

LA CIUDAD PUERTO DE MANZANILLO: RELEVANCIA REGIONAL Y CRECIMIENTO LOCAL

Lilia Susana Padilla y Sotelo¹

RESUMEN

Las ciudades puerto enfrentan expansión física de los recintos portuarios que albergan e incremento de la población atraída por fuentes de trabajo. Contexto en que se encuentra Manzanillo, ciudad dinámica local y regionalmente, en especial a partir de la implementación de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo (APIMAN) en 1994. El puerto está posicionado como el más importante del país e integrado a la Cuenca del Pacífico, cuenta con relaciones multiescalares. La ciudad registra diversificación de actividades económicas, su imagen urbana se enlaza a la actividad portuaria, pero crea conflictos con la población y el medio ambiente. El objetivo del trabajo es dar a conocer su relevancia regional y dinámica, tanto en lo poblacional como en lo espacial, en la cual destaca la creación de la APIMAN. El trabajo inicia con las posiciones teórico conceptuales para el abordaje analítico de estudios explicativos de causas del crecimiento de una ciudad en relación con sus actividades económicas, aquí las portuarias, enmarcadas en economías externas; después se proporciona la localización de la ciudad y puerto de Manzanillo y rasgos geográficos soporte de su desarrollo; finaliza con el análisis de su importancia regional y las transformaciones espaciales en la ciudad de Manzanillo, ambas asociadas con las actividades económicas, destacando que el desarrollo del puerto no se refleja suficientemente en el desarrollo de la ciudad, detectándose desarticulación entre ambos.

Palabras Clave: Ciudad, Puerto, Crecimiento.

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

INTRODUCCIÓN

El interés de analizar a la ciudad puerto de Manzanillo deriva de su condición de espacio que ha registrado transformaciones significativas en diversos ámbitos y en un lapso corto, en función de su inserción a la economía globalizada, contexto en el que para la productividad de las empresas y la actividad comercial es vital poder acceder a sistemas logísticos modernos y eficientes que coadyuven a su desarrollo, en el cual el papel que desempeñan los puertos es fundamental, tal es el caso de Manzanillo, principal puerto de México, ubicado en el Pacífico Mexicano, integrado a la Cuenca del Pacífico, por lo que sus relaciones comerciales, especialmente con Asia, son numerosas e importantes². Para ello ha desarrollado infraestructura y servicios de primer orden y un amplio sistema intermodal hacia el interior del país. Asimismo considerado -puerto Hub³ para países de América Central, y para la costa oeste de los Estados Unidos de América.

En ese ámbito Manzanillo ciudad puerto desempeña un rol protagónico en el desarrollo del país. Sin embargo como expresa Lara (2005) actualmente la ciudad se encuentra en una situación de caos vial y de alta contaminación, debido al intenso crecimiento portuario, que está impactando de forma directa a la ciudad, tanto a la población, como en lo ambiental y en lo visual. Las construcciones, ampliación y accesos al recinto portuario han originado transformaciones en las vías de circulación vehicular y se ha modificado el entorno natural. Así el puerto, en su estructura urbana, ha quedado por debajo de las necesidades de la población, mientras más se consolidan colonias y barrios, las vialidades, ferroviarias y espacios abiertos son insuficientes y son asuntos de urgente atención, ya que existe un déficit de espacios, y se

² El trabajo forma parte del proyecto “Potencial de Internacionalización de Puertos Estratégicos de México y América Central hacia la Cuenca del Pacífico e Impactos Socioeconómicos locales” con el auspicio del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT Clave IN301615) de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) que se lleva a cabo en el Instituto de Geografía, ambas dependencias de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

³ Puerto Hub: son puertos que redistribuyen la carga que líneas navieras dejan y se trasladan a líneas de recorrido más corto, y también reciben mercancías por vía terrestre, por lo tanto su ubicación geográfica es esencial, Manzanillo es considerado con esta categoría (Martner, 2010).

crean focos de conflicto. Ello ha propiciado el incremento de la pobreza y de la desigualdad e incluso repercusiones regionales.

El puerto de Manzanillo por su privilegiada posición geográfica, moderna y eficiente infraestructura, vías de comunicación, equipamiento marítimo, alto nivel en el manejo de cargas, en los últimos años se ha consolidado como el principal puerto comercial del Pacífico Mexicano, considerado moderno y productivo gracias a la participación activa de las autoridades correspondientes, la iniciativa privada y todos aquellos actores que intervienen de una u otra forma en la actividad portuaria. Contar con terminales especializadas y tecnología de punta le ha permitido incorporarse dentro del escenario mundial como un puerto competitivo, moderno y con gran potencial de desarrollo a corto y mediano plazo y ser el líder dentro del Sistema Portuario Nacional en el manejo de carga contenerizada, derivado del incremento del tráfico de mercancías entre Asia y América (Gobierno del Estado de Colima, 2015).

Destaca su posición estratégica hacia la Cuenca del Pacífico, zona de mayor manejo comercial del mundo, lo cual favorece que se relacione con tres continentes, el 40% de la población mundial, la tercera parte de la superficie terrestre y la mitad de la acuática, de manera que es un sitio con posibilidades concretas de amplio desarrollo económico basado en el intercambio comercial con los países de la región más dinámica de la economía mundial (Gobierno del Estado de Colima, 2015). Que además de acuerdo a Ortega e Infante (2016) concentra a siete entidades económicas del Pacífico consideradas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) y a ocho de acuerdo con el Banco Mundial (BM) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU) como economías avanzadas del planeta, y a las principales economías receptoras de Inversión Extranjera Directa (IED) a escala mundial.

Debe enfatizarse, que en la ciudad puerto de Manzanillo, el turismo representa la segunda fuente de trabajo, cuenta con aproximadamente 4 000 habitaciones hoteleras y servicios asociados competitivos, servicios de primera calidad, en hoteles de cinco estrellas, gran turismo y más, actividad que se había venido desarrollando con anterioridad a la implementación de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo (APIMAN) que alcanzó relevancia internacional con el complejo turístico “Las Hadas” reconocido internacionalmente.

En este mismo orden de ideas también son de importancia en el espacio conurbado de la ciudad de Manzanillo, la Central Termoeléctrica que produce el 5.4% de la energía eléctrica del país y que abastece al sistema interconectado nacional, especialmente a los estados de Jalisco, Michoacán, Zacatecas y Aguascalientes, además del puerto, y también la Terminal Regasificadora de Gas Natural Licuado (TRGNL) para recepción, almacenamiento y gasificación de Gas Natural Licuado que se creó para garantizar la capacidad de suministro de gas natural para el estado de Colima y el Occidente del país, con el consecuente impacto positivo en el crecimiento económico de la región (Patiño-Barragan *et al*, 2009).

Cabe señalar que en este trabajo se hace referencia a la relación ciudad - puerto, por la significancia que la actividad portuaria representa en la localidad y en el país, y las problemáticas que enfrenta la relación de dicho binomio.

