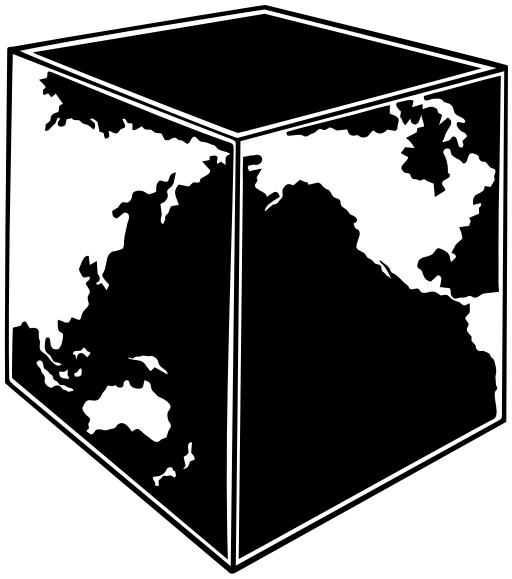
Establecimiento

RED NACIONAL DE INVESTIGADORES SOBRE LA CUENCA DEL PACIFICO



Aportes de la Universidad de Colima

IMRED

1990

ANIVERSARIO

ESTRUCTURA Y FUNCIONES DE LA CIUDAD Y PUERTO DE MANZANILLO EN LA DECADA DE LOS OCHENTA

Fernando Alfonso Rivas Mira

Universidad de Colima

Resumen: La ciudad y puerto de Manzanillo constituyen hoy en día un polo natural de crecimiento, pero no desarrollo, el cual se finca en la expansión de la industria de la construcción, minera y eléctrica, así como de los servicios turísticos y portuarios. La expansión de esa estructura productiva se analiza por medio de los conceptos de polo de desarrollo y del debate acerca de la relación entre industria y servicios en el capitalismo avanzado. Se presta atención a la acción de empresarios locales, nacionales y extranjeros, desde el punto de vista de su función inversora y al papel del Estado nacional y local, desde el punto de vista de su función planificadora; así como a los discursos sociales en cuanto producen una función legitimadora, tanto de esos agentes como de otros que tienen un papel subordinado.

1. Manzanillo y los modelos de referencia

Con respecto de Manzanillo los autores discuten si estamos en presencia de un polo de desarrollo, de un polo de crecimiento o de un polo natural de desarrollo. La discusión no es estéril, puesto que da lugar a formas muy diversas de pensar un mismo asunto y tomar decisiones divergentes.

Según François Perroux, padre del concepto de polo de desarrollo, éste está formado por una o más unidades motoras, entendiendo por tales, aquellas que tienen la capacidad de ejercer sobre otras, con las cuales se encuentran en relación, ciertos efectos de encadenamiento; se trata del caso en que las inversiones en ciertas empresas motoras y dinámicas articulan compras de productos intermedios, de fuerza de trabajo (en los servicios o en la industria), aumentan la circulación de productos, etc.

Los polos de desarrollo, son pues, esencialmente dinámicos. En cambio los polos de crecimiento son más bien conjuntos pasivos que no encadenan, sino que son encadenados a otras actividades nacionales o internacionales sin impactar directa y definidamente a su propia economía regional.

En el caso de Manzanillo encontramos que reune actividades contradictorias que se han sucedido las unas a las otras, pero no las unas a causa de las otras, es decir, hubo actividades simultáneas, pero no encadenamientos productivos. En consecuencia, estamos en presencia de conjuntos económicos pasivos que responden a encadenamientos procedentes de las decisiones que se toman en los polos nacionales o internacionales y que conllevan limitaciones en términos de re-inversiones e impacto en el desarrollo regional.

Otra de las hipótesis de trabajo propuestas consiste en concebir a Manzanillo como "polo natural de desarrollo" en el sentido de la preponderancia que adquiere la presencia de materias primas y fuentes de energía, comunicaciones y transportes o "nudos de tráfico" que atraen a ciertas industrias y actividades comerciales, como es cabalmente la situación de los puertos; en consecuencia, es más bien la evolución y no la acción de los agentes sociales lo que incide en el desarrollo regional.[1]

Nuestra hipótesis considera al puerto colimense como un polo natural de desarrollo a lo largo de la historia, que se transforma en un polo de crecimiento a partir de la década de los setenta y que

encuentra serios obstáculos para constituir un polo de desarrollo; todo ello de acuerdo al enfoque teórico utilizado.[2]

2. Servicios turísticos, industria de la construcción, inversión privada

Para comprender la estructura productiva de Manzanillo, encontramos que una de sus lógicas explicativas es la que relaciona la expansión de los servicios turísticos con la industria de la construcción y el carácter privado de la inversión proveniente fundamentalmente de grupos económicos nacionales, el Estado nacional asume el papel clásico de inversor en infraestructura, por el contrario, tanto los empresarios como el estado local permanecen pasivos.

