyo medio de vida total, parcial o temporal, sea el agua.

Otros ordenamientos relacionados con la actividad pesquera son los siguientes:

-  Código de comercio.
-  Ley para promover la inversión mexicana y regular la extranjera.
-  Ley de navegación.
-  Ley General de Sociedades Cooperativas.

¹⁷⁹ SOBERANES Fernández, José Luís, “*Historia contemporánea de la legislación pesquera*”, en GONZÁLEZ Oropeza Manuel y Miguel Ángel Garita (coordinadores), *El régimen jurídico de la pesca en México*, México, UNAM, Secretaría de pesca, 1994, 603 pp., p.1.

¹⁸⁰ BARRAGÁN Barragán, José; en INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS; *Diccionario Jurídico Mexicano*; Editorial Porrúa, UNAM, México, 1997, pág. 1022-1025.

- 🚧 Ley Federal de Protección al Consumidor.
- 🚧 Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- 🚧 Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.
- 🚧 Ley General de Bienes Nacionales.
- 🚧 Ley Federal del Mar.
- 🚧 Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.¹⁸¹

El derecho marítimo se ocupa igualmente de lo relativo a las artes de pesca, desde la caña tradicional a las modernas redes de arrastre o de gran profundidad, ampliándose la regulación a las embarcaciones mismas desde los cayucos hasta los barcos-factorías y demás equipo técnico de apoyo. Estudia también lo relativo al agua, su régimen de propiedad y las condiciones químico-biológicas que debe conservar con la finalidad de potenciar la proliferación de la vida y de los elementos hidrobiológicos susceptibles de aprovechamiento humano.

Dentro de la Ley de pesca encontramos establecido que existen cuatro clases de pesca:

- 🚧 *De consumo doméstico:* es cuando se realice con el único propósito de obtener productos comestibles para el consumo inmediato de quien la realiza y sus familiares.
- 🚧 *De explotación:* cuando se realice por particulares o sociedades mercantiles con fines de lucro o por sociedades cooperativas.
- 🚧 *De carácter científico:* es la que se realiza con fines de estudio, de repoblación, de investigación, de experimentación de cultivo, o para obtener ejemplares destinados a acuarios y museos.
- 🚧 *Deportiva:* es la que tiene por finalidad la sola distracción o el ejercicio físico.¹⁸²

¹⁸¹ LÓPEZ Cavaría, José Luí, *Derecho pesquero*, México, Mc Graw Hill, UNAM, 1997, 55 pp., p.3-4.

¹⁸² CERVANTES Ahumada, Raúl; *Derecho marítimo*; México, editorial Herrero, 1989, p. 739.

Otro aspecto que es regulado pero éste por el reglamento de pesca son las zonas de pesca, es decir, aquellos lugares que están destinados para llevar a cabo la actividad pesquera:

- 🚧 *Zona reservada de refugio:* la cual esta destinada a la creación y procreación de las especies que en ella habiten; se prohíbe toda actividad de pesca, salvo, la que se trate de pesca científica.

- 🚧 *Zona reservada de cultivo:* es la que se concede a una empresa, individuo o entidad jurídica, para conseguir en su beneficio exclusivo la aclimatación de las especies de pesca que en ella existen y se crían. Si se trata de especies migratorias, la zona reservada de cultivo no podrá tener una extensión mayor de veinte kilómetros de largo por cuatro de ancho; y si es de especies sedentarias, la extensión máxima será de tres kilómetros de longitud por dos de anchura; pero si los beneficiarios fueren agrupaciones de pescadores regionales, la extensión de la zona podrá ser mayor; esta zona puede considerarse como base de un ejido pesquero.

- 🚧 *Zona reservada de pesca:* en esta zona se concederá a un sujeto jurídico el derecho exclusivo a la explotación de la riqueza pesquera que en la zona exista. Estos sujetos podrán ser o las agrupaciones regionales de pescadores legalmente organizadas, o los concesionarios que exploten plantas empacadoras de productos marinos.

- 🚧 *Zona de explotación común:* es una subespecie de zona reservada de pesca que se establece para asegurar la subsistencia de pescadores regionales legalmente organizados, y en la que se prohíbe otorgar autorizaciones o concesiones a particulares.¹⁸³

Estas clasificaciones son importantes porque sirven para determinar como se organizaron algunas de las agrupaciones de pescadores en México para poder explotar los

¹⁸³ CERVANTES Ahumada, Raúl, *op cit*, p. 739.

recursos marinos cercanos a sus poblaciones; así como también determinar los lugares en donde se aplicarían las vedas para ciertas especies protegidas y que son consideradas como un patrimonio natural de la nación.

Dentro de la actividad pesquera también encontramos otro tipo de clasificación, en la cual nos referimos a los términos que se han utilizado para clasificar a la pesca y hacer la distinción entre los pescadores extranjeros y los nacionales; a partir de 1938 durante el sexenio de Lázaro Cárdenas se empezaron a utilizar los términos de pesca industrial y pesca artesanal, distinguiendo así a los pescadores extranjeros que realizaban capturas en grandes cantidades y en embarcaciones mayores en aguas ribereñas mexicanas, de aquellos pescadores mexicanos que realizaban su actividad en cayucos y pangas.

Diez años más tarde en 1946, los diversos organismos que fueron encargados por voluntad presidencial de la planificación y organización de la actividad, empezaron a generalizar el uso de los términos ‘pesca de alta mar’ y ‘pesca industrial’, para referirse a la que se efectuaba en embarcaciones de gran tonelaje, equipadas con instrumentos de navegación y artes de pesca automatizadas que faenaban en mar abierto, tripuladas por pescadores adiestrados para las distintas tareas que a cada uno le competían, y denominaron ‘pesca artesanal’ a la que se hacía en cayucos, pangas y embarcaciones de madera con motor integrado, con una capacidad no mayor a tres toneladas de peso bruto, equipadas con artes de pesca manuales, que faenaban a lo sumo a vista de costa y que estaban tripuladas por pescadores que habían aprendido su oficio a fuerza de experiencia. A finales de la década de los cuarenta las embarcaciones menores constituían más del 95% de la flota pesquera mexicana y los pescadores mexicanos eran, casi en su totalidad, pescadores artesanales.¹⁸⁴

Para conocer un poco más de las actividades pesqueras es necesario analizar el tipo de políticas que usaron los presidentes del país en relación a esta actividad primaria; lo cual nos va a servir para tener un panorama general de algunas de las posibles causas del lento

¹⁸⁴ ALCALÁ, Graciela; *Políticas pesqueras en México (1946-2000)*; Editorial El Colegio de México, Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada, El Colegio de Michoacán; México, 2003, 106 pp; p. 25.

desarrollo de la actividad pesquera en el país, así como la explotación de sus costas, y en particular del puerto Lázaro Cárdenas.

En la administración del presidente Lázaro Cárdenas, la pesca y el cooperativismo recibieron un fuerte impulso. Su plan sexenal otorgó prioridad a la distribución de la tierra y a su manejo y explotación; con estos objetivos se dio la creación en 1934 del Departamento Forestal de Caza y Pesca.; y en 1938 se crearon las leyes de Pesca en Aguas territoriales Mexicanas del Océano Pacífico y del Golfo de California y la Ley General de Sociedades Cooperativas.¹⁸⁵

Por el contrario, en la administración del Presidente Miguel Alemán (1946-1952) se tenía como primer objetivo industrializar al país, por lo que el interés del gobierno federal por ocuparse de la actividad pesquera era casi nulo, a pesar de que en el litoral de Pacífico norte, estaba en marcha un desarrollo incipiente de la pesca en alta mar.¹⁸⁶

El presidente Alemán apoyó especialmente las pesquerías de camarón del Golfo de México y las de langosta y adúlón de la península de Baja California. En 1946 creó la Secretaría de Recursos Hidráulicos y como parte de ella la sección de Fomento de pesca. Y en 1950 creó la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas, con el objeto de que esta dirección organizara gran parte de la actividad pesquera nacional.

Por su parte, el presidente Ruiz Cortines (1952-1958), hizo un llamado a los mexicanos sobre la necesidad de aprovechar los recursos pesqueros, impulsando dos programas para apoyar la migración hacia las deshabitadas costas del país y el desarrollo de la actividad pesquera: La Marcha al Mar y el Progreso Marítimo; así mismo se ocupó de las descuidadas zonas costeras con la construcción de puertos y caminos, además de fomentar la lucha contra la malaria.¹⁸⁷

¹⁸⁵ SOBERANES Fernández, José Luís, *op cit*, p. 8.

¹⁸⁶ ALCALÁ, Graciela, *Políticas pesqueras en México, op cit*, p.42.

¹⁸⁷ FLORIS Margadant, Guillermo, *Introducción a la historia del derecho mexicano*, México, Esfinge, 1994, 296 pp., p.212.

La Marcha al Mar consistía en fomentar la migración de mexicanos hacia las costas del Pacífico, especialmente en el noroeste del país, donde el incipiente desarrollo de la pesca industrial demandaba trabajadores. Cumpliendo con esto el objetivo de aprovechar las riquezas marinas y la descentralización de la población del altiplano.

En el programa del Progreso Marítimo se buscaba dotar de flota y de infraestructura a los puertos del Pacífico Norte y del centro del Golfo de México. Además estos dos programas fueron acompañados de una disminución al número de permisos de pesca que el gobierno mexicano concedía a las embarcaciones norteamericanas.

Posteriormente Adolfo López Mateos (1958-1964), crea la Secretaría de Industria y Comercio, el Instituto Nacional de Investigaciones Biológico-Pesqueras, reafirma la intervención del Estado en la actividad pesquera, y se construyó el Puerto Piloto de Alvarado, con un concepto pesquero integral que incluía desde la investigación hasta la comercialización de los recursos vivos del mar.¹⁸⁸

El Programa para el Progreso Marítimo continuó, y se multiplicaron las construcciones navales y el fomento de la marina mercante, con un apoyo decidido a la inversión, con lo cual se reafirmaba la necesidad de proteger el recurso y el destino del esfuerzo productivo, preocupación constante de los científicos mexicanos.

Asimismo Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) continúa el apoyo a la pesquería de camarón, construyendo una flota camaronera y habilita los puertos de Yucalpetén, Yucatán y San Carlos, Sonora. Además de que durante su administración se amplió la extensión del mar territorial de nueve a doce millas náuticas¹⁸⁹, y la acuicultura recibió un sólido impulso.

La actividad pesquera que se registró en la década de los sesenta (1960-1969) tuvo un crecimiento medio anual de 0.6%, medido a precios constantes y de 4.9% anual a

¹⁸⁸ SOBERANES Fernández, José Luís, *op cit*, p. 13.

¹⁸⁹ Para recordar lo relacionado con la ampliación del mar territorial ver el capítulo II, en donde se hace mención de las razones por las que se realiza el aumento de millas náuticas al mar territorial de México.

precios corrientes. Este presentó una lentitud relativa en el ritmo de crecimiento, perdiendo así importancia en el PIB, porque su aportación desciende de 0.2% en 1960 a 0.1% en 1969, con esto la participación de la pesca en las actividades primarias fue baja; en ese momento se veían grandes posibilidades de desarrollo.¹⁹⁰

En ese periodo las especies que se encontraban con limitación en su captura eran el camarón, langosta, adúlón, almeja, totoaba y cabrilla, en beneficio exclusivo de sociedades cooperativas, constituidas por pescadores de oficio; con la finalidad de desarrollar esa actividad; en esa década las cooperativas pesqueras autorizadas aumentó de 167 a 209 y el de pescadores afiliados a una cooperativa de 20458 en 1961 a 24532 en 1969.

Para apoyar a estos pescadores se les otorgaron créditos de empresas privadas e instituciones bancarias; como el Banco Nacional de Fomento Cooperativo, S.A.; la Nacional Financiera, S.A. y la Sociedad Mexicana de Crédito Industrial; las dos últimas se encontraban como subsidiarias de la Ocean Garden Inc., y a la Crest Importing Co., respectivamente, las cuales actuaban en Estados Unidos para la distribución y venta de los productos. La mayoría de las operaciones consistían en anticipos hasta del 80% del valor de las capturas, pero también se realizaron inversiones refaccionarias para mejorar los equipos de captura, las industrias conexas y los servicios. La política de fomento y la promoción pesquera se realizó por conducto de la Comisión Nacional Consultiva de Pesca, la Dirección General de Pesca de la Secretaría de Industria y Comercio y el Instituto Nacional de Investigaciones biológicas.¹⁹¹

También se destacaron algunos estados, de los cuales son productores importantes en la actualidad: como son Baja California, Sonora, Sinaloa, Veracruz y Campeche; en los tres primeros estados se presenta la mayor explotación de recursos marinos, además de que en estos se encuentran los principales puertos pesqueros del país.

¹⁹⁰ BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, *op cit*, p. 75.

¹⁹¹ BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR; *op. Cit.*; p.. 79.

En 1966 la pesca recibió un nuevo impulso a través del Plan Nacional de Pequeña Irrigación, el cual incluyó un vasto programa para el aprovechamiento de los esteros y marismas. Al año siguiente (1967), el volumen de producción pesquera apenas había llegado a 233 mil toneladas (incluyendo especies industriales) y para 1970 se elevaba a 254 mil.

En el sexenio de Luís Echeverría (1970–1976), se presentarían cambios importantes, algunos ya mencionados anteriormente en relación con los puertos, pero en lo relacionado con la pesca se duplica la flota de altura, triplica la flota artesanal, crea una subsecretaría de pesca, triplica el número de cooperativas; y durante su mandato se declara la extensión de 200 millas de Zona Económica Exclusiva¹⁹²

Se creó la Subsecretaría de Pesca en la Secretaría de Industria y Comercio, así como el Instituto Nacional de la Pesca. Además, al promulgarse la Ley Federal de Aguas, se creó la Dirección de Acuicultura como dependencia de la Secretaría de Recursos Hidráulicos, a la cual se confiaron, entre otras, las atribuciones de integrar los distritos de acuicultura, preservar y mejorar las condiciones de las aguas dulces y salobres nacionales, y fomentar la investigación y explotación de su flora y fauna acuáticas.

En 1971 se inició un programa de fomento a la captura de especies de alto valor comercial y de desarrollo acuícola en aguas interiores. Por primera vez se efectuaba un control general de la contaminación en aguas superficiales y subterráneas.¹⁹³

La Ley Federal para el Fomento de la Pesca, del 10 de mayo de 1972 mantuvo la reserva de las especies de adulón, langosta de mar, ostión, camarón, totoaba, cabrilla y almeja a favor de las cooperativas, y adicionó la tortuga marina.

En 1973, el presidente Luís Echeverría informaba que la política de fomento pesquero tenía por objetivos primordiales, abatir los costos de captura e incrementar el

¹⁹² ALCALÁ, Graciela, *Políticas pesqueras en México, op cit*, p.36.

¹⁹³ SOBERANES Fernández, José Luís, *op cit*, p. 16.

empleo en los litorales. Las actividades técnicas y operativas realizadas en los astilleros paraestatales apoyaban la integración de esta industria, cuya capacidad permitía la reparación de la totalidad de la flota pesquera. Uno de los programas más significativos relacionados a esta actividad fue el plan de dotación de seis mil embarcaciones.

Gracias a este avance en la pesca ribereña o de litoral¹⁹⁴ realizada por las cooperativas, la pesca de altura también incrementó su importancia al ocupar en 1973 el segundo lugar continental de pesca de atún.

En el sexenio siguiente (1976-1982), José López Portillo creó el primer “Plan Nacional de Desarrollo Pesquero” 1977-1982, la Secretaría de pesca abre créditos a las cooperativas para que realicen la compra de buques a los armadores; crea también el Banco Nacional Pesquero, y aumenta nuevamente las cooperativas pesqueras.

Bajo la administración del licenciado Miguel de la Madrid (1982-1988), en 1983 se reformaron los artículos 5 y 10 de la Ley Federal para el Fomento de la Pesca, reformas que establecieron la forma clara y definitiva del área de cincuenta millas náuticas a lo largo de una línea base desde la cual se mide el mar territorial, una zona donde se podría practicar la pesca deportiva. Como consecuencia de dichas reformas, el 24 de junio de 1984 se publicó en el Diario Oficial de la federación el Reglamento al artículo 10 del ordenamiento legal aludido, en lo relativo a la captura de especies reservadas a la pesca deportiva, realizada con motivo de la pesca comercial.¹⁹⁵

En su Primer Informe de Gobierno, el presidente Miguel de la Madrid señaló que el desarrollo de la actividad pesquera requería de una participación equilibrada de los sectores público, social y privado, así como de los distintos niveles de gobierno.