1. ZONA DE ESTUDIO: CIUDAD Y PUERTO DE MANZANILLO

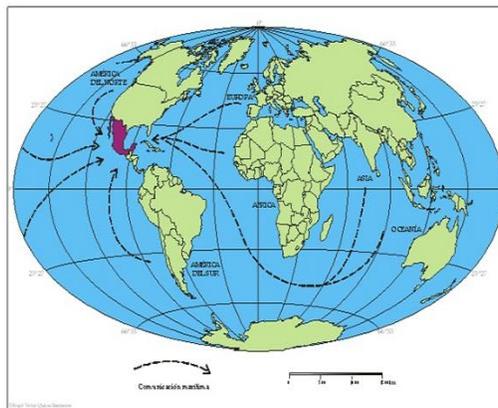
México en el contexto mundial cuenta con dos grandes litorales⁴, uno hacia el Océano Pacífico y otro hacia el Océano Atlántico, en este hacia el Golfo de México y Mar Caribe, situación bidimensional que le confiere una posición geoestratégica a diversas escalas, ya que le

⁴ Litorales que suman más de 11 mil kilómetros (sin incluir el litoral insular) con amplia heterogeneidad paisajística, geomorfológica, climática y socioeconómica. Derivado de esto México cuenta con un Mar Patrimonial que consta de 2 949 065 kilómetros cuadrados de ellos 2 717 252, equivalentes al 92% pertenecen a la Zona Económica Exclusiva, cifra por lo que ocupa el noveno lugar a nivel mundial,

permiten tener conexión con todo el mundo; esos dos litorales se extienden por 7 828 kilómetros en el Océano Pacífico y 3 294 en el Golfo de México y parte del Mar Caribe (**Figura 1**). En ese ámbito se localiza la ciudad puerto objeto del presente estudio.

Ciudad y puerto de Manzanillo se localizan en el municipio de igual nombre perteneciente al Estado de Colima al centro occidente de México, el municipio limita al Este y Norte con el Estado de Jalisco, al Este con los municipios de Coquimatlan y Armería del mismo estado y al Sur con el Océano Pacífico. Se encuentra entre las coordenadas geográficas 19° 03' 08" de latitud norte y 104° 18' 57" de longitud oeste. La superficie del municipio es de 1 337.83 kilómetros², por lo que ocupa el 23.83% de la superficie del estado, siendo el municipio más grande de la entidad, Su nombre se debe a que en su territorio existen muchos árboles de manzanillo o manzano.

Figura 1. Posición geoestratégica de México en el mundo



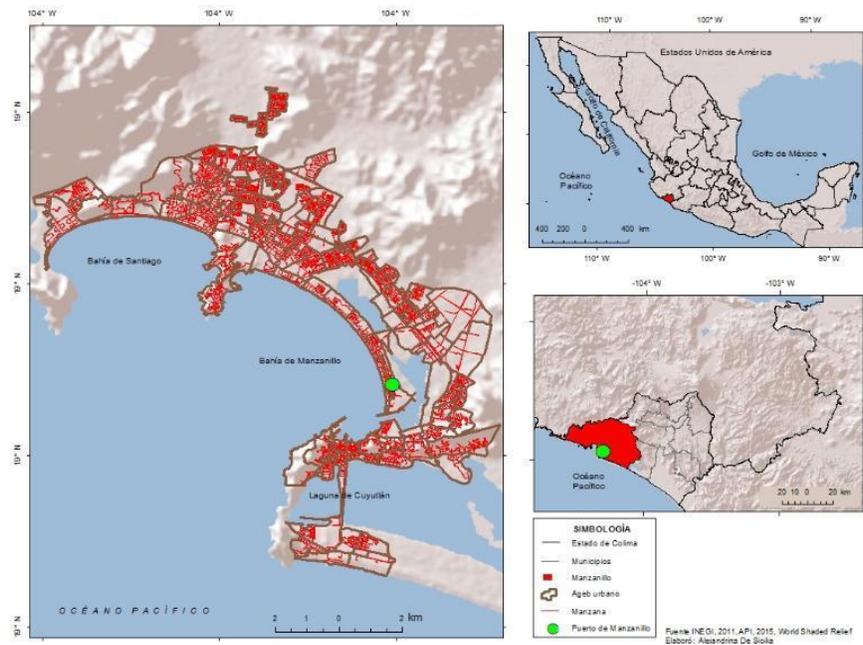
Fuente: Elaboración propia.

Gran parte de su territorio es montañoso y accidentado con numerosas pendientes que propician la ocurrencia de flujos torrenciales y avalanchas; forma parte de la fisiografía de la Sierra Madre del Sur, que ocupa la mayor superficie del Estado de Colima. Esta provincia fisiográfica tiene relación con la Placa de Cocos, inmensa placa móvil que emerge del fondo del Océano Pacífico a la superficie, ejerciendo presión al continente, lo cual da origen a la fuerte sismicidad que se registra en la zona (Patiño-Barragan *et al*, 2009). Cuenta con una porción de

planicie costera hacia el Sur. Componen su litoral varias bahías y lagunas costeras, de las cuales para efectos de este estudio destacan las bahías de Manzanillo y Santiago separadas por la península de Santiago (**Figura 2**) y la laguna de Cuyutlán.

Geográficamente, Manzanillo se divide en dos zonas. Una la del centro (restaurada y embellecida en 1996) coincide con el puerto comercial. En contraste, la otra se localiza kilómetros hacia arriba de la línea de costa en donde se encuentran desarrollos turísticos. Bahía de Manzanillo (al sur), tiene la mayoría de los desarrollos para el turismo, mientras que Bahía de Santiago (más al norte sobre la costa) está menos desarrollada para esta actividad, aunque cuenta con algunos importantes complejos hoteleros como Club Maeve y Hotel Vista Playa de Oro.

Figura 2. Localización geográfica de ciudad y puerto de Manzanillo en los contextos, nacional, estatal, municipal y local



Fuente: elaborado sobre la base de INEGI, 2011

Las zona urbana está creciendo sobre suelo aluvial y lacustre del Cuaternario y rocas ígneas extrusivas e intrusivas del Cretácico; en la llanura costera en las lagunas, además en una porción de sierra alta compleja, en playa o barra inundable y una en una pequeña salina;

además sobre áreas con terrenos previamente ocupados por agricultura, selva y manglar (INEGI, 2009), con lo cual se ha afectado notoriamente el entorno natural.

2. POSICIONES TEÓRICO CONCEPTUALES PARA EL ABORDAJE ANALÍTICO

El espacio geográfico y el desarrollo histórico son ejes en los que se desarrolla la existencia del ser humano. La unidad orgánica de la geografía y de la historia se evidencia en la necesidad de situarse a la vez en el espacio y en el tiempo. De esta manera, el espacio geográfico se va conformando a lo largo del tiempo, con la participación mayor o menor de su población y bajo el influjo de políticas/decisiones/circunstancias que le imprimen características particulares y de las que pueden resultar las estructuras que se prolongan en su evolución (Barrera y De Ita, 2013). De ahí que su organización intra e inter sea importante en la conformación de una ciudad.

