

T
664

103838

03838



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD XOCHIMILCO**

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES

MANZANILLO: UNA CIUDAD PUERTO FRAGMENTADA

**TESIS QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE DOCTOR EN
CIENCIAS SOCIALES CON ESPECIALIDAD EN SOCIEDAD Y
TERRITORIO**

PRESENTA:

MANUEL SALVADOR GONZÁLEZ VILLA

DIRECTOR DE TESIS:

DRA. DIANA REBECA VILLAREAL GONZÁLEZ

MÉXICO, D.F.

SEPTIEMBRE DE 2007

A mi madre: Sra. Rosario Villa, y familia: Julia, Erick Alberto y
Julia Alejandra

Agradecimientos

Este trabajo no hubiera sido posible sin la participación, aliento y colaboración de innumerables personas, entre las que debo mencionar en primer término a la Dra. Diana Rebeca Villarreal González quien bajo su esmerada, cuidadosa y exigente dirección ésta tesis pudo llevarse a cabo, lo cual agradezco sinceramente.

Asimismo como no reconocer a: el Lic. José Puente Arellano ex - Director del Registro Publico de la Propiedad del Gobierno del Estado de Colima; Lic, Rafael de la Colina apoderado legal de club Santiago; los ex presidentes municipales de Manzanillo Sres. Miguel Sandoval y Felipe Guzmán; Lic. Guillermo Miguel Díaz Zamorano de la Secretaría de Turismo del Estado de Colima; Sra. Guadalupe Galindo; Ing. Efraín Villa -ex colaborador del Arq. José Luis Ezquerra constructor del hotel Las Hadas-; Carlos Aedo inversionista y hoy primer promotor del proyecto turístico Juluapan; Miguel Ochoa empresario hotelero; Eduardo Maqueto ex empleado de la Junta Federal de Mejoras Materiales de Manzanillo; Edmundo Villa Aguijosa ex Gerente de ventas del multifamiliar turístico CASOLAR; Sr. Salvador Martínez ex empleado de confianza del otrora famoso hotel Santiago; Sr. Lorenzo Figueroa; Sra. Rosario Villa; los ex Comisariados Sr. Candelario Ramírez y Luis Aldaco; Sres. Enrique Díaz; Manuel Madrigal; Manuel Cordera; Ing. Juan Manuel Sandoval Díaz ejecutivo de PEMEX-Manzanillo, así como a las innumerables personas -entre administradores, profesionistas, empleados, ejidatarios, etcétera de Manzanillo-, que escapan a mi memoria pero a quienes reconozco su valiosas entrevistas haciendo posible esta investigación; a todos ellos mi profundo agradecimiento.

A el CONACYT le agradezco haberme otorgado una beca para realizar mis estudios dentro del Programa Doctoral (1995- 1997) con especialidad en Estudios de Sociedad y Territorio ofertado por la UAM- Xochimilco, y también a la Universidad de Colima por haberme apoyado con el permiso económico necesario para realizarlo. Para ambas instituciones mi sincera gratitud.

Finalmente señalar que el contenido y alcances obtenidos en este trabajo de investigación son de mi propia responsabilidad.

Colima, Col., septiembre de 2007

**MANZANILLO:
CIUDAD-PUERTO FRAGMENTADA**

MANUEL SALVADOR GONZÁLEZ VILLA

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO I. MANZANILLO: PUERTO COMERCIAL TRADICIONAL (1521-1899)	
I.1. Introducción	31
I.2. Manzanillo, un puerto natural durante la Colonia (1521-1820)	
I.3. Construcción y configuración inicial funcional como espacio portuario-comercial (1821-1899)	
I.3.1. 1821 a 1847, el primer trazo territorial portuario	
I.3.2. 1848 a 1899, y las primeras obras de infraestructura terrestre trascendentes	
a) La infraestructura portuario- terrestre regional	
b) La infraestructura portuario- ferroviaria	
c) La obra pública de saneamiento ambiental portuario	
d) El primer proyecto de construir un muelle	
e) Construcción de diques improvisados de contención marítima	
I.4. La función portuario-comercial regional de Manzanillo como espacio vital	
I.5. Un puerto comercial sin población laboral fija	
I.6. Primer plano urbano portuario	
I.7. El puerto y los primeros conflictos intraurbanos	
I.8. Conclusiones	
CAPITULO II. LA MODERNIZACION PORTUARIO COMERCIAL (1899-1940)	
2.1. Introducción	80
2.2. La construcción de una infraestructura portuaria sin precedentes	
2.2.1. La etapa porfirista	
2.2.2. La red troncal regional de carreteras (1920-1940)	
2.3. Un puerto comercial diversificado	
1) Puerto comercial especializado	
2) Manzanillo, depósito marítimo de combustibles	
3) Puerto comercial pesquero (1939-1945)	