¹⁹⁴ La pesca ribereña o de litoral es aquella que se realiza en las cercanías de la costa, en su mayoría es realizada por los pobladores de las comunidades cercanas a las costas, a este tipo de pesca se le conoce como de consumo doméstico; en el caso de la pesca de altura, ésta se realiza en mar abierto con embarcaciones equipadas para durar varios días o meses en mar abierto, a este tipo de pesca se le conoce como de explotación por las cantidades que se extraen de productos marinos.

¹⁹⁵ SOBERANES Fernández, José Luís, *op cit*, p. 20.

El 30 de mayo de 1983 el Ejecutivo Federal presentó un Plan Nacional de Desarrollo, en el cual se consideró a la pesca como una actividad principal a realizar, esto debido a los aspectos siguientes: la generación de alimentos, su contribución en la creación de empleos productivos, por la capacidad para generar capital y divisas, la posibilidad de promover el desarrollo regional descentralizado y contribuir al desenvolvimiento de otros sectores de la economía, y por su influencia en mejorar la vida del sector social y de los campesinos ribereños.

Esta especial atención del gobierno Federal hacia la actividad pesquera se debió a que México había participado activamente en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar como lo vimos en el segundo capítulo, en la cual los diplomáticos mexicanos desempeñaron un papel importante para lograr el reconocimiento de 200 millas náuticas para el mar patrimonial, así como los derechos de soberanía sobre ellas; y el día 30 de abril de 1982 había adoptado y firmado los acuerdo de esta conferencia, la cual se llevó a cabo en Montego Bay, Jamaica.

Esta participación trajo como consecuencia la creación de la Ley Federal del Mar, y una atención al desarrollo de las costas y la explotación de los recursos marinos; gracias a esto la actividad pesquera tuvo mayor atención para lograr su desarrollo. Los resultados se pudieron observar pocos años después, en 1985 se logró incrementar a más del millón de toneladas (ver anexo 10).

Bassols Batalla hace la observación de que la producción pesquera es desigual en las distintas entidades que cuentan con acceso directo al mar; considera que esto es consecuencia de la distribución geográfica de los recursos de la fauna marina, como de factores socioeconómicos que influyen en el desarrollo regional de la pesca. En el litoral del Pacífico se captura un 77% del total (principalmente camarón, sardina, atún y sargazos) mientras que la participación de los estados sobre el Golfo y el Caribe disminuye de 36.4% en 1970 a 23 en 1979; es decir, se advierte una concentración cada vez mayor de la gran pesca en las aguas de las entidades del Pacífico, en las del noroeste con excepción de Nayarit; y Campeche es la primordial en el Golfo; o sea, que el resto de los estados

marítimos de la República o no cuentan del todo por el valor producido (como en el caso de Quintana Roo, Chiapas, Colima, Michoacán y Guerrero) o tienen una importancia sumamente baja.¹⁹⁶

El gobierno siguió fomentando la actividad pesquera formando más cooperativas de pescadores; aunque la actividad pesquera no es una de las actividades productivas más destacadas de la economía nacional, algunos de sus productos son importantes en las exportaciones, como el camarón.

En 1986 se publicó la Ley Federal de Pesca y entró en vigor el 27 de enero de 1987; este nuevo ordenamiento genera comentarios en relación a las distintas inquietudes de los sectores productivos del país; su contenido se intentó adecuar a las condiciones económicas, políticas y sociales del país, se procuró también de que esta actividad fuera practicada por el mayor número de personas, con esto se pretendía producir mayores alimentos, generar empleos y captar divisas para la economía nacional.

El ordenamiento legal propiciaba que las sociedades cooperativas pesqueras ejidales y comunales, y los pescadores ribereños, de manera individual o en organización social para el trabajo, tendrían preferencia para obtener una concesión en determinadas zonas de jurisdicción federal para el cultivo de especies biológicas acuáticas.

Al finalizar el sexenio de Miguel de la Madrid, observamos modificaciones en esta actividad primaria, esto debido a que el presidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), presentó nuevas estrategias económicas con una idea de “liberalismo social”, entre los actos realizados que afectaron a este sector económico encontramos los siguientes:

- 🚩 La aplicación del Tratado de Libre Comercio, lo cual trajo como consecuencia poner las mercancías mexicanas en competencia con las extranjeras.
- 🚩 Privatizó la banca y liberalizó el sector financiero con el objeto de atraer capital extranjero.
- 🚩 Cerró el Banco Nacional Pesquero y Portuario

¹⁹⁶ BASSOLS Batalla, Ángel; *op cit.* Pág. 238.

- ✚ Canceló especies reservadas a la explotación por cooperativas.
- ✚ Apoyó la pesca industrial o de altura de atún y abogó en foros internacionales por la cancelación de su embargo.
- ✚ Promulgó la nueva ley de Pesca en 1994, en la que permitía a la iniciativa privada volver a pescar las especies reservadas a las cooperativas.
- ✚ Y en el caso del camarón, con esta nueva ley de pesca que permitió liberalizar su captura, dio como origen la caída de un sector industrial de las pesquerías de camarón en la costa de Sonora.¹⁹⁷

Bajo este régimen de política neoliberal, en México no solo se modificó la Ley de Pesca, sino también la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, la cual fue suplida por la Ley de Navegación de 1994, y la ley de Puertos en 1993; todas estas reformas encaminadas a favorecer la inversión privada en México. Aunque estas reformas únicamente favorecieron a un sector de la población y a la pesca industrial, y como consecuencia perjudicaron en su gran mayoría a las cooperativas de pescadores “artesanales” o ribereños.

Con estas reformas en el Derecho Marítimo se puede observar un interés económico importante en la explotación de las costas mexicanas y sus recursos marinos, así como el fomentar la relación de comercio con el exterior, principalmente con Estados Unidos y Canadá, esto por vía marítima, la cual es más económica y puede realizarse en cantidades grandes.

México retoma el uso y explotación de sus costas, pero con un atraso en comparación con sus vecinos del norte, aspecto en el que ha trabajado para hacer menor esta diferencia, con la modernización de sus puertos como es el caso del puerto industrial de altura de Lázaro Cárdenas, en el cual se ubican dos empresas industriales importantes como es Sicartsa y Fertimex.

¹⁹⁷ ALCALÁ, Graciela, *Políticas pesqueras en México (1946-2000), contradicciones y aciertos en la planificación de la pesca nacional*, México, El Colegio de México, Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada, El Colegio de Michoacán, 2003, 106 pp., p. 63-75.

Este puerto ha sido parte del proyecto de desarrollo industrial planteado para el estado y el país, pues tiene una dinámica económica basada en actividades de traslado comercial de material minero.

En esta planeación se consideraron cuatro grandes núcleos:

- La programación de acero, encabezada por la siderúrgica Las Truchas y articulada con actividades secundarias complementarias.
- La programación del astillero en sus efectos de demanda derivada hacia el sector industrial, tanto a nivel regional como nacional.
- La programación de bienes de capital e intermedios.
- La programación de bienes de consumo.

Cada uno de los programas propuestos tenía como finalidad fomentar el desarrollo económico de esta región. Además de fomentar este desarrollo otro aspecto de importancia que se estudió en ese momento fue la dinámica demográfica de la región. Como puede observarse corresponde a lo que estaba regulando el derecho marítimo en la Ley de Navegación.

El derecho marítimo con las distintas leyes que lo conforman regulan la actividad portuaria en Lázaro Cárdenas, causa por la cual el puerto no puede ignorar al derecho marítimo, tienen una relación estrecha, al igual que la actividad pesquera no se puede separar del derecho marítimo.

En la década de los años cincuenta, la población de Lázaro Cárdenas representaba el 0.35% de la población de Michoacán, la población era de 5045 habitantes; pero este número de habitantes aumentó al iniciarse el proyecto de la Siderúrgica, en el año de 1970 la población que se ubicaba en la región era de 24,319 habitantes, duplicándose en la década de los ochenta a 62,355 habitantes y nuevamente en los noventa a 134,969 habitantes.¹⁹⁸

¹⁹⁸ INEGI, censos de Población y vivienda 1950-2000.

Después de ser un pequeño pueblo casi olvidado, la Ciudad de Lázaro Cárdenas es en la actualidad una de las ciudades importantes del estado, no solo por el aumento considerable de la población sino por el complejo industrial y portuario ubicado en la zona.

Las altas tasas demográficas trajeron como consecuencia un desequilibrio en los principales sectores como son el industrial y el agrícola. Pero también la estructura comercial de la región y la atracción ejercida por otros polos de desarrollo como el Distrito Federal, Guadalajara y León, trajeron como consecuencia altos costos en la comercialización de distintos productos.

La creación del puerto de Lázaro Cárdenas es un elemento con el cual el gobierno federal continúa la reapertura de México al comercio exterior con la finalidad de lograr una consolidación económica en la región del Pacífico. Todo este avance industrial favoreció en la década de los ochenta una desconcentración económica y atrajo a nuevas empresas exportadoras para invertir en el país, ya que el modelo económico que se promovía era el de un “crecimiento hacia fuera”.

Este fue uno de los primeros pasos que el gobierno y la nueva política neoliberal dieron para que en la década de los noventa durante el sexenio de Carlos Salinas una de las prioridades fue privatizar distintas empresas en donde se incluyeron las del complejo portuario de Lázaro Cárdenas, aunado a esta privatización se dio la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, con la finalidad de promover la inversión extranjera en el país.

En 1993 la actividad portuaria en Lázaro Cárdenas se encontraba escasa, a diferencia de Manzanillo en donde se hicieron importantes inversiones para modernizar el puerto y la comunicación con Guadalajara por la autopista fue reforzada, en Lázaro Cárdenas se presentaba lo contrario, ya que todavía se encontraba aislada y no había nuevos

proyectos para mejorar las vías de acceso terrestre. Asimismo, las actividades portuarias michoacanas no presentaban una fuerte generación de empleo.¹⁹⁹

Esta fue una de las causas para que el puerto de Lázaro Cárdenas continuara en un proceso de modernización constante y como menciona el ingeniero Juan Paratore García, “a lo largo de treinta años el puerto de Lázaro Cárdenas ha mantenido tasas de crecimiento constantes en el manejo de carga; y en los últimos doce años la tasa de crecimiento fue de 14% anual promedio. Las modernas instalaciones del Puerto de Lázaro Cárdenas están equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad todas las actividades comprendidas en un puerto industrial y comercial de su magnitud. El puerto esta acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas y fluidos”.²⁰⁰

Lázaro Cárdenas es un puerto que crece y se proyecta como el más importante de la costa del Pacífico de América Latina; ofrece acceso directo a los mercados de Norteamérica, Centro y Sudamérica, Asia y Europa. Además de contar con comunicaciones internodales, parques industriales y gran potencial de desarrollo para convertirse en uno de los puertos más importantes del Pacífico latinoamericano

Pero a pesar de todo este desarrollo los problemas socioambientales en Ciudad Lázaro Cárdenas y en el puerto debido al establecimiento de industria, se manifestaron; Graciela Alcalá hace referencia a tres problemas principales:

1. Las violentas protestas de pescadores y habitantes de escasos recursos víctimas del crecimiento del recinto portuario en zonas pobladas o en zonas despobladas pero de naturaleza frágil, como algunas costeras, desembocadura del río Balsas, esteros y zonas de inundación en temporada de lluvias, de donde aquéllos obtenían parte de su subsistencia.

¹⁹⁹ HIERNAUX Nicolás, Daniel, *Enclave moderno y contradicciones sociales de la apertura: Ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán*, p. 253- 268, en GABRIEL Muro, Víctor (coordinador), *Ciudades provincianas de México. Historia, modernización y cambio cultural*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 1993, 515 pp.

²⁰⁰ PARATORE García, Ing. Juan, *Lázaro Cárdenas. El puerto sin límite*, Puertos de México.

2. El alarmante deterioro del medio ambiente en la desembocadura del río Balsas, que los pescadores locales fueron los primeros en reconocer y en publicitar por todos los medios a su alcance.
3. El acelerado aumento de la población atraída por los ‘polos de desarrollo’, la cual se establecía en cualquier sitio con mayor rapidez que aquella con que las autoridades municipales lograban obtener algunos recursos federales para urbanizar el espacio.²⁰¹

Otro problema en Lázaro Cárdenas son los grupos de habitantes de zonas irregulares los cuales se destacan por la radicalidad de sus movimientos; durante la década de los años ochenta surgieron distintos grupos de este tipo los cuales se han convertido en una fuerza importante frente a la burocracia.

Algunos de estos problemas se han ido agravando con el paso del tiempo y en la actualidad (2006) se han presentado más problemas como es el caso de la huelga en SICARTSA que se van sumando a los ya existentes y que frenan el desarrollo del puerto, el cual es uno de los más importantes del país, no solo por su capacidad de almacenamiento y estructura adecuada para recibir buques de gran calado, sino que se ubica en un lugar estratégico para poder transportar toda la carga que recibe a cualquier punto del país.

Con la nueva Ley de Puertos se ha mantenido un funcionamiento más adecuado, ya que la capitanía de puerto mantiene una constante vigilancia en el mismo para lograr su mejor funcionamiento, demostrándose con esto que en el país se ha retomado al derecho marítimo como parte importante para lograr la protección de las costas así como su explotación racional.

Además de la capitanía que se ubica en el puerto de Lázaro Cárdenas, encontramos la presencia de la Armada de México, ubicada en la VI Zona Naval Militar, la cual auxilia

²⁰¹ ALCALÁ, Graciela, *Crecimiento sin desarrollo: el caso del puerto de Ciudad Lázaro Cárdenas*, en ALCALÁ, Graciela, et. al. “Espacios y Actividades costeras en Michoacán. Aproximaciones varias”, México, COLMEX, CICESE, COLMICH, 2003, 210 pp, p. 185-203.

en la conservación del orden y seguridad del recinto portuario, esto a solicitud de la capitania de puerto. Existen también autoridades aduanales, sanitarias y migratorias, las cuales realizan distintas funciones para llevar un control sobre todas las cosas y personas que llegan al país por vía marítima.

Pero México no solo se ha interesado por la explotación de sus costas y sus recursos marinos, sino también por la conservación de los mismos como patrimonio natural del país, protegiendo las distintas especies que se encuentran en sus litorales y distribuyendo los tiempos de pesca y veda para la extracción de otros organismos marinos.

Todo esto se regula por un nuevo tipo de derecho que se conoce como Derecho Ambiental, el cual también se relaciona con el Derecho Marítimo, porque ambos se encuentran interesados en la protección de los recursos marinos y el entorno natural en donde se desarrollan, la particularidad del derecho ambiental es que analiza la crisis ecológica que se da en las zonas costeras y el planeta.

III.6 EL PATRIMONIO MARITIMO DEL LITORAL DEL PACÍFICO MEXICANO.

“El patrimonio, un compromiso ineludible para México y los mexicanos, que desconocemos pero exigimos, que gozamos y destruimos” Walter Boelsterly.

La palabra patrimonio etimológicamente se genera de *Pater* (padre) y *Monium* (matrimonio); son los bienes heredados de ascendientes, por lo que en la medida del compromiso histórico y el respeto a futuras generaciones, la humanidad, debemos de cuidar, conservar y proteger.²⁰²

²⁰² LARA González, Carlos Alberto, *El patrimonio cultural en México. Un recurso estratégico para el desarrollo*, Querétaro, Colección FUNDAp Política y administración pública, 2005, 256 pp, p. 9.

De acuerdo con la teoría clásica del patrimonio-personalidad, Rafael Rojina Villegas²⁰³ expresa que el patrimonio es el conjunto de bienes, derechos, obligaciones y cargas que integran el patrimonio, constituyen una entidad abstracta, una universalidad de derecho, que se mantiene siempre en vinculación constante con la persona jurídica. En base a esta teoría se determina que para la existencia del patrimonio es necesaria la existencia de una persona que sea dueña de los bienes, derechos y obligaciones.

La doctora Norka López Zamarrita define al patrimonio como el conjunto de bienes, pecuniarios y morales, obligaciones y derechos de una persona, que constituyen una universalidad de derecho.²⁰⁴

El patrimonio es considerado para el derecho como el conjunto de bienes, derechos, obligaciones y cargas que se vinculan con la persona jurídica. Tomando este concepto podemos decir entonces que el patrimonio marítimo pertenece al Estado, si lo consideramos como una persona jurídica, el cual tiene el derecho de explotar este patrimonio pero también tiene la obligación de protegerlo y conservarlo para las futuras generaciones. En la actualidad se está dando el reconocimiento a nuevos campos de protección y conservación, como es el caso del patrimonio ecológico.

Para poder entender la variable relacionada con la conservación del patrimonio marítimo, es necesario presentar un concepto que explique en que consiste dicho patrimonio.