Esta acción cambiante produce una configuración y un resultado en la organización del espacio que define al objeto como la estructuración de los asentamientos humanos sobre la faz de la Tierra. Ya sea desde una perspectiva regional y/o una local, contextos en los que la ciudad puerto de Manzanillo ha desempeñado un papel protagónico en el proceso de urbanización del municipio al que pertenece y en darle realce a la región en donde se ubica.

Derivado de lo anterior se considera adecuada la *Teoría de la Organización del Espacio* para enfocar este análisis, ya que según expresa Hermansen (1992), la distribución de la actividad humana en el espacio geográfico en su totalidad, lleva implícito un orden inherente a esta distribución, forjada por la influencia de factores sistemáticos que rigen las interrelaciones de localización entre las actividades humanas. Menciona que aunque la organización espacial ha sido un campo de estudio que se ha visto descuidado, si se le compara con análisis de

localización por ejemplo, o con la economía espacial basada en el enfoque de equilibrio parcial o general, y la economía regional, permite apreciar cambios en el territorio.

Hoy en día las ciudades sufren intensas y generalizadas alteraciones de todo orden, cuantitativas y cualitativas con ritmos rápidos e incidencia en la organización espacial de los usos funcionales del suelo, los cuales desempeñan un papel relevante en su organización, como una expresión genuina del funcionamiento y de lo que según Escolano (2009) se sintetiza en la interacción cambiante entre los agentes urbanos, las circunstancias económicas, la configuración espacial del espacio construido, los estilos de consumo, la composición demográfica, los modos culturales, y una combinación única de políticas públicas. Por eso, la organización espacial se puede considerar uno de los indicadores que mejor resumen la intensidad y formas de los procesos de transformación de un lugar, aunado al aumento de población, marcan las conformaciones y orden que tiene una ciudad, entendida como una imagen instantánea inserta en un proceso de cambio espacio-temporal más amplio. Lo cual da la pauta para entender la estructura de una ciudad.

Asimismo, de acuerdo a Myrdall (1959:44) se considera la *Teoría de la Causación Circular* que describe beneficios de difusión que propician los centros de expansión económica hacia otras regiones, en función de -que es completamente natural que toda la región que rodea a un centro nodal de expansión obtenga ventajas de la corriente en aumento de los productos y que se vea estimulada en todos los aspectos del desarrollo tecnológico-. Esa afirmación se refuerza cuando se hace referencia a localidades situadas más allá del centro regional en expansión y aún de sus conexiones territoriales al exterior. En este contexto de retroalimentación las ciudades cercanas al centro económico de expansión se han tornado centros económicos en crecimiento. Esta causación circular hace que un proceso social asociado a uno económico tienda a convertirse en acumulativo y adquiera a menudo un ritmo acelerado.

Cabe señalar como afirma Peña (2006) que la movilidad de factores en un espacio es desequilibrada, los efectos de la concentración puede generar deseconomías externas o costos de congestión que provoquen efectos de difusión a regiones o puntos próximos.

Por ultimo de acuerdo a Fedele y Domínguez (2015) hay que considerar que la ciudad en su crecimiento renueva funciones y demanda espacios para sus cambiantes usos. Estas transformaciones, citando a Meyer (1999:379), se hicieron evidentes en las ciudades puerto, hacia la última década del siglo pasado, al abrirse las Administraciones Portuarias Integrales (API) en el año de 1994, que estimularon la redefinición del papel que desempeñan los puertos en las ciudades en donde se ubican, ya que pasan a formar parte en las reflexiones y prácticas de planificación urbana. La infraestructura portuaria gradualmente se fue descubriendo como un proyecto de diseño urbano. Ciudad y puerto constituyen así un binomio indivisible, su denominador común es el hombre que trabaja y habita en el sitio y al cual se le deben otorgar todos los medios para su desarrollo.

Si bien en las ciudades puerto la relación entre la infraestructura portuaria y la ciudad ha sido fructífera, también ha sido problemática y ambas constituyen una relación en continua transformación con cambios sobre los puertos en las últimas décadas del siglo XX, asimismo han provocado la redefinición del rol del puerto y su lugar en las reflexiones y prácticas de planificación urbana y, como ya se mencionó anteriormente, los recintos portuarios se convirtieron en parte del diseño urbano, problema común a las ciudades portuarias(Fedele y Domínguez (2015).

Metodológicamente el trabajo es mixto cualitativo cuantitativo, ya que hace referencia a las transformaciones en el espacio de la ciudad puerto de Manzanillo que se han generado por la inserción del puerto en el proceso de globalización y que le han dado realce nacional e

internacional, logrando una un papel trascendental en los contextos nacional e internacional con las consecuencias que implica adaptarse a las exigencias de un mercado globalizado, provocando transformaciones en el espacio, que se pueden observar a través de cifras de los cambios registrados tanto en lo poblacional como en lo espacial.

3. CONFOMACION DE LA CIUDAD PUERTO DE MANZANILLO: IMPORTANCIA REGIONAL Y CRECIMIENTO LOCAL

Las diferencias y pluralidad de México entre las diversas regiones, evidentemente hacen que cuente con territorios y ciudades claramente diferenciadas, no es un territorio homogéneo y uniforme; sin embargo como especifican Hiernaux y Lindon (1993) el territorio de México incluye sus rugosidades y especificidades. Tal es el caso del municipio y ciudad puerto de Manzanillo, que registra un rol protagónico en lo regional en especial en lo portuario y a la vez un desarrollo turístico importante, pero las actividades portuarias y lo urbano no se desarrollan al mismo ritmo.

3.1 Importancia Regional de la ciudad puerto de Manzanillo

A lo largo de sus extensos litorales México cuenta con el Sistema Portuario Nacional (SPN) que comprende 117 puertos y terminales. 58 en el océano Pacífico y 59 en el Golfo de México y Mar caribe, de ellos 31 son de altura, o sea que tienen intercambio con otros países, de estos están constituidos como Administraciones Portuarias Integrales (API)⁵ 16 federales, 2 del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), 5 estatales y 1 es privada (SCT, 2016a). El 67% del movimiento de carga se concentra en 16 puertos comerciales, de los cuales los más importantes son Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Altamira y Veracruz en el Golfo de México, en conjunto operan el 96% de la carga contenerizada del país (SCT, 2016b).

⁵ Su implementación se dio para cumplir los compromisos adquiridos para el Tratado de Libre Comercio (TLC), se crea para que la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto se encomiendan a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y prestación de los servicios respectivos

Analizar al puerto de Manzanillo hace necesaria una retrospectiva más allá del parámetro de la década de 1990 para entender las condiciones que presenta actualmente. Al revisar la historia de Manzanillo es posible apreciar que su importancia data desde la llegada de Cortés, quien al identificar su posición estratégica en 1531 preparó la conquista de las californias desde *Salahua* localidad situada en la bahía de Manzanillo (Chávez y Guardia 2006).