- 2.4. El puerto de Manzanillo se vuelve ciudad
 - a) Manzanillo y el arraigamiento poblacional definitivo
 - b) La urbanización (1910-1940)
 - c) La nueva política urbana: la dotación del Fondo Legal
- 2.5. Política y conflicto: el reparto ejidal en Manzanillo
 - 1) Manzanillo y la propiedad ejidal
 - 2) La política territorial en Colima
- 2.6. Los conflictos intraurbanos por el uso y posesión del suelo
- 2.7. Conclusiones

CAPÍTULO III. FRAGMENTACIÓN ECONÓMICA Y URBANIZACIÓN DEL FONDO LEGAL PORTUARIO (1940-1970)

- 3.1. Introducción 119
- 3.2. El modelo nacional de "Desarrollo hacia adentro" o "Sustitutivo de importaciones"
- 3.3. Manzanillo y la infraestructura terrestre y marítima
 - a) El Muelle Fiscal
 - b) El Puerto Interior, en la laguna de San Pedrito (1954-1970)
 - c) PEMEX y la nueva infraestructura marítima de abastecimiento de combustible
- 3.4. La importancia portuario-comercial de Manzanillo en el occidente mexicano
- 3.5. Manzanillo y los límites de la política portuaria nacional
- 3.6. Manzanillo y el capitalismo turístico- inmobiliario
 - a) Atributos naturales de playa
 - 3.6.1. Génesis del capitalismo turístico de playa
 - 3.6.2. Las primeras incursiones
 - a) El Fraccionamiento Playa Azul
 - b) El Fraccionamiento Península de Santiago
 - c) El Fraccionamiento Península de Juluapan
- 3.7. Manzanillo y su consolidación como segundo núcleo de población del estado de Colima
- 3.8. Urbanización, política urbana y segmentación del suelo urbano
- 3.9. El ciclón de 1959, presidencialismo y crisis urbana
- 3.10. El complejo habitacional del IMSS

- 3.11. La agudización de la crisis urbana
- 3.12. Los nuevos conflictos por la posesión y uso del suelo intraurbano
- 3.13. Conclusiones

CAPÍTULO IV. MANZANILLO, INDUSTRIALIZACIÓN POLARIZADA Y URBANIZACIÓN COSTERA (1970-2006)

- 4.1. Introducción 207
- 4.2. Capitalismo y globalización (1970-1990)
- 4.3. La política del Gobierno Federal de creación de polos de desarrollo económico y puertos industriales
- 4.4. El Puerto Interior de Manzanillo (PIM), un espacio privatizado globalizado (1970-2006)
- 4.5. El PIM y la participación del Estado (1970-1990)
- 4.6. Administración Portuario Integral (API de Manzanillo) y privatización
- 4.7. La refuncionalización de Manzanillo en el aprovisionamiento de combustible marítimo (1960-2005)
- 4.8. Consolidación del capitalismo inmobiliario
- 4.9. El detonante turístico costero (1970-1982)
- 4.10. La bahía de Manzanillo y su transformación en espacio habitacional hotelero familiar de clase media
- 4.11. La bahía de Manzanillo y su transformación en espacio residencial privado
- 4.12. La compañía minera de hierro Peña Colorada
- 4.13. La central termoeléctrica de Manzanillo (CFE)
- 4.14. La industria pesquera
- 4.15. Política, fragmentación industrial y conflictos inter e intra industriales
- 4.16. Conclusiones

CAPÍTULO V. MANZANILLO, URBANIZACIÓN EJIDAL Y ZONA METROPOLITANA DE MANZANILLO- ZOMEMA- (1970-2004)

- 5.1. Introducción 311
- 5.2. La atracción de población y el Fondo Legal
- 5.3. Fondo Legal portuario y profundización de la crisis urbana (1970- 2000)
- 5.4. Urbanización ejidal, política urbana (ZOMEMA) y desarrollo urbano poli-nuclear desordenado y conflictivo
 - a) El movimiento poblacional y la ZOMEMA
 - b) La privatización ejidal
 - c) Política urbana

d) El desarrollo urbano conflictivo	
5.5. Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas (FIMAGA)	
5.6. Conclusiones	
VI. CONCLUSIONES GENERALES	398
VII. ANEXOS	406
VIII. BIBLIOGRAFÍA	412