El concepto de patrimonio marítimo es nuevo en la categoría de patrimonio, pero se le conoce comúnmente como recurso natural marítimo, según Ángel Bassols Batalla, los recursos naturales son aquellos muy variados medios de subsistencia de las gentes, que éstas obtienen de la naturaleza; en base a este concepto se determina que lo que produce la

²⁰³ ROJINA Villegas, Rafael, *Derecho Civil Mexicano*, Tomo III Bienes, derechos reales y posesión, México, Porrúa, 1981, p.68.

²⁰⁴ LÓPEZ Zamarrita, Norka, *El futuro del sistema jurídico nacional e internacional del patrimonio cultural*, México, Porrúa, 2003, 271 pp., p.13.

naturaleza puede ser utilizado por el hombre para ser usado y transformado de acuerdo a sus necesidades, pero también debe de conservarse y protegerse.

Para poder elaborar este concepto tomé como referencia a este autor; por lo tanto considero que el Patrimonio Marítimo es el conjunto de elementos naturales como son la flora y fauna marina que sirve a los hombres para su sobre vivencia y éstos tienen la obligación de conservarlos y protegerlos por ser propiedad de la humanidad en general.²⁰⁵

El mar es el ecosistema más extenso sobre la superficie de la tierra, pues cubre cerca del 70% de ella. El mar ha sido una fuente tradicional de alimentos para los seres humanos y, en la actualidad, es una fuente importante de recursos energéticos y minerales.

En México existe una gran variedad de ecosistemas que se relacionan con el mar, no solo de peces, sino también de aves, mamíferos, reptiles y anfibios. Esta fauna mexicana (incluyendo los ecosistemas terrestres) es una de las más ricas del planeta, ya que nuestro país alberga 3032 especies de vertebrados; entre ellos, las aves representan la mayor riqueza de especies (1060), seguidas por los reptiles (705), los peces (506), los mamíferos (466) y por último los anfibios (295).²⁰⁶

México destaca a nivel mundial por los porcentajes de endemismo²⁰⁷ que se presentan en nuestro país. El grupo que presenta el mayor número de especies endémicas es el de los reptiles con 368 especies, seguidos por los anfibios (174 especies); en tercer lugar se encuentran los peces (163 especies); en cuarto lugar los mamíferos (136 especies); y por último las aves (con 11 especies). El número de especies faunísticas endémicas de distribución restringida es de 79 para los reptiles, 54 para los anfibios, 45 para los mamíferos, 40 para los peces y 15 para las aves.²⁰⁸

²⁰⁵ El tema del patrimonio marítimo de México, es un tema extenso y se requiere de una investigación más profunda como eje central, la cual se deja para una futura investigación.

²⁰⁶ GUTIÉRREZ Nájera, Raquel, *Introducción al estudio del derecho ambiental*, México, Porrúa, 2003, 601 pp., p.5.

²⁰⁷ El término endémico se le da a las especies vegetales y animales propias de un área restringida y que sólo se encuentran en él.

²⁰⁸ GUTIÉRREZ Nájera, Raquel, *op cit.*, p.5

Las especies de vertebrados reconocidas oficialmente amenazadas o en peligro de extinción que se encuentran en nuestro país según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), Convención Sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna (CITES) y Norma Oficial Mexicana NOM-059-ECOL-1994, suman un total de 234 (7.7% del total registrado para el país).²⁰⁹

En este contexto y toda vez que algunas especies de fauna silvestre y acuática se encuentran en peligro de extinción, se han expedido protecciones especiales tales como el decreto para la tortuga marina, la ballena gris y algunas especies migratorias, como la mariposa monarca y las especies incluidas en el tratado de RAMSAR.²¹⁰

Una de las especies que se encuentran protegidas bajo decreto de veda total y que se puede considerar patrimonio del Estado, es la tortuga marina. Las distintas especies de tortugas llegan a las costas del Pacífico mexicano cada año en donde hacen sus nidos (para conocer su distribución ver anexo 11).

La tortuga es una especie protegida que llega a las costas de México cada año a formar sus nidos y desovar. Desde mediados de la década de los sesentas hasta la actualidad, se realizan técnicas de conservación y protección del recurso, implementando campamentos tortugeros en las zonas naturales de reproducción de la tortuga de mar.

Se tomó a la tortuga como ejemplo porque es una de las especies que llega a las costas michoacanas y en las cercanías del puerto de Lázaro Cárdenas hace sus nidos, y de alguna manera a sido afectado su entorno natural con la construcción del puerto y la zona industrial.

Todas aquellas especies marinas que se encuentran en el mar territorial de la nación son consideradas patrimonio y propiedad de la misma, las cuales podrían ser explotadas

²⁰⁹ *Ibidem*, p.6.

²¹⁰ Se le llamó Tratado de RAMSAR a la convención relativa a los humedales de importancia internacional especialmente como hábitat de la aves acuáticas y el protocolo que la modifica, adoptadas en la ciudad de Ramsar y París, el 2 de febrero de 1971 y 3 de diciembre de 1982. Y publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 29 de agosto de 1986.

para el beneficio de la población, pero también se tiene la obligación de protegerlas y fomentar la reproducción de las mismas.

Para poder obtener ese beneficio para la población se debe dar un desarrollo sostenido o sustentable de los recursos, éste tiene la función de alcanzar tres objetivos principales en la conservación:

- a) Mantener los procesos ecológicos y los sistemas vitales de los cuales dependen la supervivencia y el desarrollo humanos (ejemplo: la regeneración y protección de los suelos, el reciclado de los nutrientes y la purificación de las aguas).
- b) Preservar la diversidad genética, de la cual depende el funcionamiento de muchos de los procesos y los sistemas antes mencionados, los programas necesarios para la protección y mejora de las plantas cultivadas y de cría de animales domésticos y de microorganismos, así como buena parte del proceso científico y médico, de la innovación técnica, y de la seguridad de las numerosas industrias que utilizan recursos vivos.
- c) Asegurar el aprovechamiento sostenido de las especies y de los ecosistemas que constituyen la base vital de subsistencia para millones de comunidades rurales, así como de importantes industrias (ejemplo: peces, fauna silvestre, bosques y pasto).²¹¹

Si se logran alcanzar estos objetivos, se estará dando un desarrollo y además se podrán conservar los recursos naturales, incluidos los marinos, ya que todos ellos los podemos considerar como un patrimonio común de la población.

Durante la segunda mitad del siglo XX la percepción del patrimonio ha cambiado y ha sido valorado por tres actores: el Estado, la iniciativa privada y los organismos independientes. Cada uno de ellos ha intervenido de distinta manera en lo que se refiere a la

²¹¹ GUTIERREZ Nájera, Raquel, *op cit*, p. 89.

protección y conservación del patrimonio, de una manera más especial en el patrimonio cultural, en el caso del patrimonio natural ha sido regulado como protección al medio ambiente (aquí es donde interviene de una manera más directa el derecho ambiental).

En México uno de los organismos que ha fomentado la protección al patrimonio, es el INAH, pero algunos colaboradores de este organismo como Salvador Aceves García, quien fue Coordinador Nacional de Monumentos Históricos del INAH hace referencia de que es necesario trabajar algunos aspectos todavía como el medio ambiente, como los siguientes.

- ➡ Modificar la ley para que se complemente y articule con otros ordenamientos en materia de asentamientos urbanos, protección del medio ambiente y los relativos en las esferas: local y municipal.
- ➡ Distribuir de mejor manera, las responsabilidades en la protección y conservación del patrimonio con la participación de los tres niveles de gobierno y de la sociedad en general.
- ➡ Abrir y estimular la protección y conservación de otros sectores del patrimonio que antes se soslayaban, como son: los paisajes culturales o la arquitectura vernácula, el patrimonio industrial.
- ➡ Modificar el concepto de patrimonio histórico, por otro, que no tenga la actual limitante meramente cronológica.²¹²

Como se puede observar en los puntos mencionados con anterioridad, se hace énfasis en que los tres actores (Estado, iniciativa privada y organismos independientes) que intervienen en la protección y conservación del patrimonio deben de participar conjuntamente para que se logre el objetivo, así mismo se menciona que se debe de modificar la ley para la protección y conservación a otros sectores como es el caso del medio ambiente, y en este punto es donde entraría lo relacionado con la conservación del patrimonio marítimo.

²¹² Esto se encuentra disponible en <http://www.inah.gob.mx/mohi/my-html/ponencias/560.html>

A nivel internacional existen otros organismos que se encargan de regular la protección del patrimonio, como es el caso de la UNESCO; en la actualidad este organismo trabaja en una especie de puesta en escena de lo popular, lo paisajístico, lo campesino, lo ecológico, lo temático, lo cronológico, lo tipológico, lo holístico, así como lo relacionado a las ciencias tradicionales con la finalidad de ser más flexibles y fomentar el turismo cultural.²¹³

En este plano internacional México tiene compromisos, como el de su inscripción en la *Convención sobre patrimonio subacuático* y el dedicado a la defensa del patrimonio intangible.

El tema del patrimonio marítimo, tiene una estrecha relación con el derecho ambiental y marítimo, como se analizará en el siguiente apartado.

III.7 EL DERECHO AMBIENTAL Y SU RELACIÓN CON EL DERECHO MARÍTIMO.

El derecho ambiental al igual que el derecho marítimo son instrumentos para la protección de los recursos marítimos; para poder definir al derecho ambiental y lograr determinar su conexión con el derecho marítimo (eje central del trabajo), es necesario en primer lugar conceptualizar el término medio ambiente, el cual según Narciso Sánchez Gómez “es el conjunto de factores naturales que rodean a los seres vivos, esto es, de los elementos predominantes en el lugar, región o espacio en el que nacen, crecen o se desarrollan y mueren los animales, las personas, la flora y la fauna”.²¹⁴

Algunos especialistas en derecho ambiental como Gianni, considera que el ambiente tiene una triple noción jurídica, la cual se presenta de la siguiente manera:

²¹³ LARA González, Carlos Alberto, *op cit*, p.20

²¹⁴ SÁNCHEZ Gómez, Narciso, *Derecho ambiental*, México, Porrúa, 2004, 324 pp, p. 15.

El ambiente en sentido paisajístico, consiste en que las áreas naturales geográficamente se definen por su singular geología (islas, volcanes); el área territorial ecológica en sí se manifiesta singular y típicamente por la simbiosis florifaunística (bosques, parques naturales, parques florifaunísticos) y el paisaje artificial, donde el hombre habita, creando un equilibrio técnico-artístico, y un centro urbano histórico.

El ambiente como defensa del suelo, del aire y del agua; refiriéndose a aquella localidad del territorio o del mar donde se manifiesta una acción agresiva humana de alteración del equilibrio de diversos elementos naturales.

El ambiente en sentido urbanístico; se traduce en el ambiente puro e implícitamente, en aquella potestad de planificación territorial del público, en cuanto al asentamiento material del mundo físico.²¹⁵

Cada uno de estos elementos van encaminados a la conservación de ambiente en base al derecho existente, Gianni, presenta estos tres elementos basado en la realidad italiana, pero es importante que en el derecho ambiental mexicano se tomen encuentra algunos puntos para que no existan lagunas en el aspecto de la regulación ambiental, aunque en la actualidad este tema es mas trabajado que en la segunda mitad del siglo XX.

El Derecho Ambiental ha sido definido como el conjunto de normas que regulan las conductas humanas que pueden influir de una manera relevante en los procesos de interacción que tienen lugar entre los sistemas de los organismos vivos y sus sistemas de ambiente, mediante la generación de efectos de los que se espera una modificación significativa de las condiciones de existencia de dichos organismos.²¹⁶

Con esta definición podemos decir que es necesario que las leyes regulen la actividad humana par poder proteger el entorno natural en el que se desarrolla, ya que las

²¹⁵ GIANNI, Máximo, Severo, *Ambiente, saggio sui diversi aspetti giuridic*, en Revista trimestrale di Diritto público, N° 1, 1973.

²¹⁶ BRAÑES, Raúl, *Manual de derecho ambiental mexicano*, México, Fondo de Cultura Económica, Fundación Mexicana para Educación Ambiental, 2000, 770 pp., p.29.

actividades del ser humano afectan de una manera importante a la naturaleza y a los seres vivos que en ella se encuentran.

Se relaciona con el Derecho Marítimo, porque a las dos disciplinas les interesa la protección de las especies marinas y del mar, en el caso del Derecho Marítimo, el cual se ha venido trabajando, encontramos que en algunas leyes como son la Ley de Pesca y la Ley Federal del Mar, tienen un apartado en el cual se determina la protección al mar y a las especies que en el habitan.

Estas dos leyes también son consideradas importantes dentro del derecho Ambiental porque no solo determinan la protección de las especies marinas y su entorno natural, sino también se especifica la forma de explotación de las mismas, tomando en cuenta los tiempos para que se reproduzcan y puedan ser cazadas sin problema de extinguir a la especie. Además el derecho ambiental trabaja el aspecto de la contaminación del planeta.

Cuando comenzaron a surgir problemas de salud en los humanos debido a la contaminación del aire y del agua, el hombre se dio cuenta de que la situación ambiental se encontraba en un punto alarmante y que algo debía hacerse para evitar mayores catástrofes derivadas de las perturbaciones ambientales provocadas por el hombre.

De acuerdo con Raquel Gutiérrez Nájera, actualmente las perturbaciones ambientales de mayor alcance y preocupación a nivel mundial son:

- 🚧 La destrucción sostenida de la capa de ozono.
- 🚧 La continuada contaminación del océano mundial que incide fundamentalmente en la base de la cadena alimentaria, podría afectar la adecuación tanto de organismos pelágicos como bentónicos²¹⁷, hasta un grado tal que en el reclutamiento poblacional no fuera suficiente para mantener niveles de sobre vivencia en la poblaciones; ello aunado a la

²¹⁷ Los organismos pelágicos son los organismos marinos que pasan la mayor parte de sus vidas en las capas superiores y medias del océano (incluye plancton y animales nadadores); los organismos bentónicos son los organismos marinos que habitan en el piso del mar.

sobreexplotación humana del océano, puede llevar a la extinción funcional a un número cada vez mayor de especies.

- 🚧 La erosión derivada del mal uso del suelo y la desertificación.
- 🚧 La tala indiscriminada de las selvas tropicales del planeta.
- 🚧 La devastación de los bosques templados por la lluvia ácida.
- 🚧 La contaminación generalizada de tierras, aguas y aire por desechos tóxicos y radiaciones.²¹⁸

Este problema de contaminación afecta al mar, el cual ha sido siempre considerado por el hombre como el recipiente natural de toda clase de desperdicios; por lo que la contaminación del medio marino ha alcanzado proporciones enormes.

Por su tamaño el mar es potencialmente el mayor problema de contaminación que en un futuro podría tenerse. El volumen de descargas en lo que parecen ser océanos infinitos, se han incrementado rápidamente y la tendencia indica que esto será cada vez mayor.

La mayor parte de los desechos del mundo, cerca de 20 mil millones de toneladas anuales, son vertidos en el mar, por lo general sin ningún tratamiento previo. El 90% de esos desechos permanecen en las zonas costeras, que son zonas altamente productivas, a diferencia de lo que ocurre con las zonas de grandes profundidades.²¹⁹

En varios países hay efectos visibles de la contaminación producida por el hombre, en las costas principalmente si se trata de estuarios y bahías de tipo urbano y turístico. En estas zonas la vida marina se ha visto afectada por la presencia de los desechos, ha disminuido e incluso, en algunos lugares, ha desaparecido.²²⁰

²¹⁸ GUTIÉRREZ Nájera, Raquel, *Introducción al estudio del derecho ambiental*, México, Porrúa, 2003, 601 pp., p.23

²¹⁹ BRAÑES, Raúl, *op cit*, p.475.

²²⁰ MUGICA Álvarez, Violeta y Jesús Figueroa Lara, *Contaminación ambiental, causas y control*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1996, 367 pp., p. 50-51.

Otras causas de la contaminación marina son la explotación de energéticos y recursos minerales en las zonas costeras, así como el transporte marítimo, especialmente en forma de vertidos de hidrocarburos.

Debido a que el mar no tiene propietarios definitivos y a que cada vez es mayor y más complejo el transporte marítimo, la comunidad internacional ha elaborado diversos convenios con el fin de controlar y disminuir la contaminación marítima, como el Dumping 72, con varias enmiendas posteriores, que previene la contaminación del mar por vertimiento de desechos.²²¹

Las mismas actividades turísticas y de recreación en el mar, han provocado daños de consideración en los ecosistemas marinos, cuando no han sido debidamente reguladas. Por su parte, los usos militares del mar, incluidos los ensayos de armas nucleares, han contribuido a la contaminación del medio marino. Tenemos un gran problema por resolver, que no solo corresponde al derecho solucionarlo, sino a toda la sociedad y al Estado en sus tres niveles de gobierno, federal, estatal y municipal.

Una de las formas que ha utilizado el derecho ambiental y en algunos casos también el derecho marítimo para la protección y conservación de los recursos naturales, en el caso del derecho marítimo los recursos marinos es crear zonas de refugio y zonas de protección.