De acuerdo a González (2010) durante la etapa de predominio español Manzanillo era puerto natural, sin embargo contaba con flujo comercial importante, aunque el puerto preferente era Acapulco. Después a partir de 1821 cuando empieza a ser considerado para organizarse formalmente por decreto como puerto comercial, entre 1848 y 1899 se llevan a cabo las primeras obras de infraestructura portuaria, sin embargo la bahía de Manzanillo era insalubre y presentaba peligros ante el embate directo del mar y los fenómenos meteorológicos, por lo que se pensó en construir diques; en este periodo se construye un muelle. Ya desde la segunda mitad del siglo XIX empiezan los conflictos ciudad puerto por el espacio.

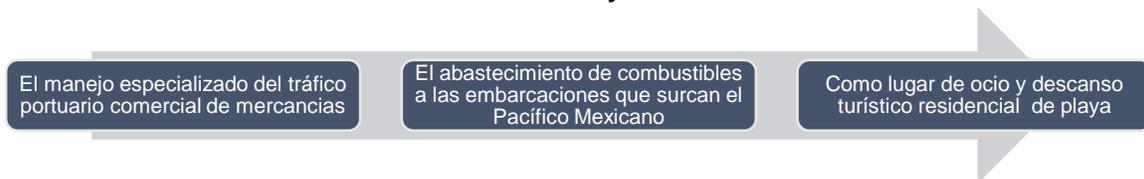
Además González (2010) menciona que hacia el siglo XX se inicia la modernización comercial del puerto de Manzanillo, de acuerdo a la política del gobierno porfirista, de promover la actividad económica bajo el influjo extranjero. Hacia 1920 se concesiona a la empresa *Standard Company* un sistema de abastecimiento de combustible en la ciudad de Manzanillo, pero usando el muelle para dicha operación. Entre 1920 y 1940 se crea la red troncal de carreteras por el impulso que se le da a la infraestructura de comunicaciones.

Agrega este autor que entre 1939 y 1945 viene un desarrollo pesquero, asimismo en la década de los 30s se convierte en sitio de reparación de embarcaciones con un astillero e incluso en zona de servicios hospitalarios para Estados Unidos de América para el personal de embarcaciones militares que entraban de manera irregular. Todo lo anterior creó condiciones

para que acudiera población con fines laborales, principalmente atraída por el movimiento portuario comercial que se apreciaba importante, originando crecimiento demográfico y agudización del uso del suelo, situación en la que destaca la estrechez de porciones planas y la demanda habitacional.

Entre 1949 y 1970, cuando se impulsa el “modelo económico de sustitución de importaciones” y el programa que en Manzanillo redundó en la creación de nueva infraestructura portuaria, consolidándose como puerto comercial y abastecedor de combustible; etapa en la que en el país se fomenta la industrialización, es cuando se construye el Muelle Fiscal y el Muelle de Petróleos Mexicanos. Se acota que Manzanillo se caracteriza en este mismo lapso por la simultaneidad de tres sub espacios relacionados con las condiciones geográficas de la ciudad de Manzanillo, pero definidos por criterios externos a la ciudad y al puerto (González (2010) (Esquema 1).

Esquema 1. Simultaneidad de subespacios económicos diferenciados en la ciudad de Manzanillo entre 1940 y 1970



Fuente: elaboración propia con datos de González, 2010.

De igual modo en este periodo se empieza a fomentar el turismo residencial con inversionistas extranjeros de carácter capitalista turístico inmobiliario, hecho en el que las condiciones naturales de Manzanillo fueron decisivas. En realidad el turismo ya se venía gestando desde 1940, pero culmina con la inauguración del hotel “Las Hadas” en 1974 por el llamado “rey del estaño” el boliviano Antenor Patiño, aunque también se crearon espacios hoteleros para clase media familiar.

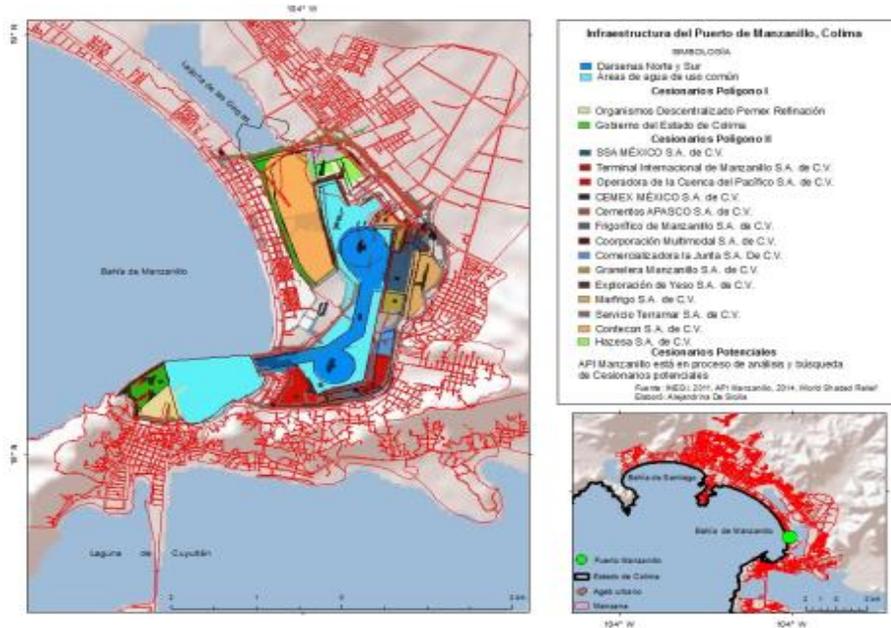
Se llega así al último tercio del siglo XX en correspondencia con la reestructuración económica del país que se reflejó en nuevas políticas regionales como la creación de puertos industriales, se impulsa a sectores como la minería, la electricidad, el turismo y la pesca en Manzanillo, con intervención pública y privada; cabe resaltar en este periodo su incorporación al proceso de globalización (González, 2010). Contexto en el como señala Santos (2000) en un mundo globalizado entender el espacio supone la necesidad de ir más allá de la función local ejercida y de sus motivaciones que pueden ser distantes y tener incluso un fundamento planetario. Se empieza a proyectar al exterior hacia la década de 1970 de manera marcada, se inaugura como Puerto Industrial de Manzanillo (PIM) y como primer puerto de altura en el Pacífico Mexicano.