ÍNDICE DE PLANOS

Núm.1, Ubicación de Manzanillo en el Estado de Colima	30
Núm.2, Puerto de Manzanillo y ensenada de Santiago en el mar Pacífico (1824)	40
Núm.3, Antiguo camino Manzanillo-Colima (siglo XIX)	50
Núm.4, Proyecto del canal que habría de comunicar el río Armería con el puerto de Manzanillo	52
Núm.5, Proyecto de ingeniería de las obras del rompeolas	83
Núm.6, Fraccionamiento Península de Santiago (copiado del original)	164
Núm.7, Manzanillo (1960)	188
Núm.8, Manzanillo y el complejo habitacional del IMSS	194
Núm.9, Hotel Las Hadas (1970)	250
Núm.10, Terrenos adquiridos por FRAHOPA	254
Núm.11, Fraccionamiento Sierra Madre	270
Núm.12, Localización del complejo termoeléctrico	299
Núm.13, Comportamiento y distribución poblacional de Manzanillo (1970)	314
Núm.14, La Colonia del Pacífico (rodeada de mar y laguna)	336

ÍNDICE DE FOTOS

Núm.1, La ciudad-puerto de Manzanillo (entre mar y lagunas)	28
Núm.2, Puerto de Manzanillo (1875-1877). Las edificaciones principales corresponden a almacenes y bodegas construidas y administradas por capital comercial foráneo	65
Núm.3, Manzanillo (1875-1877): sin muelle ni infraestructura portuaria	73
Núm.4, Muelle de Manzanillo (1900-1913)	88
Núm.5, Panorámica de la construcción y transformaciones de la infraestructura portuaria de Manzanillo (1900-1923)	97
Núm.6, La construcción del Muelle Fiscal	127
Núm.7, Muelle Fiscal	128
Núm.8, Puerto marítimo-comercial (1940-1970)	146
Núm.9, Parte de la bahía de Manzanillo, bahía de Santiago y península de Juluapan	152
Núm.10, Vista aérea de la península de Santiago	161
Núm.11, Península de Juluapan	173
Núm.12, Complejo turístico Vida del Mar	175
Núm.13, Caserío en los cerros del puerto de Manzanillo	183
Núm.14, Manzanillo: al centro el Fraccionamiento urbano construido por la JFMM y al fondo la Laguna de Cuyutlán (1940)	186
Núm.15, Terminal especializadas de contenedores del PIM	235
Núm.16, Panorámica del PIM	240
Núm.17, Infraestructura de abastecimiento de combustible marítimo	246
Núm.18, Vista aérea del hotel Las Hadas	251
Núm.19, Consorcio Minero Benito Juárez Peña Colorada	298
Núm. 20, Complejo termoelectrico	301
Núm.21, Complejo industrial pesquero de Manzanillo	302
Núm.22, Interior de la planta industrial Marindustria de Manzanillo	305