En Derecho ambiental se les conoce como categorías de manejo de las áreas naturales protegidas, en base a lo citado por Kenton Millar, Roger Morales y Craig MacFarland, existen doce categorías, las cuales son definidas como el método técnico-científico y administrativo de manejo que se aplican a las áreas silvestres, en la inteligencia de que las características del área específica determinan las áreas de manejo. Se consideran importantes porque permiten identificar el tipo de función que tiene cada área, y al tener establecidos claramente los objetivos de las mismas se puede administrar, manejar los recursos que se protegen y evaluar sus actividades.²²²

²²¹ MUGICA Álvarez, Violeta y Jesús Figueroa Lara, *op cit*, p.51.

²²² GUTIÉRREZ Nájera, Raquel, *op cit*, p. 93-98.

Las categorías de manejo son:

- Parques nacionales.
- Monumentos naturales.
- Reservas científicas y biológicas.
- Santuario o refugio de vida silvestre.
- Reservas de los recursos.
- Bosques nacionales.
- Reservas, ranchos y fincas cinegéticas.
- Zonas de protección.
- Áreas recreativas, carreteras y ríos panorámicos.
- Monumentos culturales.
- Programa de desarrollo de cuencas hidrográficas integrales.

De estas categorías únicamente se explicaran dos, debido a que son las que coinciden con la aplicación del derecho marítimo respecto a la conservación de los recursos marinos.

Zonas de protección: Existen generalmente pequeñas zonas que no cumplen los objetivos de las otras categorías de áreas silvestre, pero que requieren los estrictos controles en el uso del terreno, de acuerdo con las técnicas de manejo para las áreas silvestres. Tales zonas incluyen los terrenos costeros, alrededor de las bahías, las riveras importantes, los terrenos adyacentes a las principales rutas de transporte y las zonas con tendencia a los aludes y la erosión. Su principal objetivo de manejo, consiste en asegurar el uso estable y natural de las zonas críticas para el desarrollo y la conservación del medio ambiente.²²³

Esta categoría en el caso del derecho marítimo coincide en algunos aspectos con la Zona reservada de refugio (la cual fue explicada en la página 122 de esta investigación), en ambos casos el objetivo es la protección de las especies que habitan la zona.

²²³ *Ibid.* p.96-97

Programa de desarrollo de cuencas hidrográficas integrales: se justifica esta categoría en la existencia de valles fluviales y regiones geográficas que se planifican y desarrollan sobre una base integral para conservar y mantener los recursos del agua, producir alimentos y madera, desarrollar vivienda y centros urbanos, e instalar complejos industriales, para lo cual se retoman medidas de manejo de las áreas silvestres para suministrar oportunidades de recreo y para proteger las características escénicas de la zona.²²⁴

Las leyes que se aplican para la protección y conservación de los recursos naturales, de manera específica los marinos encontramos las siguientes leyes nacionales y convenios internacionales:

- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente: en la cual el título tercero hace referencia al aprovechamiento sustentable de los elementos naturales, en su capítulo I, el cual comprende de los artículos 88 al 97, los cuales tratan los criterios generales orientados al aprovechamiento del agua y los ecosistemas acuáticos así como el otorgamiento de concesiones y permisos.
- Ley de Pesca.
- Ley Federal del Mar.
- Normas Oficiales en materia de agua: NOM-001-ECOL-1996, NOM-002-ECOL-1996.
- Normas oficiales en materia de recursos naturales: NOM-022-SEMARNAT-2003
- Normas Oficiales relacionadas con la Transportación de residuos peligrosos: NOM-019-SCT4-1995, NOM-023-SCT4-1995, NOM-025-SCT4-1995, NOM-027-SCT4-1995, NOM-028-SCT4-1996, NOM-031-SCT4-1996, NOM-033-SCT4-1994.
- Normas Oficiales en materia de Pesca: NOM-009-PESC-1993, NOM-010-PESC-1993, NOM-011-PESC-1993.
- Convención sobre la Plataforma Continental 1958.

²²⁴ *Ibid* p.98

- Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar 1958.
- Convención sobre la alta mar. 1958
- Convención para la protección del patrimonio mundial, cultural y natural 1972

Todas estas normas, leyes y convenciones son aplicadas tanto en el derecho marítimo como en el derecho ambiental, causa por la cual se observa que hay otro punto de relación entre ambos derechos. Además de ser aplicadas en los litorales mexicanos, y en consecuencia en el puerto de Lázaro Cárdenas.

Con esto se presenta a grandes rasgos la relación entre el derecho marítimo y el derecho ambiental, ambas ramas del derecho pretenden lograr la conservación y protección de los recursos naturales, uno en sentido mas amplio como es el caso del derecho ambiental, y el otro en un sentido más específico en el caso del derecho marítimo en el cual los recursos a proteger y conservar son los del mar

III.8 EL DERECHO AMBIENTAL Y EL DERECHO MARÍTIMO COMO INSTRUMENTOS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO MARÍTIMO.

Uno de los problemas que se presentaron en el momento de la instalación del puerto de Lázaro Cárdenas, fue la modificación al medio ambiente, en donde se dieron como consecuencias el deterioro del suelo, aguas, aire y cultivos, esto causado por el conglomerado urbano industrial, en un lugar en donde por mucho tiempo estuvo habitado por poca gente y que en el momento de la industrialización de la región se presenta una limitación del uso y la capacidad del control y administración de los recursos naturales.

La contaminación de la zona es resultado principalmente de los desechos urbanos de la localidad de Guacamayas y de Ciudad Lázaro Cárdenas, y junto a esto tenemos las descargas de las empresas como SICARTSA, Ispat y la termoeléctrica, las cuales van a dar a la desembocadura del Río Balsas; y de otra parte en el río Acalpican desechan los

residuos mineros de los yacimientos de hierro de las Truchas. Estos desechos afectan los terrenos agrícolas y también a la flora y fauna cercana a las costas en donde desembocan estos dos ríos. Como consecuencia inmediata la tradicional práctica de la pesca en aguas interiores, arroyos, esteros, estanques y pantanos, fue afectada con el cambio de corrientes, el desecamiento y la contaminación. Las labores pesqueras se extendieron de las márgenes controladas del Balsas hacia la orilla de la costa y en áreas profundas del océano.

Al iniciar las operaciones de las industrias, los daños ecológicos fueron mayores. En 1982, la Secretaría de Salubridad y Asistencia en la Investigación titulada “Determinación del escenario ambiental en el puerto de Lázaro Cárdenas, Mich.”, reportaron que la siderúrgica (SICARTSA I) producía mensualmente más de 750 mil toneladas de desechos sólidos (calizas semicalcinadas, lodos, cenizas y polvos varios), además de 80 millones 318 mil 600 metros cúbicos anuales de líquidos (sulfacianuros, fenoles, cianuros, amoniaco, hidrocarburos). La mina Las Truchas vertía al río Acalpican lodos con metales pesados como aluminio, hierro, cobalto, cobre, zinc y plomo. Asimismo estimó que FERTIMEX, una vez en operaciones, emitiría 140 mil toneladas mensuales de polvos, azufres, fosfatos y 24 mil 120 millones de metros cúbicos anuales de fosfoyeso. También se calculó que NSK generaría al mes mil 841 toneladas de desechos sólidos de óxidos metálicos, polvos ladrillos, rena y plásticos, 37.5 toneladas mensuales de maderas y trapos y mil 423 toneladas de escoria; después del proceso de privatización de las paraestatales, fue cuando los daños ambientales comenzaron a hacerse tangibles entre la población. Los testimonios y las denuncias de los productores y pobladores rurales se han convertido en la única manera para documentar los márgenes del deterioro ambiental en la zona.²²⁵ Ya que los reportes de la siderúrgica generalmente ocultan los datos del deterioro.

Pero no solo la contaminación que generaba el complejo industrial afecta la zona, “la población sufrió una transformación, de ser netamente pesquera, agrícola, frutícola y ganadera a una región industrial que ocasiona un flujo migratorio permanente hacia la fuente de trabajo, generó una explosión demográfica que rebasó los programas y metas de

²²⁵ MARTÍNEZ Aparicio, Jorge, *integración regional e internacionalización del capital en Lázaro Cárdenas, Michoacán*, UMSNH, Facultad de Economía, división de estudios de posgrado; Morelia, 2003, 307 pp.; p. 154.

urbanización y servicios, y con esto problemas de contaminación y destrucción del medio ambiente, en la zona urbana y sus alrededores en donde se encuentran basureros sin control”.²²⁶

Al establecerse la ciudad, se descuidaron aspectos que tuvieron consecuencias futuras; uno de ellos fue que los vientos dominantes de la zona provienen de la costa y los desperdicios químicos de la siderúrgica se precipitarán sobre el área habitada, además de los desechos del complejo serían vertidos al cauce del río Balsas.²²⁷ Todas estas omisiones darían como origen una contaminación no solo en el cauce del río, sino también en la costa.

A principio de los años noventa la PROFEPA realizó un amplio estudio para evaluar los daños al ambiente en la región del delta del río Balsas; se derivaron los siguientes hechos relevantes:

- Los usos industrial y urbano han generado una alta degradación de los sistemas acuáticos del delta debido a la inexistencia, insuficiencia o mal estado de las instalaciones de tratamiento.
- En lo que se refiere a los metales tóxicos, los análisis efectuados para cadmio, mercurio, níquel, plomo y zinc revelaron que en ninguna de las estaciones se satisficieron los criterios de calidad para el agua dulce y salina, ni en épocas de lluvia ni en las de estiaje.
- Los resultados de las pruebas de toxicidad en sedimentos revelaron niveles extremadamente tóxicos en diez de las estaciones muestreadas, entre las que se encontraban áreas aledañas a empresas como SICARTSA y FERTIMEX y la mayoría de los esteros litorales.
- El análisis de bioconcentración de metales y plaguicidas realizados en especies de interés comercial y alimenticio (pargo, lisa, mojarra-tilapia, ronco, cuatete, jurel, huachinango, sierra, pámpano, sábalo, ostión, mejillón,

²²⁶ DÍAZ Montufar, José, *Evaluación y alternativas al problema de la basura en Ciudad. Lázaro Cárdenas, Michoacán*, Tesis de licenciatura, Morelia, Facultad de Biología, 1995, 63 pp.

²²⁷ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Galería 3, Sección: LEA, Caja: 478, Exp. S/N. fs. 220 pp, p. 146.

jaiba y camarón) detectaron la presencia de los diez metales seleccionados en diferentes concentraciones.²²⁸

En este estudio se puede observar de manera general que el deterioro ambiental en la zona es grave, y a esto se le agrega la contaminación que se genera en la ciudad, pero si se pretende conocer mas al respecto es necesario realizar una nueva investigación sobre el tema de manera específica.

Alejandro Toledo y Lorenzo Bozada hicieron un estudio sobre el delta del río Balsas, y mencionan lo siguiente: “la estrategia con la que se construyó el complejo portuario-industrial, terminó por producir serios desequilibrios estructurales en la economía y la sociedad regionales:

1° Las inversiones masivas se localizaron en la parte central del delta, en tanto que su entorno rural, hacia el occidente y el oriente quedó muy rezagado.

2° La estructura productiva del complejo portuario-industrial se concentro en las industrias metálicas básicas y, especialmente, en dos grandes empresas: SICARTSA (40%) e ISPAT (55%). Se trata de un crecimiento industrial que ha generado un escaso valor agregado local y una nula integración con otras actividades productivas de niveles intermedios. Y que, ha dado además como resultado un desarrollo industrial y portuario que hoy funciona debajo de sus previsiones, dejando subutilizada una infraestructura instalada a costos impagables para el ambiente y la sociedad.

3° El crecimiento industrial esta limitado a una serie de actividades intensivas en capital y ahorradoras de mano de obra, lo que propició un distanciamiento entre las actividades de punta y su entorno macroeconómico y, a la postre, el crecimiento hipertrofiado de actividades secundarias, comerciales y de servicios, en franco detrimento de las actividades primarias agrícolas y pesqueras de la región, de las que se sostenían el

²²⁸ TOLEDO Ocampo, Alejandro, *Hacia un diagnostico socioeconómico y ambiental del delta del río Balsas*, p. 71-99, en ALCALÁ, Graciela, et al, *Espacios y actividades costeras en Michoacán. Aproximaciones varias*, México, El colegio de México, CICESE, El Colegio de Michoacán, 2003, 210 pp.

grueso de la población local, condenándolas a la antieconomía por su baja productividad frente a las actividades industriales, y por lo tanto, a su extinción inexorable.

4° La ocupación del espacio biológicamente más productivo y ecológicamente más crítico por las plantas industriales y obras de infraestructura, propició la pérdida del suelo agrícola y de los ecosistemas biológicamente productivos del delta (humedales y esteros) a favor de los usos industriales y urbanos. Complejos industriales y ciudades se ubicaron entre terrenos ejidales, sustrayéndolos de la producción agrícola o sobre áreas ambientalmente críticas del delta. Esto propició la desaparición de zonas clasificadas como la 'relevancia ecológica' para la fauna silvestre por su adecuada calidad como hábitat (por su alta diversidad de especies, por ser un lugar de alimentación, refugio y anidación), tales como los humedales, esteros, islas y el propio estuario del río Balsas.

5° La pérdida de importancia de las actividades primarias a medida que avanzaban los procesos de operación del complejo portuario-industrial, se tradujo en una reducción sistemática de la oferta regional de alimentos. La superficie dedicada a la producción agrícola disminuyó en los años posteriores a la creación del complejo. Lo que tuvo que resolverse con base en importaciones extraregionales, que culminaron en intensos procesos inflacionarios, acelerados por las agudas desigualdades en la distribución de los beneficios del crecimiento regional.

6° La relación contradictoria que se estableció entre los reducidos niveles de ocupación permanente propiciados por el polo industrial y los altos precios de los bienes y servicios básicos (alimentación, vivienda, educación, salud, etc.) acentuaron las desigualdades sociales que hoy caracterizan a la región.

7° La diferenciación y las desigualdades sociales fueron los resultados de la lógica productiva de las inversiones que se aplicaron en la región.”²²⁹

²²⁹ TOLEDO, Alejandro y Lorenzo Bozada, *El delta del río Balsas. Medio Ambiente, pesquerías y sociedad*. México, SEMARNAT, INE, COLMICH, 2002, 294 pp., p.34-35

En estos siete puntos se puede observar que además de los problemas económicos, los problemas ambientales son grandes, como son la desaparición de algunas zonas naturales en las cuales las distintas especies anidaban o eran utilizadas para localizar su alimentación; en este aspecto es en donde interviene el derecho ambiental cuando se busca mediante la ley tratar de proteger estas zonas para que la destrucción ambiental no continúe a pasos agigantados afectando el lugar.

Otro problema ambiental que se presenta en el área es el cambio de los patrones naturales de flujo de agua y del régimen de sedimentación del río Balsas, debido a las obras hidráulicas realizadas en su cauce superior, especialmente en sus cuencas media y baja. Es decir, las presas que se construyeron en el área fragmentan los ecosistemas fluviales, aíslan a las comunidades bióticas y se interrumpen los movimientos migratorios de las especies.

Los instrumentos legales para la protección del ambiente son varios, entre ellos podemos encontrar la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, de manera principal y lo dispuesto en las distintas normas oficiales que regulan este tema.²³⁰

Además, de los problemas de la contaminación en el periodo de la construcción del puerto y la instalación de la siderúrgica se presentaron otros problemas, esto debido a que los habitantes de esa zona empezaron a sufrir las vedas a la cacería de la tortuga, reptil que habían cazado por mucho tiempo, estos pescadores elaboran una carta dirigida al Presidente de la República Lic. Luis Echeverría Álvarez, en la cual solicitaban se les permitiera la cacería de tortuga para su alimentación, se justificaban mencionando que desde el año de 1974 los barcos extranjeros venían a las costas de Michoacán y se llevaban las tortugas en grandes cantidades, pedían también que se les dejara de perseguir a ellos como criminales y proponían que se instalaran criaderos de tortuga fomentando así la producción de la especie, comprometiéndose a cuidar dichos criaderos y solicitando el permiso de la caza de la tortuga como medio para alimentarse; dicha carta es firmada por un señor llamado Moisés Espinoza Pérez.²³¹

²³⁰ Estas normas y leyes ya fueron mencionadas en el capítulo III, en la página 146.

²³¹ ARCHIVO GENERAL DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE MICHOACÁN, DIVISIÓN: municipios, CAJA: 2; EXPEDIENTE: 12; AÑO: 1975.