El puerto de Manzanillo se va adecuando a las necesidades internacionales del auge marítimo comercial mundial, que se gesta en este lapso y que en México culmina con la creación de las Administraciones Portuarias Integrales, la de Manzanillo conocida como APIMAN, con un nuevo esquema con iniciativa privada, por lo que con motivo de la reestructuración de puertos en diciembre de 1993 se constituye como concesión y se pone en marcha en febrero de 1994, con Título de Concesión por 50 años, dándole un giro a la actividad portuaria en esta ciudad puerto, actividad que ha incidido en la conformación espacial, actual, tanto de la ciudad como el puerto que aparecen en la **Figura 3**.

Lo anterior fue consecuencia de que Manzanillo junto con Lázaro Cárdenas y Veracruz resultaron puertos ganadores, en los cuales los impactos de apertura comercial, crecieron a diferentes ritmos en comparación con otros como Salina Cruz y Coatzacoalcos. Derivado de ello surgió la necesidad de discutir las políticas en el aspecto portuario, buscando analizar una propuesta alternativa, como recomendaba el paradigma neoliberal, que incluyó la privatización y reestructuración de los puertos en México, los cuales hasta entonces eran ineficientes, hecho que culmina en la década de los noventas. Manzanillo en este contexto registra un mayor

progreso impactando el desarrollo regional; ya que la política de apertura comercial que caracterizó al modelo económico aplicado entonces por México, exigía un rol diferente en los puertos del país (Ojeda (2011), mismos que de acuerdo al modelo neoliberal se potenciaron y mejoró su competitividad hasta alcanzar escala internacional mediante procesos de privatización permitiendo la llegada de importantes flujos de inversión, tanto nacional como internacional.

Figura 3. Ciudad y Puerto de Manzanillo



Fuente: Elaborado sobre la base de INEGI, 2011 y SCT, APIMAN (2016c)

Martner (2001) manifiesta que las circunstancias que privaban entonces para la posibilidad de desarrollo del puerto de Manzanillo eran difíciles, sus vínculos territoriales eran reducidos, el sistema existente no estaba diseñado para la intensificación de la actividad productiva y comercial relacionada con el exterior que empezó a desarrollarse en ese puerto, por lo que se gestó una reestructuración territorial, estableciendo relación con regiones interiores, donde predominaban emplazamientos de empresas globales, esta articulación exigía acciones tangibles sobre el territorio, y cita a Castell, 1996, quien denomina a dichas acciones como “soportes materiales de la simultaneidad” encaminados a favorecer la fluidez, tanto en el puerto como en las regiones interiores donde se asientan plantas productivas, ello junto con la función integradora del sistema de comunicaciones y transporte permitiendo la articulación de

fragmentos territoriales retirados, propiciando impactos regionales. Tales soportes materiales requieren de agentes sociales como las empresas, los gobiernos estatales y los agentes de transporte multimodal.

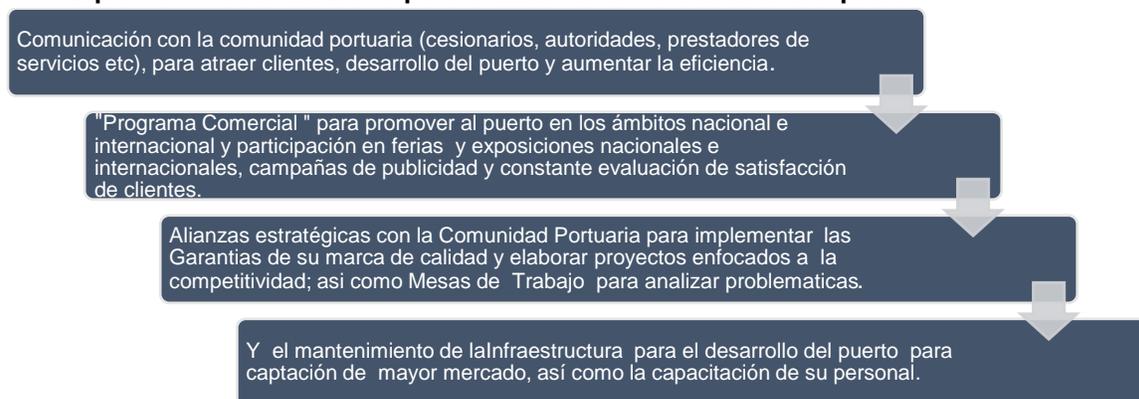
En un balance de lo acontecido en los puertos por la aplicación de la nueva política portuaria hacia finales de la primera década del presente siglo, se aprecia en primera, que en el éxito de los principales puertos de México influyó el manejo de la carga comercial (contenerizada) que se movilizó, y en segunda, la concentración económica (de carga) del movimiento portuario que se produce en puertos líderes o ganadores, especialmente Manzanillo en el Pacífico (Ojeda, 2011). Lo cual le brinda un rol privilegiado para lograr el desarrollo integral de su área de influencia y traza el camino hacia su identificación como una plataforma de exportación-importación referencial para el mundo, para ello hace uso de una red ferroviaria y carretera que ha venido desarrollando a escala regional, para importar y exportar diversos productos y su distribución.

Así en el siglo XXI, en donde el dinamismo de la ciudad puerto de Manzanillo es innegable su participación a nivel nacional en el Producto Interno Bruto va alrededor del 16% del PIB en el rubro comercial del estado de Colima al que pertenece.

Entre los factores clave para del éxito del puerto de Manzanillo con una proyección multiescalar, que le dan relevancia de acuerdo a la propia APIMAN, como un modelo de negocio en el cual obtuvieron el Premio de Calidad Nacional 2013, que es la máxima distinción a organizaciones referentes nacionales de calidad y competitividad con excelencia organizacional, se presentan en el **Esquema 2**.

El puerto de Manzanillo ha logrado un alcance regional nacional con 16 estados de México⁶ que le permiten conectarse con el corredor comercial y de transporte de Estados Unidos el *North American Strategy for Competitiveness* (NASCO por sus siglas en inglés)⁷ registra una participación del 61% de entrada de contenedores en el litoral del Pacífico y el 42% del total del país, con 144 millones de teus (SCT, 2016d).

Esquema 2. Factores Clave para el desarrollo multiescalar del puerto de Manzanillo



Fuente: elaborado sobre la base de Premio de Nacional de Calidad (2015).

A escala internacional por su inserción en la Cuenca del Pacífico su alcance registra intenso movimiento, ya que ingresan 32 navieras y en su conexión con Asia destacan las relaciones con Singapur, Shanghai y Hong Kong que cuentan con puertos de gran significancia mundial, así como con otros de menor importancia como Shenzhen, Busán, Guangzhou y Ningbo. Y registra una amplia oferta exportable, principalmente en los rubros de alimentos y bebidas, minería, productos del mar y del campo y algunas manufacturas (Gobierno del Estado de Colima, 2012). De manera que destaca por la función especializada en el manejo portuario comercial especialmente vía contenedores. Asimismo de los cinco corredores multimodales internos para los puertos mexicanos, cuenta con el más consolidado que es el de Manzanillo - Ciudad de México que ofrece servicios regulares de doble estiba seis veces a la semana y

⁶ Aguascalientes, San Luis Potosí, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Zacatecas, Nuevo León, Coahuila, Morelos, México, Ciudad de México (antes Distrito Federal), Hidalgo Nayarit, Michoacán Colima, Tamaulipas y Durango

⁷ Corredor que se extiende por más de 402 mil kilómetros atravesando México, Estados Unidos y Canadá. La red multimodal asociada a este corredor conecta a más de 71 millones de personas y mueve más de 1 trillón de dólares anuales en comercio, que constituye una alianza de empresarios privados, autoridades estatales y municipales de tres países, México, Estados Unidos de América y Canadá, que conforman un conglomerado importante de actores dedicados a alcanzar objetivos

servicios no regulares de estiba sencilla; cuenta con otro, también de importancia, que es el de Manzanillo - México - Monterrey (SCT, 2016d).