Iniciaremos nuestro estudio analizando el desarrollo de la industria de la construcción a partir de las inversiones dedicadas al turismo, las cuales comenzaron con la iniciativa personal del millonario boliviano Antenor Patiño, hijo de Simón, el famoso rey del estaño, quien fue fundador del complejo turístico "Las Hadas" en 1974. En 1975, el complejo fue adquirido por CASOLAR, filial del grupo regiomontano ALFA, lo que desató una serie de nuevas inversiones que reorientaron el proceso de acumulación de capital en la región con el apoyo de nuevas y mayores inversiones federales.[3]

Para conocer el desarrollo de la industria de la construcción debemos conocer al sector turismo: del lado de la oferta la rama turística colimense cuenta con 111 establecimientos y 4,351 cuartos (el 2 y el 1.4 por ciento del total nacional, respectivamente). El 42% de los establecimientos colimenses son de cuatro estrellas o más y están destinados generalmente al turismo extranjero. El resto se distribuye en una variada gama para todo tipo de presupuestos. La ocupación promedio anual es baja (cerca del 47%), la afluencia turística crece a un promedio del 10% anual, recibiendo en total un millón 888 mil visitantes registrados en hoteles, el 80% son nacionales y el 17% extranjeros. Manzanillo ocupa el quinto lugar nacional en cuanto a capacidad hotelera: disponible.[4]

La industria de la construcción da origen a una serie de actividades muy importantes en términos regionales: por el valor agregado que generan, el número de empleos, participación en el producto interno bruto y efectos indirectos o eslabonamientos industriales con otros giros; es un lugar común, reconocer que la situación de esta industria informa ampliamente sobre las condiciones, de auge o recesivas, en que se encuentra la economía de un país o de una región.

Esta rama industrial mostró un significativo incremento al desplazarse su participación, en el PIB local, del 5.8% en 1980 a 9.0% en 1985, superando la media nacional de 6.5%. En cuanto al consumo de cemento ha mantenido un promedio de 0.6% del que se consume nacionalmente; sin embargo, en 1982 y 1983 descendió hasta 0.4%.

Los empresarios constructores se agrupan en la Cámara de la Industria de la Construcción que data de agosto de 1986. Tienen fuertes nexos políticos con el gobierno dado su propio giro de actividades y la participación relevante en la política local de sus dirigentes; en el periodo 1983-1985 detectamos 64 empresas constructoras asociadas.[5]

En todo ese desarrollo el monto de la inversión privada ascendió a 1,146 millones de pesos entre 1974 y 1976 y a 2,446 millones entre 1977 y 1978; el programa de inversiones de CASOLAR entre 1977 y 1985 contemplaba un total de 5,000 millones.

El predominio del grupo ALFA fue pues notorio, a grado tal, que redujo a los empresarios locales a la condición de "aliados menores"; la construcción de restaurantes, medianos y pequeños hoteles, transportes, etc., fue desarrollada por empresarios colimenses arriesgando poco capital y sin mayores innovaciones tecnológicas.

3. La segunda lógica de las inversiones en servicios turísticos e industria

La crisis que se manifestó a partir de 1982 conllevó a la quiebra del grupo ALFA y a la venta de los grandes hoteles a empresas transnacionales. Conjuntamente con lo anterior se abrieron las puertas legales a la inversión extranjera, sin que el fenómeno haya ocurrido en los hechos, pero sí en proyectos de gran envergadura, como es el caso ejemplar de la empresa Pescado de Colima, S.A., sobre todo porque constituye un caso ejemplarizante respecto del comportamiento esperado de los empresarios colimenses ante las grandes inversiones. Por otro lado, ocurrieron importantes modificaciones en los discursos, en torno a las ventajas de la inversión extranjera y la apertura del comercio exterior hacia la Cuenca del Pacífico.

Pesca Industrial Corporativa, S.A. (PICOSA), es una empresa novedosa en el sentido de que admite la participación de capital extranjero, en este caso del grupo francés Alshtom Atlantique. Es ella la principal promotora de Pescado de Colima, S.A., planta procesadora de productos marítimos. Incluye línea de enlatado de atún, congelado, fileteado de especies de escama, procesamiento de seco/salado de tiburón, harina y aceite de pescado, hielo y otros derivados. Se pretende que genere 650 empleos directos y que desencadene una serie de industrias complementarias.