Ya desde entonces el patrimonio marino²³² del estado se veía afectado, esto debido a la incomunicación en la que se encontraba la región, los pescadores realizaban pesca doméstica, pero al momento en que se retoma el interés por la costa, estas personas tiene que cambiar sus hábitos de trabajo y alimenticios, esto debido a que las especies que ellos cazaban para alimentarse se convirtieron en especies protegidas, además de que la población aumentó en el momento de la instalación de la siderúrgica y más adelante del puerto; muchos de los pescadores que vivían en esa zona dejaron de realizar ese trabajo y empezaron a solicitar empleo en la siderúrgica como albañiles y obreros.

III.9 LOS RECURSOS MARINOS COMO PATRIMONIO DEL ESTADO DE MICHOACÁN.

En Melchor Ocampo del Balsas (hoy Lázaro Cárdenas) la pesca de tiburón y la extracción y venta de su hígado tuvo un gran auge y trascendencia; en 1946 se fundó la primera cooperativa pesquera de la costa de Michoacán, la cual se registró como S.C.P.P. “El Balsas”, S.C.L.; en la cual se agruparon 53 socios, quienes contaban con embarcaciones y conocimientos para navegar y realizar la pesca marina.

En la década de los sesenta fue importante también la captura de caimanes, principalmente en los esteros de las márgenes del Balsas hasta Playa Azul, de los cuales se utilizaba la piel, había personas que se dedicaban exclusivamente a la captura y a la comercialización, pero por la intensa actividad pronto comenzó a desaparecer el lagarto de los esteros, lo que llevó a la especie al límite de la extinción.²³³

Los índices de pesca eran bajos y la mayor parte de ella era de autoconsumo o doméstica. Pero con la llegada de un número importante de habitantes a esta zona el comercio de productos marinos tuvo gran relevancia. Pero cabe mencionar que en Lázaro Cárdenas la actividad laboral que se realiza con mayor preferencia es la industrial.

²³² Se toma como concepto de patrimonio marítimo o marino de elaboración propia el siguiente: es el conjunto de elementos naturales renovables y no renovables como son la flora y la fauna marina que sirve a los hombres para su sobre vivencia y éstos tienen la obligación de conservarlos y protegerlos por ser propiedad de la humanidad en general.

²³³ MARÍN Guardado, Gustavo, *La pesca en la costa de Michoacán; una visión de conjunto*, op cit, p. 35.

Durante la década de los ochenta los pescadores de Ciudad Lázaro Cárdenas que realizaban su trabajo en la desembocadura del río Balsas (pesca de litoral), empezaron a ver el problema que tenían al comprobar que sus niveles de captura eran bajos y que algunas de las especies estaban desapareciendo. Esta situación la relacionaron con el crecimiento industrial en la zona y la contaminación que producían en el río, en los esteros y en el mar.

“En 1991 todas las organizaciones pesqueras de la ciudad (en total 3 cooperativas, 6 uniones de pescadores, un grupo solidario y 4 permisionarios) se unieron bajo el liderazgo de José Luis Valdovinos, quien ofreció asesoría legal para llevar a buen puerto las demandas de los pescadores ante las empresas SICARTSA, NKS, FERTINAL, ISPAT y SERSINA. Los pescadores pedían la rehabilitación ecológica de las zonas dañadas por la contaminación, programas de desarrollo para activar la pesca ribereña, vivienda para ellos y sus familias y una indemnización por las pérdidas que desde años atrás habían sufrido en sus cuotas de pesca, todo debido a la negligencia e inconciencia de los administradores de tales empresas, con lo cual afectaron grave e irreversiblemente el medio natural.”²³⁴

Los pescadores de Lázaro Cárdenas han señalado de manera organizada y enérgica los daños cometidos al medio ambiente en el delta del río Balsas, además de mantener un combate contra los intereses industriales para poner un alto a la contaminación de los espacios vitales en donde desarrollan su trabajo; pero a pesar de esto siguen siendo un grupo que ocupa un sitio marginal en la vida económica y social de la región.²³⁵

En la actualidad todavía se encuentran implementados distintos programas para la conservación de la tortuga y la prohibición de su cacería, pero aún hace falta mayor vigilancia para la conservación de estos animales patrimonio natural del estado de Michoacán.²³⁶

²³⁴ MARÍN Guardado, Gustavo, *La pesca en la costa de Michoacán; una visión de conjunto*, op cit, p. 59-60.

²³⁵ Para conocer las distintas organizaciones y cooperativas que existen en la Costa de Michoacán, ver el anexo 12, cuadro 13.

²³⁶ Sobre este aspecto de la conservación de la tortuga, se investigó en la biblioteca de la Facultad de Biología en donde se encontraron escasas tesis que trabajan sobre este tema, entre las que se consultaron se obtuvieron algunos de los siguientes datos:

El tipo de tortuga que se estudió: la Tortuga Negra, *Chelonia agassizi* Bocourt, 1868 (Reptilia: Testudinata).

Problemática: la tortuga tiene constantes amenazas como el robo de huevo, captura de crías juveniles y adultas, prelación o ataque a crías, nidos, juveniles y los adultos por animales domésticos o ferales; pesca incidental y pesca directa; existencia de áreas críticas sin vigilancia ni medidas de protección en Michoacán y en la vertiente del Pacífico oriental; construcciones de luz artificial en las playas de anidación y la pérdida de los hábitat de alimentación y reproducción.²³⁷

Este tipo de tortuga es uno de los más representativos que llegan a las costas de Michoacán, pero como se puede observar en la ubicación en donde hacen sus nidos es en playas en donde el hombre no ha intervenido a gran escala, como en el caso del puerto de Lázaro Cárdenas, en donde se modifica totalmente el hábitat natural de distintas especies y éstas tienen que cambiar su lugar de reproducción o en algunos casos la especie llega al peligro de extinguirse.

Debo hacer referencia que el tema del patrimonio marino en Michoacán es extenso y requiere de una investigación más profunda y de manera particular, pero es un aspecto importante que se debe mencionar por la relación que existe con el Derecho Marítimo y el Derecho Ambiental, determinando que dicho punto de relación es el de la protección de los mares y sus especies vivas y no vivas que son parte del territorio nacional.

Como hemos visto a través de la presente investigación y retomando lo dicho por Laura Solís en el Seminario de Historia y Desarrollo Regional de la Facultad de Historia, el estudio de la historia de la conformación del derecho marítimo, nos permite comprender la relación de la norma jurídica, no solamente como herramienta para regular y organizar una

Ubicación: esta tortuga anida en Colola y Maruata, Michoacán, principal centro de desove de la tortuga negra. Su área de reproducción comprende entre el Faro de Bucerías (18° 29' N y 103° 29' O) y el delta del río Nexpa (18° 08' N y 102° 58' O).

Periodo de reproducción: se da entre los meses de septiembre y diciembre, y las playas mas visitada durante esta época son Colola y Maruata.

Nidada: las hembras anidan entre las 8:00 p.m. y 4:00 a.m., y desovan entre 66-74.7 huevos por nido, menos que en la Playa el Naranjo (87 huevos por nido) e Islas Galápagos (84 Huevos por nido).

²³⁷ UGALDE Caballero, Graciela, *Caracterización de la colonia anidatoria de la tortuga negra, Chelonia agassizi Bocourt, 1868 (Reptilia: testudinata) de Colola, Michoacán, México, con base en caracteres morfológicos, merísticos y reproductivos*, Tesis de Maestría, Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo, Mzatlán, Sinaloa, 2003, 120 pp.

actividad, sino como instrumento que refleja el contexto histórico de una nación, y la búsqueda por impulsar acciones múltiples para el mejor aprovechamiento de los recursos naturales, en este caso del patrimonio marítimo.

El estudio de caso del puerto de Lázaro Cárdenas, nos permitió que el análisis de la historia del derecho marítimo, se convirtiera en una ventana para observar la problemática de este espacio nodal, donde siguen formándose esperanzas, para mejorar las condiciones de vida de los michoacanos en nuestro país. La intensa actividad de los diversos sectores de la sociedad, a nivel local, nacional e internacional, así lo demuestran y el derecho marítimo es una herramienta viva, que no solamente refleja las circunstancias económico-sociales de una época, sino que se convierte también en un reflejo o fractal, desde donde los sujetos históricos buscan vislumbrar y construir el futuro.

CONCLUSIONES.

A lo largo de la investigación se han resuelto las distintas interrogantes planteadas al principio de la misma respecto a la historia del derecho marítimo, así mismo se abren dos líneas de investigación novedosas como es el estudio de la conservación protección y fomento al desarrollo sustentable del patrimonio marítimo y el estudio del derecho ambiental, ambas se trabajan en la investigación dando origen a nuevas inquietudes para profundizar en ambos temas.

En relación a la interrogante general en donde se pretende resolver y determinar ¿cuáles son las características del derecho marítimo en México y sus repercusiones en la conservación del patrimonio del puerto de Lázaro Cárdenas?, se resuelve de la siguiente manera, las características del derecho marítimo en México es que se ha ido conformando en base al proceso histórico del mismo, una de ellas es que el derecho marítimo tiene su origen en la legislación castellana, es decir, no es un derecho nuevo, solamente que hasta el siglo XIX encontramos la denominación de derecho marítimo, pero la regulación de las actividades en el mar viene del derecho indiano. El derecho marítimo formó parte por mucho tiempo del derecho mercantil, se le conocía como comercio marítimo, causa por la cual en algún momento de la investigación se menciona de esta manera.

El derecho marítimo fue entonces regulado por las leyes del Toro de 1505, y posteriormente por el derecho indiano, pero a lo largo de todo el periodo de dominación española el derecho marítimo siempre formó parte del derecho mercantil, todavía aún en el siglo XIX se siguieron aplicando algunas normas del derecho indiano.

Otra figura importante que marcó la regulación del derecho marítimo a lo largo del siglo XIX fue el corso marítimo que consistía en la actividad naval efectuada por los particulares, en tiempo de guerra o de represalias, con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos del mismo, en la que deben sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño, figura que desaparece posteriormente por ser obsoleta en base a lo determinado por la comunidad de naciones.

El Derecho Marítimo es un derecho antiguo que se ha modernizado de acuerdo con los cambios sociales, el aspecto principal que regula es la actividad marítima, y su relación con las actividades portuarias, la comunicación interoceánica, de explotación de los recursos del mar, del comercio y de las relaciones internacionales.

Un ejemplo de esta modernización de las leyes es la creación de la ley de navegación en 1963, derogada posteriormente en 1994, la creación de la ley federal del mar en 1985, la continua regulación de las actividades pesqueras y portuarias con sus respectivas leyes y reglamentos.

Otra característica que se observa del derecho marítimo es que no es un derecho aislado, es decir, mantiene relación con distintas ramas del derecho como son el civil, el administrativo, el laboral, de una manera muy estrecha con el derecho mercantil, el internacional y ahora con el ambiental.

Dentro de estas características podemos mencionar que el derecho marítimo no es solo la regulación de los buques y su navegación, sino que es un derecho plural, ya que en el intervienen como se menciona a lo largo de la investigación la actividad portuaria, la actividad pesquera, intervienen también distintas secretarías de gobierno, no solo la secretaría de marina, sino también la secretaria de comunicaciones y transportes, la secretaria de gobierno, la secretaría de salud, por mencionar algunas.

Entre las repercusiones del derecho marítimo en la conservación del patrimonio del puerto de Lázaro Cárdenas, encontramos las siguientes:

- 1.- En la construcción del puerto se tomaron en cuenta los principios de la ley.
- 2.- En lo relacionado con la pesca se pretende la conservación, protección y explotación de los recursos marinos, y para lograr esto se formaron cuatro zonas, las cuales son: zona reservada de refugio, zona reservada de cultivo, zona reservada de pesca y zona reservada de explotación. Estas son ubicadas en distintos lugares de la costa según la necesidad de cada entidad, en el caso de Michoacán existe una zona de refugio para la tortuga negra, en el municipio de Aquila, en las cercanías del puerto de Lázaro Cárdenas

llegan algunas tortugas, pero debido a la actividad constante de los buques estas tienen que buscar playas más tranquilas.

Dentro de la conformación del derecho marítimo se presenta un aspecto importante, el cual consiste en las distintas aportaciones que se obtienen de los tratados internacionales, con los cuales México fortalece su derecho marítimo. Una de estas aportaciones fueron las que se obtuvieron en las distintas Convenciones de las Naciones Unidas para la creación del Nuevo Derecho del Mar, en donde se determina el espacio de mar territorial que va a corresponder a cada uno de los Estados que posean litorales, aspecto en el que México se encuentra en un lugar privilegiado por la gran extensión de litoral que posee.

Gracias a las resoluciones tomadas en estas convenciones, en México se crea la Ley Federal del Mar, en donde se inicia una regulación formal de la explotación y conservación de los recursos marinos vivos o no vivos.

En lo relacionado con las causas de reactivación de las costas, podemos determinar que al iniciar las Convenciones de las Naciones Unidas en el año de 1956, en México se da el inicio de los distintos cambios para que los puertos existentes en ese momento se modernizaran, además de empezar a analizar la posibilidad de ampliar la anchura del mar territorial, se inician algunos programas para fomentar la pesca doméstica, esto debido a que la política exterior, principalmente la de las grandes potencias marítimas, era el obtener los recursos naturales que habían sido descubiertos recientemente en el océano Pacífico, por lo tanto México se da a la tarea de tratar de extender su mar territorial para poder explotar los recursos marinos vivos y no vivos existentes en las cercanías del país. Tenemos entonces que la reactivación de las costas tiene como finalidad la apropiación de los recursos marinos para el beneficio del país.

Al presentarse esta reactivación de las costas, se da también una ampliación al transporte marítimo, pero al fomentarse más esta actividad, el aumento de puertos y ciudades portuarias, así como la continua explotación de los recursos marítimos, aunado a esto las actividades turísticas también trajeron consecuencias como el aumento de la

contaminación en las costas. Se da una continua aplicación del derecho marítimo en todo el litoral mexicano, así mismo se presenta una nueva relación de esta rama del derecho con la protección del ambiente.

Para lograr una regulación en este aspecto nace el derecho ambiental como tal, ya existían algunas disposiciones legales para controlar la contaminación y la sobreexplotación de los recursos naturales en general; pero este derecho ha sido presentado en algunos apartados de la investigación porque tiene una relación estrecha con el derecho marítimo, principalmente cuando se trata de proteger y conservar los recursos marítimos, los cuales en esta investigación son considerados como patrimonio de la Nación.

En lo que se refiere al patrimonio, se toma los recursos marítimos como patrimonio de la Nación, porque son bienes que pertenecen a la sociedad en general, y ésta tiene la obligación de protegerlos y conservarlos, asimismo tiene el derecho de extraerlos como en el caso de los peces, en donde existen cuatro modalidades para su explotación y conservación, las cuales son, la pesca doméstica, la de explotación, la de carácter científico y la deportiva. Por lo tanto así como se les exige conservar este recurso marino, también se tiene el derecho para consumirlo.

En cuanto a lo relacionado con el patrimonio de los recursos naturales del mar, el derecho marítimo contempla las aportaciones de algunos tratados y convenios internacionales, como los derivados de las tres Convenciones de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar; de la Conferencia de las Naciones Unidas del Nuevo Derecho del Mar realizada en Montego Bay, Jamaica. Estas aportaciones fortalecieron la forma de proteger los recursos marinos considerados patrimonio del país.

En lo relacionado al puerto de Lázaro Cárdenas, tenemos que éste proyecto fue iniciado durante la segunda mitad del siglo XIX, pero logra su consolidación en el siglo XX cuando se inicia la explotación de los recursos ferríferos de la región. La construcción del puerto no es una casualidad, sino la consolidación de un proyecto que se pensó en el siglo XIX, pero que se consolida en la segunda mitad del siglo XX, la construcción del puerto

tiene como finalidad no solo la reactivación de la costa michoacana, sino también ser una salida de los recursos naturales existentes en la zona para poder ser exportados, así como la importación o servir de puerto comercial como esta sucediendo.

El puerto de Lázaro Cárdenas es un espacio nodal específico, porque cuenta con todas las características necesarias para ser el punto de conexión entre el interior del país hacia el exterior, es decir, el puerto tiene una ubicación estratégica para lograr una comunicación hacia el centro del país, pero también hacia Norteamérica, Sudamérica y Asia, esta comunicación le sirve no solo para llevar a cabo la entrada y salida de mercancías, sino también para fomentar el interés por la protección y explotación de los recursos marinos patrimonio de México.

También en el puerto de Lázaro Cárdenas se ve reflejado el derecho marítimo, porque interviene en todos sus aspectos, como es la actividad portuaria, la cual es regulada por la ley de puertos, existe también una capitanía de puerto, la cual es establecida por la Secretaría de Marina de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Navegación, para la construcción del puerto intervino la secretaría de comunicaciones y transportes como parte del derecho marítimo, porque este requiere el apoyo de distintas secretarías para lograr la aplicación de las leyes que lo conforman.