Cabe señalar que las conexiones en la zona de influencia internacional de Manzanillo abarcan la costa Oeste del Continente Americano y la Cuenca del Pacífico, en donde destacan las que tiene con Estados Unidos de América, Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Chile, Japón, China, Taiwán, Corea, Indonesia, Malasia, Singapur y Filipinas. Por otro lado, existe también un importante intercambio comercial con la Unión Europea; con España y Alemania; así como con Oceanía, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica (COPLADECOL, 2009 - 2015).

Sin embargo, durante todo este tiempo se viene gestando en Manzanillo un problema urbano significativo entre el puerto y la ciudad por las necesidades de espacio para ampliar el recinto portuario y las empresas asociadas a la actividad portuaria.

En este contexto el concepto de espacio tiempo simultáneo acotado por Hiernaux (1995) que se define como la posibilidad de incidir al mismo tiempo en procesos que se efectúan en diversos lugares, hace posible la apropiación del espacio sin estar necesariamente en él, ello a partir de los espacios globales y de redes. Este concepto es expresión de la articulación entre lo local y lo global, contexto en el que un puerto aparece como lugar de confluencia de estos ámbitos, evidentemente con conflictivas en su interacción dinámica. Concepto que se aplica a Manzanillo.

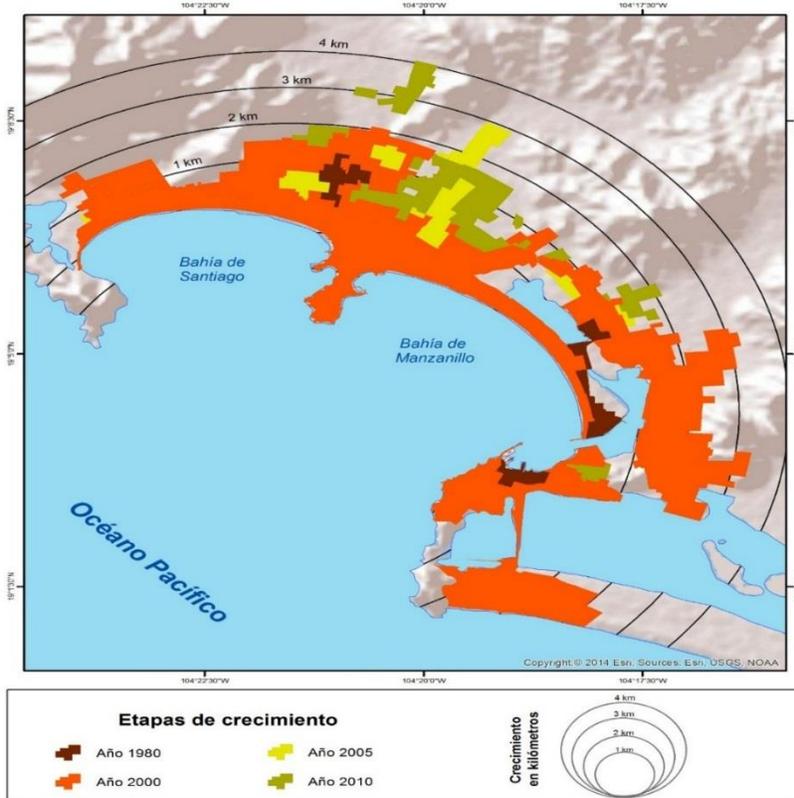
3.2 Crecimiento de Población y Transformación Espacial de la Ciudad Puerto de Manzanillo

No obstante todo lo anteriormente expuesto, la ciudad puerto de Manzanillo no ha estado exenta de problemas, sobresale el desarrollo portuario desequilibrado con respecto a la ciudad,

que no van a la par, situación ambivalente que ha generado afectaciones a la convivencia entre ambos, hecho que se agrava con la saturación de la conectividad vial (COPLADECOL, 2009 - 2015).

Como afirma Chavez (2006) la ciudad quedó rezagada, los servicios son insuficientes por la presión demográfica dada la densidad urbana y por inadecuada planificación, tal como se puede apreciar en hechos como el permitir desarrollo de viviendas en zonas inestables; otro, es el hecho de que las líneas férreas atraviesan el centro de la ciudad de Manzanillo, que por un lado detienen la vialidad y por el otro significa un riesgo potencial para los transeúntes. A pesar de que se ha expresado voluntad política para solucionar este problema, a la fecha no se ha implementado.

Figura 4. Crecimiento espacial de ciudad puerto de Manzanillo



Fuente: Elaborado sobre la base de SEDESOL-Topelson (s/f)

La situación deriva en gran medida del crecimiento desequilibrado que ha tenido Manzanillo en el presente siglo, como se aprecia en la **Figura 4** en donde se presenta el crecimiento espacial de la ciudad de acuerdo a una temporalidad convencional en función de los datos disponibles para realizar un secuencia periódica por décadas, por lo que se decidió a manera de recorte metodológico utilizar con los que se contaba, que muestran de manera objetiva las implicaciones espaciales de crecimiento desmedido en el presente siglo, cuando ya la ciudad puerto de Manzanillo se encuentra inmersa en una dinámica globalizada que ha incido de manera significativa en su expansión.

Se observa en el mapa un crecimiento espacial desmedido de la ciudad de Manzanillo entre 2000 y 2005, etapa en que se marca el despegue del desarrollo portuario, y el cual se aprecia a lo largo de la costa, ya que se presentan como barreras naturales para el crecimiento el mar y la zona montañosa, incluso como se aprecia en el mapa, no se expandido entre la sierra y al mar más allá de cuatro kilómetros. Período que coincide con la llegada de numerosos grupos de población que acudieron atraídos por las ofertas de trabajo, se ingresa así al año 2000 con una importante población de acuerdo al volumen que se presenta (**Tabla 1**).