La fecha de constitución de la empresa es de 21 de agosto de 1986 ante notario de la ciudad de Colima, pero todavía en octubre de 1989 no había sido puesta en marcha. Las inversiones fueron calculadas en 3,000 millones, de los cuales 240 (el 8%) serían aportados por tres conocidos empresarios privados colimenses. [6]

En todo este proceso las inversiones federales jugaron un papel clave, pero indirecto, y puede suponerse que tomaron por sorpresa a los inversionistas locales; la inversión total ascendió a 14.769 millones de pesos, de las cuales el 37.3% correspondió al sector público y se expresó en obras tales como el aeropuerto de Playa de Oro y en la red de carreteras hacia Puerto Vallarta y la costa sur de Jalisco.[7] De manera tal que tendremos que referirnos en extenso al papel protagónico del Estado.

4. Minería, electricidad e inversiones públicas

4.1. Las inversiones federales directas ocurrieron en la extracción minera y el desarrollo de la industria eléctrica, los cuales trataremos de manera especial por ser casos de gran industria que eslabonan y subordinan a otros procesos industriales creando especiales condiciones y características empresariales.

El mayor dinamismo del sector secundario se debe a la industria extractiva, básicamente la dedicada al mineral ferroso; dicho crecimiento se inició en el año de 1971 con la puesta en operación de la planta peletizadora de Las Encinas, S.A., la cual entró en una nueva etapa hacia 1985 con las explotaciones del cerro del Nahual en los municipio de Cuauhtémoc y Coquimatlán, respectivamente. La empresa mencionada pertenece, al igual que CASOLAR, al grupo ALFA.

El consorcio minero Benito Juárez Peña Colorada fue "puesto en marcha" hacia 1975. Uno de los aspectos más curiosos de su historia es la escasa intervención que tuvo en su constitución el estado de Colima y los empresarios colimenses.

El gobierno federal y la empresa pública AHMSA (Altos Hornos de México, S.A.) controlan el 52.3% del capital y 11 de los 21 miembros del consejo de administración. El resto se distribuye entre las empresas privadas HYLSA, TAMSA y Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, S.A. Los productos terminados,"pelets", se orientan hacia esas mismas empresas, y se estima que constituye el 25% de la producción nacional, 1.5 millones de toneladas (datos de 1984). En 1985 trabajaban en él 1,500 personas, de las cuales el 54% eran originarios del estado.[8]

4.2. Todavía en la década de los setenta la industria eléctrica de la entidad operaba mediante plantas de tipo diesel ubicadas en Tecomán y El Colomo con una capacidad total instalada de 8 mil kilowatts; fue 1977 el año en que la Comisión Federal de Electricidad comenzó la construcción de la Planta Termoeléctrica General Manuel Alvarez, con una capacidad de 1,200 megawats (MW) en cuatro unidades de 300 MW cada una. De esa manera, hacia 1982 Colima ocupaba el quinto lugar entre los estados mejor atendidos en materia de servicio eléctrico y el 94% de sus habitantes contaban con ese servicio.

Sin embargo, el gran despegue de esa industria ocurre con el Plan Colima. La construcción de nuevas unidades convirtieron al estado en productor del 10% de la energía nacional y exportador del fluido a los estados vecinos y aun a los distantes. El programa operativo anual del Plan Colima asignó en 1986 30 mil 625.6 millones de pesos para la construcción de la termoeléctrica, de los cuales el 76.4% se destinaron a la construcción de la planta. Esa actividad empleó en 1979 a 2,100 obreros y en ciertos momentos llegó a 4,100 obreros eventuales, pero además generó 1,082 empleos permanentes, de los cuales el 77% fueron ocupados por originarios de Colima, sin embargo ellos fueron menos de los 2,500 empleos permanentes que se esperaban para 1986. (El censo de 1985 menciona únicamente 1,625 personas ocupadas en el sector gas, agua y electricidad).

4.3. Dos discursos justifican esta intensa acción estatal. Uno de ellos es el discurso de la planeación, el otro el de la descentralización productiva.

Cabe señalar que ya desde 1978 Manzanillo era contemplado como polo de desarrollo por el Plan Nacional de Desarrollo Urbano de la SAHOP (convertida en SEDUE en 1983), distinguiéndolo como la novena de las diez zonas prioritarias, que por cierto, compredían únicamente 25 de las ciudades mexicanas. El Plan Colima vendría a enfocar más directamente la atención en el puerto colimense.[9] No debemos olvidar que las preocupaciones por el desarrollo regional ocurren en el caso mexicano hacia una fecha tan reciente como es 1975, en que surgen los primeros intentos de planificación urbana.