Vemos entonces que el derecho marítimo es aplicado en el puerto de Lázaro Cárdenas en todos sus aspectos pero de manera más continua en lo relacionado con la forma de regular la actividad portuaria.

Actualmente el puerto de Lázaro Cárdenas, se considera como el puerto del siglo XXI, la modernización de sus instalaciones y la construcción de una vía de comunicación terrestre moderna y corta como es la autopista lo hacen un puerto con grandes posibilidades de desarrollo económico; pero todavía es necesario fomentar una cultura marina en la población, lo cual es un nuevo reto que se debe lograr para poder consolidar al país como una nueva potencia marina, es necesario hacer mención que este desarrollo económico no debe estar alejado de la protección al ambiente de la región de la costa de Michoacán.

El derecho marítimo en México es un cuerpo legislativo de vanguardia que se ha convertido en un instrumento eficiente para el manejo y organización de las actividades en el mar, el caso del puerto de Lázaro Cárdenas así lo demuestra, sin embargo aunado a la construcción del puerto, como resultado de la creación de la siderúrgica, los problemas socioambientales se han manifestado con gran rapidez.

Los legisladores han actuado con rapidez en la elaboración de nuevas leyes para proteger el patrimonio marítimo, tanto a nivel internacional, como nacional, así el derecho marítimo aportó las bases para la elaboración de leyes que regulen las actividades en el mar y que se han retomado por el derecho ambiental, sin embargo los problemas ambientales no se resuelven. El mar ese gran ecosistema sigue sufriendo un constante proceso de contaminación, parece que la función del derecho de regular, organizar, normar para el mejor uso y manejo de los recursos del mar, no es suficiente.

Probablemente requerimos construir dinámicas diferentes para que el hombre industrial conviva y proteja el entorno natural que ha invadido.

ANEXO I

Cuadro 1		
CUADRO DE LEYES MARÍTIMAS		
ANTIGÜEDAD	MEDIEVO	ÉPOCA MODERNA
<p>Código de Manú Leyes Rodias Leyes atenienses Derecho Romano Código Teodosiano y Justiniano Digesto Basílicas</p>	<p>Asisses de Jerusalén Tablas de Amalfi Roles de Olerón Leyes Wisby Código Hanseático Libro negro del Almirantazgo Consulado del mar Guidón de la Mer Legislación española: <ul style="list-style-type: none"> • Partidas del Rey Alfonso X, el sabio </p>	<p>Ordenanzas de la Marina de Luis XIV: <ul style="list-style-type: none"> • Código de Napoleón 1807. • Código de Comercio 1808 <p>Ordenanzas de Bilbao 1531, 1560, 1737 Ordenanzas y estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla. Ordenanza inglesa de Cronwall.</p> </p>

FUENTE: elaboración propia tomando los datos de los libros de CERVANTES Ahumada Raúl, *Derecho marítimo*.²³⁸

Cuadro 2	
LEYES EN MÉXICO DE 1854 A 1989	
Acta de navegación para el comercio de la República Mexicana	1854
Código de comercio Lares	1854
Decreto sobre Causas de Almirantazgo	1854
Ley Reglamentaria de la Marina Nacional	1857
Colección de leyes, decretos y reglamentos de Imperio	1865
Código de comercio	1884
Código de comercio	1890
Ley de puertos libres	1923

²³⁸ CERVANTES Ahumada Raúl, *op cit*, p. 9-13.

Ley para el servicio de cabotaje	1929
Ley de vías generales de comunicación	1940
Reglamento de yates	1940
Reglamento para la navegación de cabotaje	1941
Reglamento para el abanderamiento y matrícula	1946
Ley de puertos libres (reformas)	1946
Ley de navegación y comercios marítimos	1963
Ley Federal para el Fomento de la Pesca	1972
Ley de puertos (deroga la ley de puertos libres)	1973
Reglamento de operación en los puertos de administración estatal	1975
Reglamento de servicio de pilotaje	1980
Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana	1980
Reglamento para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana cap. III, IV y V	1981
Ley Federal para el Fomento de Pesca (reformas a los artículos 5° y 10°)	1983
Ley Federal de Pesca	1986
Reglamento del padrón de abanderamiento mexicano	1986
Reglamento para el transporte multimodal internacional	1989

FUENTE: elaboración propia tomando los datos de los libros de CERVANTES Ahumada Raúl, *Derecho marítimo*, DE PINA Vara, Rafael, *Derecho mercantil*, y LÓPEZ Cavaría, José Luis, *Derecho pesquero*²³⁹

Cuadro 3	
LEYES VIGENTES QUE REGULAN EL DERECHO MARÍTIMO	
Ley General de Bienes Nacionales	1981
Reglamento de la zona federal del mar territorial	1981
Ley Federal del Mar	1986
Ley de Puertos	1993
Reglamento de Puertos	1994
Ley de Pesca	1994
Ley de Navegación	1994
Reglamento de la ley de Navegación	1998

FUENTE: elaboración propia tomando los datos de los libros de DE PINA Vara, Rafael, *Derecho mercantil*, y LÓPEZ Chavarría, José Luis, *Derecho pesquero*.²⁴⁰

²³⁹ CERVANTES Ahumada Raúl, *op cit.*, DE PINA Vara, Rafael, *Derecho mercantil mexicano*, México, Porrúa, 2002, 506 pp., LÓPEZ Cavaría, José Luis, *Derecho pesquero*, México, Mc Graw Hill, UNAM, 1997, 55 pp.

²⁴⁰ DE PINA Vara, Rafael, *op cit.*, LÓPEZ Cavaría, José Luis, *op cit.*

ANEXO 2

Cuadro 4	
TRATADOS Y CONVENCIONES INTERNACIONALES RELATIVOS AL DERECHO MARÍTIMO,	
Tratado multilateral	16 de abril 1856
Tratado bilateral México - Ecuador	1° de julio 1888
Tratado bilateral México – Rep. Dominicana	28 de marzo 1890
CMI Uniform Rules on Sea Way Bills	
CMI Rules on Electronic Bills of Lading	
Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels.	Bruselas, 1910
Reglamento internacional de puertos marítimos	9 de diciembre 1923
International Convention for unification on Certain Rules of Law relating to Bills of Lading.	Reglas de la Haya, Bruselas, 1924
Tratado bilateral México - Ecuador	4 de mayo 1934
International Convention for the Regulation of Whaling	Washington, 1946
Organización Marítima internacional	6 de marzo 1948
Declaración de Santiago.	Santiago de Chile, 1952
International Convention Relating to the Arrest of sea-going Ships.	Bruselas, 1952
Declaración sobre Zona Marítima (complementaria a la Declaración de Santiago)	Lima, 1954
Convención interamericana de transporte marítimo	7 de junio 1963
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic.	Londres, 1965
Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Reglas Wisby.	Bruselas, 1968
Arqueo de buques	23 de junio 1969
Convenio sobre los accidentes que causen contaminación con hidrocarburos	29 de noviembre de 1969
Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos.	Bruselas, 1971
Convention relating to Civil Liability in the field of Maritime Carriage of Nuclear Material.	Bruselas, 1971
International Convention for the Safe Containers.	Ginebra, 1972
Convenio para la prevención de la Contaminación Marina provocada por vertidos desde Naves y Aeronaves.	Oslo, 1972
Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina provocada por vertidos desde Naves y Aeronaves.	Oslo 1972
Convention on the International Regulations for Preventing	Londres, 1972

Collisions at Sea.	
Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage.	Paris 1972
Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL.	Londres, 1973
International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).	Londres, 1974
Seguridad humana en el mar	1° de noviembre 1974
Convenio sobre telecomunicaciones móviles	3 de septiembre de 1976
Derechos marítimos	19 de noviembre 1976
Tratado bilateral México - Venezuela	28 de agosto 1978
Tratado bilateral México - URSS	7 de julio 1978
Tratado bilateral México - Bulgaria	12 de julio 1978
Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de Hamburgo.	Viena, 1978
Convención sobre Especies Migratorias.	Bonn, 1979
Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías.	Viena, 1980
United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods.	Ginebra, 1980
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.	1982
Tratado bilateral México - China	18 de julio 1984
Tratado bilateral México – Países Bajos	18 de octubre 1984
United Nations (UNCTAD) Minimum Standards for shipping Agents.	Ginebra, 1988
Seguridad de navegación marítima	10 de marzo 1988
Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la contaminación por Hidrocarburos.	Londres, 1990
UNCTAD/ICC Rules of Multimodal Transport Documents.	Ginebra, 1992
International Convention on Maritime Liens and Mortgages	Ginebra, 1993
Convención de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional.	Viena, 1994
Inter-Club New York Produce Exchange Agreement (NYPE)	1996
Instrumento de Adhesión de España al acuerdo sobre Privilegios e Inmunities del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, hecho en Nueva York.	23 de mayo de 1997
Protocolo sobre los Privilegios e inmunities de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.	Kingston, 1998
Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques.	Ginebra, 1999

FUENTE: elaboración propia tomando los datos de la página de Internet de la Secretaría de Relaciones Exteriores.²⁴¹

²⁴¹ www.sre.gob.mx, consultada el día 15 y 21 de noviembre del 2005

ANEXO 3

CUADRO 5 Votaciones de la Segunda Comisión sobre aguas Territoriales respecto a la anchura del Mar Territorial,		
<i>A favor de 3 millas</i>	<i>Aceptan 3 millas a condición de que haya una zona contigua adicional</i>	<i>A favor de 4 millas</i>
Canadá China Estados Unidos Gran Bretaña Grecia Holanda India Japón Unión Sudafricana	Alemania Bélgica Egipto Estonia Francia Islandia Polonia	Finlandia Noruega Suecia
<i>A favor de 6 millas</i>	<i>A favor de 6 millas con una zona contigua adicional</i>	<i>A favor de 12 o más millas.</i>
Brasil Chile Italia Rumania Uruguay Yugoslavia	Cuba España Letonia Persia Turquía	Portugal U.R.S.S.

FUENTE: Cuadro elaborado por Alfonso García Robles en su libro *El mar territorial*.²⁴²

²⁴² GARCÍA Robles, Alfonso, *La Anchura del mar territorial*, México, El Colegio de México, 1966, 127 pp., p.34.

ANEXO 4

a) *Proclama número 2667, del presidente de los EUA, Harry S. Truman, acerca de la política de los Estados Unidos de América en relación con los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino y de la plataforma continental, 28 de septiembre de 1945.*

b) *Orden ejecutiva.*

Considerando que el gobierno de los Estados Unidos de América, consciente de la necesidad mundial de nuevas fuentes de petróleo y otros minerales, juzga conveniente estimular los esfuerzos encaminados a descubrir y hacer disponibles nuevos suministros de estos recursos; y

Considerando que sus expertos en la materia opinan que tales recursos se encuentran bajo muchas partes de la plataforma continental, fuera de las cosas de los Estados Unidos de América, y que su utilización es ya posible o lo será en fecha próxima gracias al progreso tecnológico moderno; y

Considerando que, en interés de su conservación y prudente utilización, se requiere una jurisdicción reconocida acerca de estos recursos y su desarrollo; y

Considerando que, en opinión del gobierno de los Estados Unidos, el ejercicio de la jurisdicción sobre los recursos naturales del subsuelo y el lecho marino de la plataforma continental por la nación contigua es justo y razonable, puesto que la efectividad de las medidas para utilizar o conservar estos recursos dependería de la cooperación y protección desde la costa, dado que es posible considerar la plataforma continental como una extensión de la masa de tierra de la nación costera y, por lo mismo, de su propiedad natural, puesto que estos recursos frecuentemente forman una extensión hacia el mar del depósito que yace dentro del territorio, y puesto que la propia protección obliga a la nación costera a sostener una constante vigilancia de las actividades fuera de sus costas, misma que, por su naturaleza, es necesaria para la utilización de estos recursos;

Yo, Harry E. Truman, presidente de los Estados Unidos de América, proclamo, *en consecuencia*, la siguiente política de los Estados Unidos de América en relación a los recursos naturales del subsuelo y el lecho marino de la plataforma continental.

Preocupado por la urgencia de conservar y utilizar prudentemente los recursos naturales, el gobierno de los Estados Unidos considera los recursos naturales del subsuelo y el lecho marino de la plataforma debajo de la alta mar pero contiguos a las costas de los Estados Unidos como propiedad de los Estados Unidos, sujetos a su jurisdicción y control. En los casos en los que la plataforma continental se extienda hasta las costas de otro Estado, o que se comparta con un Estado adyacente, el límite será determinado por los Estados Unidos y el Estado interesado, de acuerdo con los principios de equidad. De esta manera, el carácter de alta mar de las aguas que están sobre la plataforma continental y el derecho a su libre e irrestricta navegación no se ven afectados en modo alguno.

b) Orden Ejecutiva del presidente de los Estados Unidos de América por la cual reserva y coloca ciertos recursos de la plataforma continental bajo el control y la jurisdicción del secretario del Interior, del 18 de septiembre de 1945.

Por virtud y con fundamento en la autoridad que me ha sido conferida como presidente de los Estados Unidos de América, se ordena que los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la plataforma continental debajo de la alta mar pero contigua a las costas de los Estados Unidos, pertenece a los EUA, desde este día por proclamación y se encuentran sujetos a su jurisdicción y control, por lo que se encuentran reservados, separados y colocados bajo la jurisdicción y el control del secretario del Interior, para propósitos administrativos, mientras que emita la legislación correspondiente. Ni esta orden, ni tampoco la referida proclamación, deberán considerarse que afectan la determinación por legislación o sentencia judicial de asunto alguno entre los Estados Unidos de América y otros Estados, relativos a la propiedad o el control del subsuelo y del lecho marino de la plataforma continental dentro o fuera del límite de las tres millas.

HARRY S. TRUMAN
La Casa Blanca
Septiembre 28 de 1945

Proclama 22667 del presidente de los EUA, Harry S. Truman, acerca de la política de los Estados Unidos de América, en relación con los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la plataforma continental del 28 de septiembre de 1945.
Orden Ejecutiva.

ANEXO 5

<p>Cuadro 6</p> <p>CUADRO DE CONCEPTOS</p>

MAR TERRITORIAL	ZONA CONTIGUA	ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA	ALTA MAR
<p>Es el lugar donde el Estado ribereño ejerce soberanía plena. Tiene una extensión de 12 millas marinas</p>	<p>Es la zona en donde el Estado costero ejerce una serie de competencias especiales en materia fiscal, aduanera, migratoria y sanitaria. Tiene una extensión de 24 millas.</p>	<p>Es aquella área marina situada más allá del mar territorial, en donde el Estado Ribereño ejerce derechos de soberanía sobre los recursos naturales vivos y no vivos. Consta de una extensión máxima de 200 millas marinas.</p>	<p>Es la zona de mar que no pertenece ni al mar territorial, ni a las aguas interiores de un Estado.</p>

FUENTE: elaboración propia tomando los datos de los libros de Alberto Székely y Alfonso García Robles.²⁴³

²⁴³ SZÉKELY, Alberto, *Derecho del mar*, México, UNAM, 1991, 65 pp. y GARCÍA Robles, Alfonso, *La anchura del mar territorial*, México, Ed. El Colegio de México, 1966.