Tabla 1. Crecimiento de población y espacial de la ciudad puerto de Manzanillo, 1980 - 2010

Año	Población	Superficie en hectáreas
1980	39 088	180
2000	104 791	3 296
2005	139 668	3 505
2010	140 290	3636

Fuente: Elaborado sobre la base de SEDESOL- Topelson

El Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Colima (COPLADECOL) (2009 - 2015) señala que el entorno del comercio internacional a partir de la implementación de la APICAM registra una tendencia de crecimiento sostenido a largo plazo y por fluctuaciones en la

actividad económica en el corto plazo; un profundo proceso de reorganización de la economía mundial estimulada por la globalización, los profundos procesos de innovación y el desarrollo de los sistemas de información, logística y transporte; una mayor integración entre economías nacionales; y agudos procesos de concentración y competencia en la producción, el comercio y las finanzas, que ha ocasionado que el puerto de Manzanillo presente una perspectiva difícil de afrontar. No obstante estos aspectos ejercen influencia negativa en el espacio urbano por lo que se aprecian severos problemas, entre los que se pueden mencionar aquellos debido al tránsito de tractocamiones, convivencia urbano-ferroviaria y obras inconclusas. Este comité caracteriza por orden de importancia los principales problemas en la **Tabla 2**.

Tabla 2. Principales problemas en la relación ciudad puerto de Manzanillo por orden de importancia

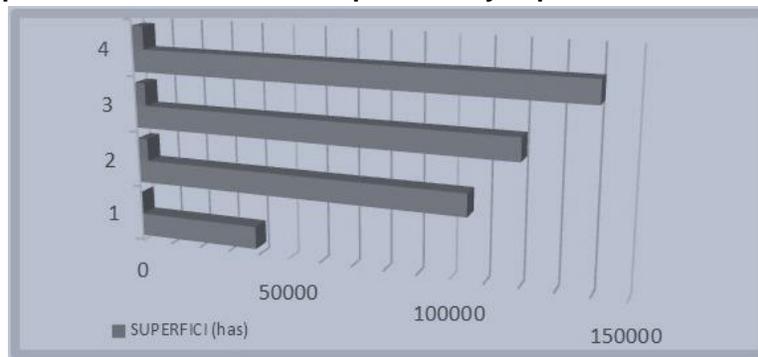
**Principales
problemas**

1. La conectividad vial fuera del recinto portuario con impacto severo al desalojo de la mercancía de comercio exterior del recinto portuario y afectaciones a la convivencia puerto – ciudad, del transporte terrestre.
2. La proyección de vehículos que se estima dado el crecimiento del manejo de carga
3. No existe una adecuada planificación y ordenamiento urbano fuera del recinto portuario con afectaciones a las empresas establecidas en la periferia del recinto portuario y consecuentemente a la población de dicha zona.
4. Zona urbana afectada por no estar pensada para estacionamiento.
5. Desarrollo portuario desequilibrado.
6. La afectación que ha venido sufriendo las calles de la ciudad de Manzanillo por la presión de “trailers” de carga con contenedores
7. El ingreso y desalojo de mercancías en el puerto que operen las 24 horas.
8. Con la tendencia de la contenerización de las cargas se ha privilegiado el establecimiento

Fuente COPLADECOL 2009 2015.

Al hacer un balance entre el crecimiento de población en miles de habitantes y el territorio del área urbana en hectáreas de la ciudad de Manzanillo, se aprecia que el primero es significativamente mayor que el segundo y que no es suficiente para absorber al incremento de población derivado en gran medida del desarrollo portuario (**Figura 3**). Consecuentemente existe una desarticulación entre el desarrollo portuario y el espacio urbano, en lo que influyen las fluctuaciones del incremento de la población.

Figura 3. Comparativo del crecimiento de población y espacial de la ciudad de Manzanillo



1.=1980, 2.=2000, 3.= 2005 y 4.= 2010

Fuente: Elaborado sobre la base de SEDESOL- Topelson (s/f)

En otro orden de ideas se advierte un cambio significativo en Manzanillo a partir del año 2009, en cuanto al desarrollo urbano, ya que se incorpora el concepto de Desarrollo Sustentable, en la planeación y ordenamiento del territorio, y se plantean regulaciones en materia ambiental; de manera que se emprendió la regulación de elementos medio-ambientales que no se consideraban de manera más amplia anteriormente (COPLADECOL, 2009-2015).

De acuerdo a Lara (s/f) los problemas urbanos de la ciudad puerto de Manzanillo son variados y complejos y pueden apreciarse en el **Esquema 3**.

Esquema 3. Principales problemas urbanos en la ciudad puerto de Manzanillo



Fuente: elaborado sobre la base Lara (s/f)

En concordancia con lo que se menciona en este apartado y con sustento de las posiciones teóricas de abordaje analítico que aparecen al principio de este estudio, se confirma que cuando se analizan los procesos que le dan materialidad a un lugar en su forma actual, la dinámica y la diferenciación del espacio, se observa que vienen precedidos de procesos ocurridos tiempo atrás, y consecuentemente se acotan en una realidad circunstancial y dinámica, que se retroalimenta de contextos mayores, tal como ocurre con la ciudad puerto de Manzanillo.

CONCLUSIONES

Manzanillo resultó lo que se denomina “puerto ganador” como consecuencia de la apertura comercial en México en el siglo pasado, en la cual una propuesta alternativa que recomendaba el paradigma neoliberal era la privatización de los puertos.

Se exigía entonces un rol diferente en los puertos del país de acuerdo a esa política, Manzanillo se potenció y mejoró su competitividad a escala internacional, permitiendo el ingreso de importantes flujos de inversión, tanto nacional como internacional.

Aunado a lo anterior su localización geoestratégica en el Pacífico Mexicano, le ha permitido su incorporación a la Cuenca del Pacífico, principal zona comercial del mundo, misma en la que cuenta con relaciones multiescalares.

Asimismo le ha obligado a desarrollar terminales especializadas y tecnología de punta para estar acorde con el escenario mundial en el que se desenvuelve, como un puerto competitivo, moderno y con gran potencial.

Por otro lado tiene influencia regional al desarrollar una red de conexiones con empresas en el interior del propio estado al que pertenece, y en estados cercanos que importan y exportan productos, así como la implementación de una red multimodal de comunicaciones.

No obstante los avances significativos que caracterizan actualmente al puerto de Manzanillo en manejo de mercancías y en los tiempos, todavía existen problemas de integración intermodal.

Se aprecia una creciente demanda de espacio para el crecimiento del puerto para el desarrollo de sus actividades, cuyas actividades conexas afectan notablemente a la localidad y su población.

En el rubro urbano se registran conflictos en la relación puerto ciudad derivados, precisamente, de la presión que ejerce la necesidad de espacio de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.

Existe una inadecuada planificación urbana, en este contexto el recinto portuario forma parte del diseño urbano, y dado que el puerto se encuentra inmerso en una dinámica globalizada ha incidido de manera significativa en su expansión, al atraer a numerosos flujos de población en busca de trabajo.

Sin embargo, se detecta una desarticulación en la relación ciudad puerto, ya que no han crecido a la par; la ciudad mostró una expansión irregular, dando lugar a asentamientos humanos irregulares, en oposición el puerto se ha desarrollado de manera significativa en concordancia con las exigencias de la globalización.