5. Los servicios portuarios

Existen diversas maneras de analizar la importancia de un puerto. Encontramos entre ellas volúmenes, generalmente medidos en toneladas, del movimiento de mercancías de cabotaje y las importaciones y exportaciones en los movimientos de altura. Interesa conocer también la infraestructura portuaria en términos de muelles, grúas, contenedores y en términos de eficiencia en cuanto tonela-

das/hora/gancho, tonelada/cuadrilla o contenedores/ hora. El criterio es sencillo: se trata de la rapidez en que un barco pueda atracar o zarpar de puerto en cuanto ello disminuye los costos.[10]

Concentraremos nuestra atención en el movimiento de las importaciones, dada la importancia que ha tomado en el discurso la apertura hacia el comercio exterior, los "modelos exportadores" y también el hecho de que en el capitalismo avanzado la rentabilidad de los servicios supera a la de muchas ramas industriales.

Analicemos para el caso las exportaciones e importaciones al respecto. Observando algunos indicadores de la aduana instalada en Manzanillo, encontramos la evolución que se presenta a continuación:

Valor de las exportaciones totales y las realizadas a través de la Aduana de Manzanillo. 1984-1988, (millones de pesos)

Años	Total Nacional	Manzanillo	%
1984	5 802 385	19,057	0.32
1985	5 744 323	21 761	0.37
1986	4 490 689	34 590	0.77
1987	5 257 794	27 533	0.52
1988*	4 981 132	77 243	1.55

* Sólo se consideraron tres trimestres de ese año. No se consideraron datos de 1989 por no estar disponibles.
Fuente: INEGI en Salinas de Gortari, Carlos. **Primer informe de gobierno 1989**. Anexo pp. 260 a 264

Lo primero que habría que señalar es que en la república mexicana existen más de cincuenta aduanas que registran exportaciones. Pese a lo que podría pensarse no todas ellas corresponden a puertos aéreos o marítimos, sino a los lugares en que se efectúa la producción.

La aduana de Manzanillo ocupa un lugar modesto si la comparamos con Matamoros, Tamaulipas, que registra 892.791 millones de pesos en 1988, es decir, 11.5 veces más que lo registrado en el puerto colimense; sin embargo, si se le compara con otros puertos del Pacífico resulta que supera a La Paz, Mazatlán, Acapulco, Lázaro Cárdenas; el movimiento que registra es ligeramente superior al de Guaymas, Sonora, e inferior al de Salinas Cruz y Puerto Angel, Oaxaca, los cuales registraron ese mismo año un total de 205.141 millones de pesos.

El crecimiento de las exportaciones, en los años considerados, ha sido muy notable en el caso del puerto colimense: la tasa de crecimiento a precios corrientes es del 41.89%; mientras que, por el contrario, las exportaciones nacionales tuvieron una tasa negativa de -3.74%.

En conclusión, Manzanillo podría consolidarse como uno de los principales puertos exportadores del Pacífico si logra captar mayores volúmenes de las exportaciones nacionales.

Para mayor información presentaremos el siguiente balance del comercio exterior realizado en la aduana de dicho puerto:

Balance del Comercio Exterior Nacional y del realizado por la Aduana de Manzanillo en 1988 (millones de pesos)

1988	exportaciones(A)	importaciones (B)	saldo (A-B)
Total	981 132 (100%)	5 163 570 (103.6%)	182 438 (-3.66%)
A. de Man	77 243 (1.55%)	133 374 (2.5%)	56 130 (-1%)

Fuente: Salinas de Gortari, Carlos. **Primer informe de gobierno 1989**. Anexo pp. 260 a 264.

¿Qué nos muestra este cuadro? Que el saldo registrado en las aduanas fue negativo para la economía mexicana en el año considerado (el último del que se tienen registros, según la fuente consultada). También fue negativo el registro en la aduana de Manzanillo, aunque en menor proporción que en el nivel nacional.

6. Conclusiones

a) Las tendencias industrializadoras son: grandes establecimientos en el puerto de Manzanillo, tales como la minería, la industria eléctrica y, probablemente, el desarrollo pesquero, lo cual podría acarrear eslabonamientos con nuevas industrias de diversos tamaños, sin olvidar la emergencia, anunciada y esperada, pero hasta el momento no realizada, de industrias con fuerte inversión extranjera directa o indirecta.