ANEXO 6

CUADRO 7		
LEYES RELACIONADAS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN MÉXICO		
LEYES	AÑO	COMENTARIOS
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	2005	Los artículos que regulan lo relacionado a la propiedad de la nación en donde se incluye a los puertos son: el art. 27°, párrafos primero, cuarto, quinto y séptimo; el art. 42°, en las primeras seis fracciones; el art. 48°. En el art. 73° fracc. XIII encontramos la facultad del Congreso para dictar leyes correspondientes al derecho marítimo; y el art. 104° fracc. II en el cual se fija la competencia exclusiva de los tribunales federales para conocer de la materia de derecho marítimo.
Tratados internacionales		Dichos tratados tienen que ser acordes con las normas constitucionales, de acuerdo a lo establecido en el art. 133° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Ley de Navegación	1994	Esta ley derogó el Libro Tercero del Código de Comercio denominado “Del Comercio Marítimo” (arts. 641 a 944). Asimismo derogó el art. 19° - en lo que se oponga a la Ley de Navegación-; art. 21° fracs.. XII, XVI, XVII Y XVIII; art. 1043 fracs. III, V, VII Y VIII; y art. 1044° del mismo Código de Comercio. El Libro Tercero ya había sido derogado por la Ley de Navegación y comercio Marítimo de 1963, la cual fue derogada por la Ley de Navegación casi en su totalidad, la parte que aún continúa en vigor es el capítulo IV del Título tercero “Del seguro Marítimo” (arts. 222 a 232 y arts. 234 a 250). Deroga asimismo la Ley de Vías Generales de Comunicación (1940) en su art. 1° fracs. I, II, III y IV; el Libro Tercero “Comunicaciones por agua” (arts. 169 a 305); arts. 543, 544 y 545; y arts. 547 a 554. Abroga la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana de 1991 y sus reformas; la Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de cabotaje Interior del Puerto y Fluvial de la República de 1929; y la Ley sobre

		Subvenciones a la Marina Mercante Nacional de 1930.
Reglamento de la Ley de Navegación	1998	
Ley de Puertos	1993	Esta Ley deroga: a) Ley de Vías Generales de Comunicación en los arts. 172 a 183, 190, 210, 298 y 299; b) deja sin efecto el art. 110 de la misma ley, en lo que se refiere a puertos, terminales marinas, instalaciones y servicios portuarios; y c) artículos diversos de la ya derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Esta ley derogó a la anterior ley de Puertos de 1973, esta ley había derogado en ese año a la ley de Puertos libres de 1946 (esta ley contenía las reformas realizadas a la primera ley de puertos libres de 1923).
Reglamento de la Ley de Puertos	1994	
Ley General de Bienes Nacionales	1981	Esta ley determina cuales son los bienes de la Nación y el tipo de dominio que se ejerce sobre ellos por parte de la federación o por los particulares.
Ley de Vías Generales de Comunicación	1940	Esta ley ha sido derogada por diversas leyes de carácter específico, como la Ley de Navegación, la Ley de Puertos, , la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (1993), Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (1995).
Código de Comercio	1890	Es considerado un código muerto, ya que las relativas a sociedades mercantiles, títulos y operaciones de crédito, bancarias y bursátiles, seguro y comercio marítimo, quiebras, suspensión de pagos y concursos mercantiles, se encuentran reguladas actualmente por diversas leyes especiales, que han abrogado en lo conducente las disposiciones del añejo Código de Comercio.

FUENTE: elaboración propia, tomando los datos del libro de Rafael de Pina Vara²⁴⁴

²⁴⁴ DE PINA Vara, Rafael, *Derecho mercantil mexicano*, México, Porrúa, 2003, 589 pp., p.14 y 580-581.

ANEXO 7

CUADRO 8 BIENES DE USO COMÚN	
De acuerdo a la naturaleza de los propios bienes	De acuerdo a la forma de su incorporación al dominio público
a) Dominio público aéreo	a) Los que constituyen el dominio natural
b) Dominio público marítimo	b) Los que constituyen el dominio artificial
c) Dominio público terrestre	

FUENTE: elaboración propia tomando los datos de Gabino Fraga, *Derecho administrativo*, México, 2002.²⁴⁵

²⁴⁵ FRAGA, Gabino, *Derecho administrativo*, México, editorial porrúa, 2002, 506 pp. p. 446-448.

ANEXO 8

CUADRO 9	
CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS	
Por su navegación	Por sus instalaciones y servicios
<p style="text-align: center;">DE ALTURA: cuando atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales.</p>	<p>COMERCIALES: cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o pasajeros en tráfico marítimo.</p>
	<p>INDUSTRIALES: cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona de puerto o Terminal.</p>
<p style="text-align: center;">DE CABOTAJE: cuando solo atienden embarcaciones personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.</p>	<p>PESQUEROS: cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera.</p>
	<p>TURÍSTICOS: cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.</p>

FUENTE: elaboración propia, tomando los datos de la Ley de Puertos.²⁴⁶

²⁴⁶ CÓDIGO DE COMERCIO y leyes complementarias, *Ley de Navegación y Ley de puertos*; México, Porrúa, 1997, 871 pp, p. 543.

ANEXO 9

CUADRO 10 PUERTOS DE MÉXICO	
Puertos de altura	
En el Pacífico:	En el Golfo de México
Ensenada, Isla de Cedros, Puerto de San Carlos, Cabo San Lucas, De la Paz, Guaymas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz.	Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Morelos, Cozumel
Puertos de cabotaje	
En el Pacífico:	En el Golfo de México
Puerto Peñasco, Santa Rosalía, San José del Cabo, Topolobampo, Altata, San Blas, Zihuatanejo, Puerto Escondido, Puerto Angel, Madero.	Matamoros, Tecolutla, Nautla, Alvarado, De Frontera, Ciudad del Carmen, Champotón, Campeche, Celestún, Telchac, Juárez, Isla Mujeres, Chetumal

FUENTE: elaboración propia con los datos tomados del Atlas de Geografía de México Interactiva.

ANEXO 10

CUADRO 11 Recursos de fauna 1984-1985		
ESPECIES	MILES DE TONELADAS	
	1984	1985
Consumo Humano directo	784	812
Consumo Humano Indirecto	318	402
Uso Industrial		
Sargazo de mar	19	27
Algas	11	11
Total Nacional	1135	1255

FUENTE: Cuadro tomado del libro de Ángel Bassols Batalla p. 237.²⁴⁷

²⁴⁷ BASSOLS Batalla, Ángel; *Recursos Naturales de México; teoría, conocimiento y uso*; México, Nuestro Tiempo, 1989, p. 237.

ANEXO 11

CUADRO 12 TORTUGAS DEL PACÍFICO.	
NOMBRE COMÚN	LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA
Tortuga prieta, palarma, sacacillo.	En el litoral del Pacífico, desde la península de Baja California hasta Chile, incluyendo la isla de Hawai.
Tortuga golfita, pinta, amarilla, caguama.	En los litorales del Pacífico occidental, desde la península de Baja California hasta Chile y la isla de Hawai. Es la más importante del Pacífico mexicano ya que soporta la mayor parte de la pesquería de este litoral.
Tortuga caguama.	Se localiza en todo el litoral del Pacífico occidental. En nuestro país abunda más en Baja California, Sinaloa y Nayarit.
Tortuga carey, pico de halcón.	Se encuentra a todo lo largo del litoral del Pacífico mexicano, principalmente en Baja California, Sonora, Jalisco, Michoacán y Oaxaca.
Tortuga de cuero, de canal, laúd, tinglada.	Se distribuye desde la costa sur de California, E.U.A., hasta Chiapas, con concentraciones en las islas Coronado, La Paz y Guaymas.

FUENTE: elaboración propia tomando los datos de M. Fernanda Ruíz Durá.²⁴⁸

²⁴⁸ RUÍZ Durá, M. Fernanda, *Recursos pesqueros de las costas de México. Su conservación y manejo socioeconómico*, México, Limusa, 1993, 283 pp, p. 268-269.

ANEXO 12

CUADRO 12			
CENSO DE PESCADORES, ORGANIZACIONES Y EMBARCACIONES EN LÁZARO CÁRDENAS (año 2000)			
<i>Organización</i>	<i>Localidad</i>	<i>Socios</i>	<i>Lanchas</i>
Oficina en Cd. Lázaro Cárdenas.			
SCPP “Cambio de organización” SCL.	Lázaro Cárdenas	59	4
SCPP “El Balsas” SCL	Lázaro Cárdenas	53	5
SCPP “La Panga” SCL	Lázaro Cárdenas	77	8
SCPP “Nuevo Horizonte” SCL	Lázaro Cárdenas	59	1
Unión de pescadores “Caribeña” S de SS	Lázaro Cárdenas	30	3
Unión de pescadores “Navegantes” S de SS	Lázaro Cárdenas	24	5
Unión de pescadores “Mata de Carrizo” S de SS	Lázaro Cárdenas	54	3
Unión de pescadores “Lázaro Cárdenas” S de SS	Lázaro Cárdenas	70	14
Unión de pescadores “Boca del río” S de SS	Lázaro Cárdenas	19	5
Unión de pescadores “La Huerta” S de SS	Guacamayas- Lázaro Cárdenas	58	3
Grupo Solidario 29 de julio	Lázaro Cárdenas	71	
Permisionario Atanasio Arroyo Enríquez	Lázaro Cárdenas	2	4
Permisionario Rigoberto Martínez M.	Lázaro Cárdenas	0	1
Permisionario Miguel Ángel Espinoza	Lázaro Cárdenas	4	1

FUENTE: Cuadro tomado del libro de Graciela Alcalá, *Espacios y actividades costeras en Michoacán*. P. 43²⁴⁹

²⁴⁹ Alcalá, Graciela, et al, *Espacios y actividades costeras en Michoacán. Aproximaciones varias*, México, El Colegio de México, CICESE, El Colegio de Michoacán, 2003.

MAPA 1. SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.



FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.²⁵⁰

²⁵⁰ www.sct.gob.mx

MAPA 2. EL MUNICIPIO DE LÁZARO CÁRDENAS



FUENTE: Tomado del libro de Jorge Martínez Aparicio.²⁵¹

²⁵¹ MARTÍNEZ Aparicio, Jorge, *Integración regional e internacionalización del capital en Lázaro Cárdenas, Michoacán*, Morelia, UMSNH, Facultad de Economía, 2003, 307 pp.

CRONOLOGÍA					
Años	Ámbito Internacional	Derecho Marítimo Mexicano	Derecho Ambiental	Siderúrgica Lázaro Cárdenas	Puerto Lázaro Cárdenas
1923		Se crea la Ley de Puertos Libres			
1930	Convención de Naciones para codificar el derecho internacional				
1945		Se determina la anchura del mar territorial de 9 millas en la LGBN			
1946		Se reforma la Ley de Puertos Libres			
1958	Convención de Naciones Unidas sobre el mar territorial y la zona contigua				
1962	Participación de México en la Conferencia del ALALC				
1963	Se da el Gran apagón en Estados Unidos, iniciando los movimientos ecologistas en este país	Se crea la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y se conforma el Derecho Marítimo.			
1964				Construcción	

				de las presas hidroeléctricas La Villita y El Infiernillo	
1967		Se publica en el DOF una Ley sobre la Zona Exclusiva de Pesca de la Nación			
1968				Inicio de operaciones de las presas hidroeléctricas La Villita y El Infiernillo.	
1969	La Academia Nacional de Ciencias publicó el informe titulado “Los recursos y el hombre”				Inicio del dragado del primer canal de acceso portuario
1971			Se publica en el DOF la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental	Inicia la construcción de la Siderúrgica y de su muelle para metales y minerales	
1972	Primera conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Medio Ambiente Humano en Estocolmo	Se publica en el DOF la Ley Federal de Fomento a la Pesca	Se publica la Ley Federal de Aguas		
1973	Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del	Se promulga la nueva Ley de Puertos derogando la ley de			El puerto se abre a la navegación

	Mar	puertos libres			
1974					Inauguración de las primeras instalaciones portuarias
1976				Inauguración e inicio de operaciones del complejo siderúrgico.	
1979				Inauguración del tramo ferrocarrilero Coróndiro-Lázaro Cárdenas	Inicia la fase de acondicionamiento, habilitación, construcción e instalación del megacomplejo portuario e industrial, el cual continúa hasta 1992.
1982	Concluye la CONVEMAR en Montego Bay, Jamaica		Se expide y publica la Ley Federal de Protección al Ambiente, abrogando la anterior.		
1983		Se reforma la Ley Federal de Fomento a la Pesca	Se expide y publica la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.		
1985		Se publica en el DOF la Ley Federal del Mar determinando la anchura del mar territorial de la Nación			
1992	Cumbre de la Tierra, sobre el Medio		Se expide la Ley de Aguas Nacionales		

	Ambiente y el Desarrollo en Río de Janeiro				
1993		Se reforma la Ley de Puertos			
1994		Se reforma la ley de Pesca y se deroga la LNCM, por la Ley de Navegación			Inicio de operaciones de la nueva Administración Portuaria Integral

ACERVOS DOCUMENTALES.

Archivo General de la Nación, en la galería 3, en la cual se ubica la documentación proveniente de los archivos de la Presidencia de la República; se consultaron los siguientes documentos:

- LEA, Caja 478, Plan de Desarrollo Regional de la Región de Lázaro Cárdenas, Mich.
- LEA, Caja 479, Exp. 748/18.
- LEA, Caja 479, Exp. 748/15-2-1
- LEA, Caja 479, Exp. 748/22-1
- LEA, Caja 480, Exp. 748/5
- LEA, Caja 480, Exp. 748/8-7
- LEA, Caja 480, Exp. 748/11
- LEA, Caja 480, Exp. 748/11-1
- LEA, Caja 480, Exp. 748/11-2
- LEA, Caja 480, Exp. 748/11-3
- LEA, Caja 480, Exp. 748/12
- LEA, Caja 480, Exp. 748/13
- Diario Oficial Federal, con fecha del 11 de octubre de 1920.
- Diario Oficial Federal, con fecha del 17 de octubre de 1939.

Archivo General e Histórico del Poder Ejecutivo de Michoacán, en donde se consultaron los siguientes documentos:

- MEMORIAS DE GOBIERNO 1846.
- Serie: División territorial, 1894-1907, sección: gobernación, Caja: 3, Exp.: 13, fs. 58-70
- Serie: División territorial, 1894-1907, sección: gobernación, Caja: 3, Exp. 69, fs. 50
- Serie: División territorial, 1894-1907, sección: gobernación, Caja: 3, Exp. 70, fs. 55-57.
- Caja 3. Años 1890-1899. Límites con el Estado de Guerrero. Hacienda de la Orilla. A.G.H.P.E.M. Sección: Gobernación. Serie: División Territorial. Subserie: Límite con otros estados. Guerrero. Año: 1907. Expediente: 11. Fs. 76 caja 2.
- Serie: División Territorial, 1906-1907, Subserie: Límites con el estado de Guerrero. Caja: 5. Exp.: 31/1887 fs.9. Año: 1º de marzo, 1906.
- Serie: División Territorial, 1906-1907, Subserie: Límites con el estado de Guerrero. Caja: 5. Exp.: 31/1887 fracción 119, fs.76. Año: 31 de enero, 1907.
- Serie: División Territorial, 1906-1907, Subserie: Límites con el estado de Guerrero. Caja: 5. Exp.: 31/1887 fs.51. Año: 7 de mayo, 1907.
- Serie: Municipios, 1950-1973, sección: Lázaro Cárdenas, Caja: 1, Exp. 7
- Sección: Lázaro Cárdenas, 1974- 1975, Municipio, Caja: 2, Exp. 12.

INFORMES DE GOBIERNO.

- 2º año de gobierno de Agustín Arriaga Rivera, Septiembre de 1964.
- 4º año de gobierno de Agustín Arriaga Rivera, septiembre de 1966

- 2º informe del Lic. Carlos Gálvez Betancourt, septiembre de 1970.
- Informe de gobierno del Lic. Servando Chávez, septiembre de 1971.
- Informe de gobierno del Lic. Servando Chávez, septiembre de 1972

HEMEROTECA:

- El Constitucionalista, Morelia, 13 de enero de 1868, núm. 5, tomo I, p. 2
- El Constitucionalista, Morelia, 20 de enero de 1868, núm. 8, tomo I, p. 3
- El Constitucionalista, Morelia, 22 de enero de 1868, núm. 9, tomo I, p. 2-3
- El Constitucionalista, Morelia, 27 de enero de 1868, núm. 11, tomo I, p. 2-3
- El Constitucionalista, Morelia, 29 de enero de 1868, núm. 12, tomo I, p. 1
- El Constitucionalista, Morelia, 3 de febrero de 1868, núm.14, tomo I, p. 2-3
- El Constitucionalista, Morelia, 21 de febrero de 1868, núm. 22, tomo I, p. 2-3
- El Constitucionalista, Morelia, 24 de febrero de 1868, núm. 23, tomo I, p. 2-3
- El Constitucionalista, Morelia, 4 de marzo de 1868, núm. 27, tomo I, p. 2-3
- El Constitucionalista, Morelia, 24 de abril de 1868, núm. 49, tomo I, p. 1-3

BIBLIOGRAFÍA CITADA Y CONSULTADA.

ABSALÓN Montes, María del Carmen, *Historia de México*, Ed. Colección DGETI. 1ª Edición. México 2005. 418 pp.

ACUÑA, Rene, *Relaciones geográficas de Michoacán*, Universidad Autónoma de México. México 1987. 1ª edición.

ALCALÁ, Graciela, *Políticas pesqueras en México (1946-2000)*, México, México, El colegio de México, Centro de Investigación científica y de educación superior de ensenada, el Colegio de Michoacán, 2003, 106 pp.

ALCALÁ, Graciela, *Espacios y actividades costeras en Michoacán: aproximaciones varias*, México, El colegio de México, Centro de Investigación científica y de educación superior de ensenada, el Colegio de Michoacán, 2003, 210 pp.

ALCALÁ Moya, Graciela, *Los puertos, la actividad turística y las pesquerías en el litoral del occidente de México: una visión de conjunto*, México, La colección de Babel, 1994, 25 pp.

ANGULO, Enrique y Javier Alejo, *La integración regional del transporte marítimo y el caso de México*, México, Suplemento de comercio exterior, Tomo XIV, No. 11, 1964, 44 pp.