La actividad turística también ha sido de importancia para Manzanillo, para la cual cuenta con una infraestructura de soporte para atender escalas nacional e internacional.

Se requiere un ordenamiento del territorio para lograr una adecuada relación ciudad puerto, en el cual se refuerce la cuestión ambiental, que aparece en la planificación de la ciudad puerto de Manzanillo apenas en 2009.

BIBLIOGRAFÍA

Barrera de la Torre, Gerónimo, De Ita, Lourdes. (coords.) (2013) *Organización del espacio en el México colonial: puertos, ciudades y caminos*. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo México, 425 p., ISBN 978-607-424-036-8. Investigaciones Geográficas (Mx), Sin mes, 133-136.

Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Colima. (COPLADECOL 2009 - 2015). *Programa Especial para el Desarrollo Integral del Puerto de Manzanillo 2009-2015*. México. Disponible en: <http://www.colima-estado.gob.mx/transparencia/archivos/Programa-Especial-para-el-Desarrollo-Integral-del-Puerto-de-Manzanillo-del-Estado-de-Colima-2009-2015.pdf>. Consulta Marzo de 2016.

Chávez Ramírez, Alejandra, Guardia Rolando, Ines. (2006). “Las fronteras espaciales de México desde el Puerto de Manzanillo: Discursos y Debates” en *Encuentro de Latinoamericanistas Españoles* (12. 2006. Santander): Viejas y nuevas alianzas entre América Latina y España, 2006, s.l., Spain. CEEIB, pp.1377-1388. <halshs-00104274v2. España.

Escolano, Severino. (2009). “Tendencias recientes de la organización espacial de los usos del suelo en las grandes ciudades latinoamericanas: el caso del Gran Santiago (Chile)” en *Estudios Geográficos* Vol. LXX, 266, pp. 97-124. España.

Fedele, Javier; Domínguez Roca, Luis J. (2015). “Puerto y ciudad” en *Transporte y Territorio*, núm. 12, enero-junio, Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina, pp. 1-15. Disponible en: [<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333039205001>]. Consulta mayo de 2016.

Gobierno del estado de Colima (2012) *Colima late para todos. Colima estado Competitivo*. Disponible en http://www.sefome.gob.mx/docs/2012/COLIMA_COMPETITIVO_2012.pdf Consulta abril de 2016.

Gobierno del Estado de Colima, (2015), Puerto de Manzanillo, Secretaria de Fomento Económico Disponible en: http://www.sefome.gob.mx/influ_puerto.php. Consulta diciembre de 2015.

González Villa, Manuel (2010). *Manzanillo: ciudad puerto fragmentada*, Senado de la Republica LXI Legislatura, .México.

Hermansen, T. (1992), *Organización espacial y desarrollo económico. Alcances y tareas de la planificación* Organización de las Naciones Unidas, Chile, 1992.

Hiernaux, Daniel y Alicia Lindon (1993). “El concepto de espacio y el análisis regional en *Secuencias*, 1993, 25, enero-abril, pp 89-110. México.

Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) (2009). *Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos Manzanillo, Colima*. Num 25. Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/datos-geograficos/06/06007.pdf>. Consulta junio de 2016.

Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (INEGI) 2011. Censo General de Población y Vivienda. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2010/Default.aspx>. Consulta mayo de 2016.

Lara Chávez, Basilio /s/f). *La relación ciudad y puerto de Manzanillo*, Siglo XXI, México. Disponible en: http://retedigital.com/wpcontent/themes/rete/pdfs/portus/Portus_7/La_relaci%C3%B3n_ciudad_y_puerto_de_Manzanillo.pdf. Consulta enero de 2016.

Lara Chávez, Basilio (2005) *Propuesta para el futuro desarrollo Urbano-Portuario de Manzanillo, Ciudad y Puerto de Manzanillo*, Colima, Desarrollo Integral del puerto de Manzanillo Experiencias Projects. México disponible en http://www.mexicoxport.com/mx-content/pdf/1_ar27.pdf [Consulta febrero de 2016].

Martner, Carlos. (2001). “Modelos de desarrollo y articulación regional del puerto de Manzanillo” Argumentos. Estudios Críticos de la Sociedad N° 39, Agosto 2001, pp. 45 -70. Universidad Autónoma Metropolitana, México.

Martner, Carlos. (2010). “Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de *hubs* en México” *Convergencia* vol.17 no.52 Toluca ene. /abr. 2010.

Ojeda Cárdenas, Juan (2011) Los puertos mexicanos en el siglo XXI: situación y debate (1991-2012) en *Ciencias y Mar*, 2011, XV (45): 19-62. Universidad del Mar, Oaxaca, México.

Ortega Gómez, Priscila e Infante Jiménez Zoe (2016). “Determinantes de la inversión extranjera directa en la región de la Cuenca del Pacífico” *México y la Cuenca del Pacífico* N° 14 Año 5 Versión Electrónica Mayo-agosto de 2016. Análisis pp 79 102 Disponible en: <http://www.mexicoylacuencadelpacifico.cucsh.udg.mx/sites/default/files/IED%20en%20Cuenca%20del%20Pacífico.pdf>. Consulta mayo 2016.

Patiño-Barragán, A. O. Meyer-Willerer, M. A. Galicia Pérez, C. Lezama Cervantes y B. Lara Chávez (2009). “Zona de mayor afectación en el puerto de Manzanillo, Colima México, por eventos hidrometeorológicos intensos y su periodicidad” *Boletín Técnico versión impresa* IMME v.47 n.1 Caracas abr. 2009. Instituto de Materiales y Modelos Estructurales. Facultad de Ingeniería. Universidad Central de Venezuela.

Peña Sánchez, A.R. (2006) *.Las Disparidades Económicas Intrarregionales en Andalucía* Tesis Doctoral, Universidad de Cádiz, Departamento de Economía General, España.

Premio Nacional de Calidad (2015). Administración Portuaria de Manzanillo S. A de C.V2 en *Revista de Organizaciones Ganadoras*, pp.26 35. México.

Santos Milton (1996) *De la totalidad al lugar*, Oikos Tau México.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (2016a), Puertos de México. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>. Consulta Mayo 2016.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (2016b), *Puertos y Marina Mercante* Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/> Consulta junio de 2016].

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) APIMAN (2016c) *Información General* Disponible en: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020207/informacion-general>. Consulta Mayo 2016.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (2016d) *Situación actual del Sistema Portuario Nacional* Disponible en:

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pndp>

/pndp-sac.pdf. Consulta Marzo de 2016.

Secretaria de Desarrollo Social. (SEDESOL) (2015). *Servicios Básicos y Calidad de Vivienda,*

Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio Sara Topelson. Disponible en:

<http://www.clearla.cide.edu/sites/default/files/Presentaci%C3%B3n%20Sara%20Topelson%209%20nov%202012.pdf>. Consulta febrero de 2016.