La revalorización de los servicios podría conducir a que Manzanillo se constituyera en el principal puerto comercial del Pacífico como, en su momento, se propuso el Plan Colima.

b) La planeación regional no ha dado por resultado una relación entre sujetos, sino subordinación de Manzanillo a las regiones más desarrolladas y de la entidad federativa al centro del país, la cual es realizada por actores sociales tales como nuevas burocracias, empresarios, etc. Pareciera que la descentralización necesitara de instancias centrales que la pusieran en marcha.

c) En Manzanillo existe crecimiento, pero no desarrollo regional debido en gran medida a que las industrias y empresas no reinvierten parte de sus ganancias para contribuir al desarrollo tecnológico, ecológico y humano. Se mantiene y ensancha la distancia entre el espacio económico de grandes agregados (inversiones privadas, nacionales y extranjeras, inversiones públicas) y los poderes locales.

d) Los empresarios industriales resultaron ser los actores más importantes. Al respecto encontramos que guardan en la sociedad un lugar especial, no sólo por su papel económico sino también ideológico, puesto que con sus discursos establecen un "campo de autoridad," es decir, temas y problemas que ellos definen por la posición que ocupan y por los medios que poseen para difundirlos. Los discursos empresariales tienden al "integrismo", es decir, a unirse en torno a los discursos más fuertes y poderosos.

e) La descentralización de decisiones y la desconcentración de la actividad económica pueden ser traducidas por descentralización administrativa y especialización productiva. Estos aspectos constituyen lo relevante del caso analizado.

f) La descentralización es el camino propuesto por el Estado para promover a la región y, en nuestro caso, es el discurso más poderoso y del que sólo se ha hecho una lectura, aquella que lo identifica como una forma más del centralismo; sin embargo, no se ha hecho otra lectura en la cual la región aproveche estratégicamente las ofertas estatales e interpela al Estado.

Notas

1. Bianchi, Genevieve. **Urbanismo y políticas de desarrollo en Manzanillo, Colima.** De la misma autora: El **estatuto de Manzanillo dentro del espacio regional, nacional e internacional.** París. THEAL, 1987. (En frances los originales).

2. Por nuestra parte nos hemos ocupado directamente del asunto en la columna semanal "Inventarios" del periódico Ecos de la Costa de la ciudad de Colima: 26 de enero de 1990, "La Aduana de Manzanillo y las exportaciones nacionales". 19 de enero de 1990, "Demografía de Manzanillo" 9 de septiembre de 1988, Debate sobre Manzanillo" 27 de mayo de 1988, "Transformación de Manzanillo" 5 de junio de 1987, Manzanillo: integración regional y política territorial" 27 de marzo de 1987, "Caracteristicas del turismo en Manzanillo".5 de marzo de 1987, "Manzanillo: los problemas de su crecimiento" 3 de enero de 1987, "La industrialización apunta hacia Manzanillo"; ver en todos los casos la pag. 2.

3. Bolio Oses, Jorge y Ramirez ', Jose R. **Manzanillo: integración regional y política territorial**, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1981 (tesis de licenciatura) p. 137 a 169. De los mismos autores ver: **Colima, planificación centralista y crisis local**, México FCE, 1988 171 pp.

4. "Colima: situación económica y actividad turística" en **Carta económica regional**, Instituto de Estudios Economicos Regionales, Universidad de Guadalajara, Núm. 5, marzo-abril de 1989 p. 24.

5. Cisneros Vargas, María del Carmen, **Colima: vivienda y municipio, 1983-1985**. Una Interpretación sociológica, tesis de licenciatura en sociología, Universidad de Colima, junio de 1988.

6. Galindo Miranda, Armando. **Posibles efectos socioeconómicos en la región de Manzanillo con la implantación de Pescado de Colima, S.A.**, tesis de licenciatura en economía, Universidad de Colima, febrero de 1989, 111 págs.

7. SAHOP-COCOMABA (Conurbación Manzanillo-Barra de Navidad) **Plan de Ordenación de la Zona, Manzanillo**, 1979 p. 136.

8. Fourt Gilles, "Un complejo minero mexicano: el consorcio minero Benito Juárez Peña Colorada", **Documento de Investigación Núm. 35** Centro de Investigación y Documentación sobre América Latina, CREDAL, París, 1985, 57 pp. (en francés el original).

9. Garza Gustavo, **Industrialización de las principales ciudades de México**, El Colegio de México, 1980, 155 pp.

10. Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V. **El puerto de Manzanillo, México**, sin fecha, 20 pp. con mapa y fotografías.