ARELLANO García, Carlos, *Derecho internacional privado*, Ed. Porrúa. Decimocuarta edición. México 2001. 1015 pp.

ARNOLD, David, *La naturaleza como problema histórico. El medio, la cultura y la expansión de Europa*, México, Fondo de Cultura Económica, 2000, 186 pp.

BANCO Nacional de Comercio Exterior S.A., *México 1970, hechos, cifras, tendencias*, México, 1970, 254 pp.

BASAÑEZ, Miguel, *La lucha por la hegemonía en México 1968-1990*, México, Siglo XXI, 1991, 309 pp.

BASSOLS Batalla, Ángel. "Recursos naturales de México. Teoría, conocimiento y uso". 20ª edición. Ed. Nuestro Tiempo. México 1989, 369 pp.

BOEHM de Lameicas, Brigitte, et al, *Michoacán desde afuera, visto por algunos ilustres extranjeros, Siglo XVI al XX*, México, Colegio de Michoacán, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, 469 pp.

BRAÑES, Raúl, *Manual de derecho ambiental mexicano*, México, Fondo de Cultura económica, Fundación mexicana para la educación ambiental, 2000, 770 pp.

CÁRDENAS, Lázaro, *Ideario político*, México, Era, 1972.

CENTRO NACIONAL DE ESTUDIOS MUNICIPALES, SECRETARIA DE GOBERNACION, *Los municipios de Michoacán*, México, Centro Nacional de Estudios Municipales, Secretaria de Gobernación, 1988, 532 pp.

CERVANTES Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, Ed. Herrero. 1ª reimpresión. México 1989. 1006 pp.

CERVANTES Del Río, Hugo, *Hacia un desarrollo equilibrado. Los nuevos recursos y estímulos de la política económica*, intervención en la sesión pública extraordinaria ante la cámara de Senadores del Congreso de la Unión, febrero 19 de 1973.

Código de Comercio y leyes complementarias, *Ley de Puertos*, México, Porrúa, 1997, 871 pp.

CISNEROS Farías, Germán, *Teoría del Derecho*, Ed. Trillas. Primera reimpresión. México 2001, 167 pp.

CISNEROS Farías, Germán, *Metodología jurídica*, Quito, Editora Jurídica Cevallos, 2004, 201 pp.

CÓDIGO DE COMERCIO y leyes complementarias, *Ley de Puertos*, México, Porrúa, 1997, 871 pp.

COLEGIO DE MÉXICO, *Historia general de México*, México, Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2000, 1104 pp.

COORDINACIÓN general del programa de puertos industriales, *Puertos Industriales*, México, 1979, 175 pp.

CONSTITUCIÓN Política de los Estados Unidos Mexicanos, Colección de leyes y códigos, México, Anaya, 2005, 404 pp.

COROMINA, Amador, *Leyes, decretos, reglamentos y circulares expedidas en el estado de Michoacán*, Tomo X, 3 de julio 1848- 26 de diciembre 1849.

CORREA Pérez, Genaro, Filiberto Vargas Tentori, *Atlas geográfico del Estado de Michoacán*, México, Colegio de Michoacán, UMSNH, SEE, EDDISA S.A. DE C.V., 2003.

CRUZ Barney, Oscar, *Historia del derecho en México*, 2ª edición, editorial Oxford, México 2004, 1042 pp

CRUZ Barney, Oscar, *La codificación en México: 1821-1917. Una aproximación*, México, UNAM, 2004.

CRUZ Barney, Oscar, *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, 1997, 568 pp.

CRUZ Barney, Oscar, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*, México, UNAM, 1998, 242 pp.

DE ITA Rubio, Lourdes, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, 1ª edición. Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 225 pp.

DE PINA Vara, Rafael, *Derecho Mercantil Mexicano*, Ed. Porrúa, 29ª edición, México 2003. 589 pp.

DE LA TORRE Rangel, Jesús Antonio (coordinador), *Derecho Ambiental*, México, CENEJUS, CONCIUCULTA, ITESO, 2006, 107 pp.

DELGADO de Cantú, Gloria M., *Gran Historia de México*, Tomo 2. Ed. Alambra Mexicana. 1ª edición. México 1996.

DIARIO DE DEBATES del Senado de la República. Legislatura LIII. Primer período ordinario, diario 20, noviembre 6 de 1985.

FERRERAS S., Salvador, *Riesgo de maremotos en Ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán. Medidas de prevención*, México, El Colegio de México, Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada, El Colegio de Michoacán, 2003, 100 pp.

FLORESCANO, Enrique (coordinador), *Historia general de Michoacán*, Tomo IV, Morelia, Gobierno del estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, 1989, 335 pp.

FLORIS Margadant, Guillermo, *Introducción al estudio del derecho mexicano*, 11ª edición. México 1994. Ed. Esfinge. 296 pp.

FRAGA, Gabino, *Derecho Administrativo*, México, Porrúa, 2002, 506 pp

GALVAN, Mariano, *Ordenanzas de tierras y aguas o sea formulario geométrico-judicial para la designación, establecimiento, mensura, amojonamiento y deslinde de las poblaciones y todas suertes de tierras, sitios, caballerías y criaderos de ganados mayores y menores, y mercedes de agua: Recopiladas, a beneficio y obsequio de los pobladores, ganaderos, labradores, dueños, arrendatarios y administradores de haciendas y toda clase de predios rústicos, de las muchas y dispersas resoluciones dictadas sobre la materia, y vigentes hasta el día en la República Mexicana*, Paris, Librería de Rosa y Bouret, Quinta edición, corregida y aumentada, 1868.

GARCÍA Baquero Gonzáles, Antonio, *Cádiz y el Atlántico 1717/1778*, Tomo 1. Cádiz 1988.

GARCÍA Robles, Alfonso, *La anchura del mar territorial*,. Ed. El Colegio de México. 1ª edición. México 1966.

GERHARD, Meter, *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*, UNAM. 1º edición en español. México 1986. Cambridge University 1972. Traducción de Stella Mastrangelo. Mapas de Reginald Piggoth.

GONZÁLEZ de Molina, Manuel, *Historia y medio ambiente*, Ed. Red utopía A. C. Jitanjánfora Morelia Editorial. Serie Historia Ambiental. Red 2004. 151 pp.

GONZALEZ Oropeza, Manuel y Miguel Ángel Garita Alonso (coordinadores), *El régimen jurídico de la pesca en México*, México, UNAM, Secretaría de Pesca, 1994, 603 pp.

GUERRERO Sandoval, Roger, *La economía del estado de Michoacán*, México, Colección de estudios económicos regionales, Investigación del sistema Bancos de Comercio, 1976, 88 pp.

GUTIERREZ Nájera, Raquel, *Introducción al estudio del derecho ambiental*, México, Porrúa, 2003, 601 pp.

HIERNAUX Nicolás, Daniel, Carlos A. de Mattos, Darío Restrepo Botero (compiladores), *Globalización y territorio, impactos y perspectivas*, Chile, Fondo de cultura económica.

HERREJON Peredo, Carlos coordinador, *Estudios Michoacanos II*, Zamora, Colegio de Michoacán, 1986, 306 pp.

IBARRA Serrano, Francisco Javier, *Historia del derecho*, Ed. Escuela Normal Superior de Michoacán. 1ª edición Morelia, Mich. 2004.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Jurídicas *Diccionario Jurídico mexicano*, Tomo 2 D _ G. Ed. Porrúa. Décima edición. México 1997.

LANDAVAZO, Marco Antonio coordinador, *Territorio, frontera y región*, México, Porrúa, 2003, 394 pp.

LARA González, Carlos Alberto, *El patrimonio cultural de México. Un recurso estratégico para el desarrollo*, Querétaro, Colección FUNDAp, 2005, 256 pp.

LINOTIP DEL SEMANARIO FINANCIERO, *Revista de Hacienda, Puertos libres mexicanos*, México, 1923, 75 pp.

LÓPEZ Castro, Gustavo, *Urbanización y desarrollo en Michoacán*, Zamora, Colegio de Michoacán, Gobierno del Estado de Michoacán, 337 pp.

LÓPEZ Chavarría, José Luis, *Derecho pesquero*, México, Mc Graw Hill, UNAM, 1997, 55 pp.

LÓPEZ Zamarripa, Norka, *El futuro del sistema jurídico nacional e internacional del patrimonio cultural*, México, Porrúa, 2003, 271 pp.

ORTIZ Ahlf, Loretta, *Derecho Internacional Público*, Ed. Oxford. Tercera edición. México 2004.

MARTÍNEZ Aparicio, Jorge, *Integración regional s internacionalización del capital en Lázaro Cárdenas, Michoacán*, Morelia, UMSNH, Facultad de Economía, división de estudios de posgrado, 2003, 307 pp.

MARTÍNEZ de Lejarza, Juan José, *Análisis estadístico de la provincia de Michoacán en 1822*, Morelia, 1974.

MENDEZ Silva, Ricardo, *El mar patrimonial en América Latina*, México, UNAM, 1974, 137 pp.

MINELLO, Nelson, *Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas. Historia de una empresa*, México, Colegio de México, 1982, 317 pp.

MIRANDA Arrieta, Eduardo, *Economía y comunicaciones en el estado de Guerrero 1877-1910*, México, UMSNH, 1994.

MUGICA Álvarez, Violeta y Jesús Figueroa Lara, *Contaminación ambiental, causas y control*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1996, 367 pp.

MURO, Victor Gabriel, (coordinador), *Ciudades provincianas de México*, Zamora, Mich., Colegio de Michoacán, 1993, 515 pp.

O'GORMAN, Edmundo, *Historia de las divisiones territoriales de México*, México, Porrúa, 1985.

ORTÍZ, Federico, *Los puertos mexicanos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1976, 64 pp.

PAVIA Millar, Ma. Teresa, Salazar Adame, Jaime, *Historia general de Guerrero*, Vol. III, México, Instituto de antropología e historia.

PAZOS, Luis, *Globalización. Riesgos y ventajas*, México, Diana, 1988, 194 pp.

PEÑA de Paz, Francisco, Saúl Martínez González, (Coordinadores), *La región occidente de México y la Cuenca del Pacífico: ¿Una opción de comercio agropecuario?*, México, Universidad Autónoma de Chapingo, Universidad de Colima, Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo A.C., 1999, 223 pp.

PÉREZ Hernández, José María, *Compendio de la geografía el estado de Michoacán de Ocampo*, Morelia, Universidad Latina de América, 1992, 181pp.

PIETSCHMAN, Horst, *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias de la Nueva España*, 1ª edición. México 1996. Ed. Fondo de Cultura Económica.

QUIMERA, Agustín y Dolores Romero (editores), *Puertos y sistemas portuarios (siglo XVI-XX)*, Actas del coloquio internacional. El sistema portuario español. Ed. CEDEX.

QUINTANA Valtierra, Jesús, *Derecho ambiental mexicano. Lineamientos generales*, México, Porrúa, 2005, 346 pp.

RAMÍREZ Velásquez, Blanca Rebeca, *Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio. Un recorrido por los campos de las teorías*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Miguel Ángel Porrúa, 2003, 221 pp.

RODRÍGUEZ Nájera, Raquel, *Introducción al estudio del derecho ambiental*, México, Porrúa, 2003, 601 pp.

ROJINA Villegas, Rafael, *Derecho civil mexicano*, Tomo III, Bienes, derechos reales y posesión, México, Porrúa, 1981.

RUÍZ Durá, M. Fernanda, *Recursos pesqueros de las costas de México. Su conservación y manejo socioeconómico*, México, Limusa, 1993, 283 pp.

SÁNCHEZ Andrés, Agustín (coordinador), *Artífices y operadores de la diplomacia mexicana S. XIX y XX*, Ed. Porrúa, UMSNH, CSL, CC Y DEL, UNAM. 1ª Edición, México 2004.

SANCHEZ Díaz, Gerardo, *El suroeste de Michoacán, estructura económico social 1821-1851*, Morelia, 1979.

SANCHEZ Gómez, Narciso, *Derecho Ambiental*, México, Porrúa, 2004, 324 pp.

SANDOVAL Álvarez, Alejandro y Lic. Raymundo Herrera Sánchez, *Michoacán 1968-1974*, México, Talleres de editorial Dimensión, S. A., 1974, 61 pp.

SEPÚLVEDA, Cesar, *Derecho internacional*, Ed. Porrúa. 23ª edición. México 2002. 745 pp.

SILVA Herzog, Jesús, *Historia del pensamiento económico-social de la antigüedad al siglo XVI*, Ed. Fondo de Cultura Económica. 2ª Reimpresión. México 1972.

SOBRAZO, Alejandro, *Régimen Jurídico del Alta Mar*, Ed. Porrúa. 1ª edición 1970. México 1985.

SOLIS Chávez Laura Eugenia, *Las propiedades rurales de los agustinos en el Obispado de Michoacán s. XVIII*, Tesis de licenciatura 1985, Morelia, Facultad de Historia, UMSNH, Red Utopía A. C. jitanjáfora, 2002, 285 pp.

SOTO Pérez, Ricardo, *Nociones generales de derecho positivo mexicano*, Ed. Esfinge. Vigésimo primera edición. México 1993. 176 pp.

SZÉKELY, Alberto, *Derecho del mar*, UNAM. México 1991. 1ª edición.

TENA Ramírez, Felipe, *Leyes fundamentales de México 1808 – 2002*, Ed. Porrúa. Vigésimo tercera edición actualizada. México 2002. 1180 pp.

TOLEDO, Alejandro y Lorenzo Bozada, *El delta del río Balsas. Medio ambiente, pesquerías y sociedad*, México, SEMARNAT, Instituto Nacional de Ecología y Colegio de Michoacán, 2002, 294 pp.

TOLEDO Beltrán, Daniel y Francisco Zapata, *Acero y Estado. Una historia de la industria siderúrgica integrada de México*, Tomo 1, México, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa, 1999, 413 pp.

VITALE, Luis, *Hacia una historia del ambiente en América Latina. De las culturas aborígenes a la crisis ecológica actual*, México, Editorial Nueva Imagen, 1983, 121 pp.

URIBE Salas, José Alfredo, *Michoacán en el siglo XIX: cinco ensayos de la historia económica y social*, Morelia, UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas, 1999, 205 pp.

URIBE Salas, José Alfredo, y Eduardo Miranda Arrieta, *Las utopías del Balsas*, Morelia, UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, 381 pp.

VARGAS, Jorge A., *Contribuciones de la América Latina al derecho del mar*, México, UNAM, 1981, 138 pp.

ZEPEDA Patterson, Jorge, *Michoacán: sociedad, economía, política y cultura*, México, UNAM, 1988, 190 pp.

REVISTAS.

Prospectiva Económica, revista semestral del Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales, UMSNH, año 3, No. 4, Enero-Junio 2004, 242 pp.

Ciencia y desarrollo, revista bimestral, Julio-Agosto 2002, No. 162.

Trayectorias, Año VII, No. 17, Enero-Abril 2005.

PÁGINAS DE INTERNET.

www.michoacan.gob.mx

www.senado.gob.mx/diario

www.tratados.sre.gob.mx

www.inegi.gob.mx

www.bibliojuridica.org/libros/2

www.diputados.gob.mx/debates/

www.colmex.edu.mx

www.institutomora.edu.mx

www.puerto_lazarocardenas.com.mx

www.cameintram.org.mx/lazaro%20cardenas.htm

www.apilac.com.mx/secc_grales

www.apilac.com.mx/puerto_seguridadyecologia.html

www.semar.gog.mx

www.portal.sct.gob.mx

www.bunkers.com.mx/sflash/esp/lazarocardenas.html

TESIS

BEDOLLA Ochoa, Cutzi, *Tamaño corporal de la tortuga negra (chelonía agassizii Bocourt, 1868) y su relación con características reproductivas en hembras reclutas y remigrantes de la población anidadora de Colola, Michoacán, México*, Tesis de Licenciatura, Morelia, Facultad de Biología, UMSNH, 2003, 54 pp.

DÍAZ Montufar, José, *Evaluación y alternativas del problema de la basura en ciudad Lázaro Cárdenas, Mich.*, Tesis de Licenciatura, Morelia, Facultad de Biología, UMSNH, 1995, 63 pp.

SALGADO Quintero, Alfredo, *Esfuerzo reproductivo y caracterización fenotípica y reproductiva de la población de la tortuga negra (chelonía agassizii) que anida en la playa de Colola, Mich. México*, Tesis de licenciatura, Morelia, Facultad de Biología, UMSNH, 2004, 48 pp.

UGALDE Caballero, Graciela, *Caracterización de la colonia anidatoria de la tortuga Negra, Chelonía agassizii Bocourt, 1868 (Reptilia: Testudinata) de Colola, Michoacán, México, con base en caracteres morfológicos, merísticos y reproductivos*, Tesis de Maestría, Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo, Mazatlán, Sinaloa, 2003, 120 pp.