Núm.23, Panorama urbano de Manzanillo (2005)	308
--	-----

ÍNDICE DE CUADROS

Núm.1, Efectos nacionales movidos por el puerto de Manzanillo entre el 1° de julio de 1885 y el 30 de junio de 1886 a los puertos de San Blas, Guaymas, Baja California, Chamela y Altata	62
Núm.2, Tendencia poblacional de la ciudad-puerto de Manzanillo entre 1871-1986	68
Núm.3, Movimiento de barcos comerciales por el puerto de Manzanillo (1938)	96
Núm.4, Manzanillo (cabecera municipal) incremento poblacional (1899-1942)	98
Núm.5, Giros comerciales y de servicios del puerto (1938)	101
Núm.6, Precios de los lotes del Fondo Legal del puerto de Manzanillo (1938)	105
Núm.7, Algunas de las haciendas importantes de Manzanillo y su población (1933)	107
Núm.8, Ciudad de Manzanillo y año de constitución de los ejidos que lo rodean y limitan	108
Núm.9, Terrenos expropiados para formar el Fondo Legal de Manzanillo (1923)	111
Núm.10, Entrada, número de navíos y porte de las embarcaciones que entraron a la bahía de Manzanillo entre 1937 y 1953	132
Núm.11, Maíz transportado por ferrocarril (1965)	134
Núm.12, Relación de terrenos del Fraccionamiento Playa Azul vendidos por la Compañía Urbanizadora de Manzanillo (1959-1970)	159
Núm.13, Propiedades del Sr. José Alberto Bustamante adquiridas por la empresa Servicios Administrados, S.A.	170
Núm.14, Composición social accionaria inicial de la Inmobiliaria Sierra Madre, S.A. (1968)	172
Núm.15, Crecimiento poblacional de Manzanillo como cabecera municipal (1900-1970)	178
Núm.16, Número de establecimientos manufactureros de Manzanillo (1941)	179
Núm.17, Estructura ocupacional de Manzanillo (1940-1960)	179
Núm.18, Incremento de la carga comercial por la empresa Servicios Portuario de Manzanillo (1972-1975)	222
Núm.19, Puertos comerciales del Pacífico (2004)	230
Núm.20, Exportaciones agroindustriales más importantes de Colima (1999-2000)	232
Núm.21, Evolución nacional de carga marítima contenerizada (1998-2004)	233
Núm.22, Evolución de movimiento de contenedores (número de teu's)	233
Núm.23, Manzanillo: crecimiento portuario-comercial (1998-2001)	234
Núm.24, Capital accionario de FRAHOPA (1979-1985)	258
Núm.25, Multidesarrollo turístico- habitacional CASOLAR en la península de Santiago	261
Núm.26, Fraccionamiento La Punta	262
Núm.27, Quintas habitacionales (Fraccionamiento La Punta)	262
Núm.28, Fraccionamiento La Punta y terrenos de los herederos del Sr. Patiño que pasaron unilateralmente a FRAHOPA	263
Núm.29, Fraccionamiento bahía de Santiago Zona I (proyecto de urbanización)	264
Núm.30, Comercialización más importante de terrenos realizados por FRAHOPA en la península de Santiago	266
Núm.31, Hotel Kamina Palace (fideicomiso terreno Legazpi)	267
Núm.32, Plan maestro del complejo Sierra Madre o Club Santiago	271
Núm.33, Transacciones inmobiliarias importantes de Fraccionadota Peninsular, S.A. (Punta Juluapan) e Inmobiliaria Sierra Madre, S.A. (1981-1989)	274
Núm.34, Hoteles en la bahía construidos entre 1970-1995	279
Núm.35, Auge y construcción de hoteles de clase media (1978-1983)	283
Núm.36, Condominio privados en Olas Altas, bahía de Santiago	285
Núm.37, Multifamiliares privados localizados en Las Brisas-Playa Azul	287
Núm.38 Multifamiliares privados localizados en la franja de playa de Santo Domingo-Playa Azul	289
Núm.39, Empresarios constructores en la bahía y lugar de procedencia	291
Núm.40, Fraccionamientos comerciales en la bahía de Manzanillo (2002)	292
Núm.41, Movimiento de la población de Manzanillo (1970-2000)	314
Núm.42, Crecimiento y distribución poblacional en los ejidos aledaños a la ciudad	321

Núm.43. Estructura de la propiedad ejidal aledaña a la ciudad (1933-1989)	323
Núm.44. Ejido Tapeixtles y expropiaciones	328
Núm.45. Colonias habitacionales de Tapeixtles	334
Núm.46. Ejido Salagua y expropiaciones (1973-1986)	345
Núm.47. Ejido El Naranja y expropiaciones	359
Núm.48. Urbanización del Barrio I	382
Núm.49. Urbanización del Barrio II	382
Núm.50. Urbanización de los Barrios V y VI	385
Núm.51. Empresa privada Derramar y FIMAGA	386
Núm.52. Barrio I y II. La nueva protocolización urbana	390
Núm.53. Condominio Las Garzas- Limón	391
ÍNDICE DE MAPAS	
Núm.1, Localización de Manzanillo en el centro occidente mexicano	28
Núm.2, Configuración urbana territorial de Manzanillo (2000)	29
Núm.3, La provincia de Colima y el puerto de Manzanillo (1554)	35
Núm.4, Primer plano urbano de Manzanillo	71
Núm.5, Localización de los fraccionamientos turístico- inmobiliarios en la bahía de Manzanillo (1940- 970)	177
Núm.6, Importaciones por Manzanillo (1983-1985)	222
Núm.7, Exportaciones por Manzanillo (1983-1985)	223
Núm.8, Tenencia privada en el litoral	293

INTRODUCCIÓN

Nuestro país, sus regiones y localidades diversas del interior –urbanas y/o rurales – que lo configuran territorialmente no es un conjunto de elementos o estructuras socioeconómicas de carácter homogéneo y uniforme, sino más bien una suma de localidades socialmente diversificadas y contradictorias por los niveles o grados de desarrollo específico que presentan. A lo largo y ancho del territorio nacional tenemos múltiples y diversos tipos de desarrollo -regional, local, unidades urbanas y rurales-, con modalidades de transformación territorial diferenciadas en su desenvolvimiento socioeconómico.

El reconocer la pluralidad y peculiaridades existentes entre las distintas configuraciones socioeconómicas constitutivas de nuestro país, no sólo implica identificar y acotar dinámicas desigualmente desarrolladas por localidad o por unidad de referencia, sino esencialmente destacar el carácter que desempeña la cuestión territorial, entendiendo cómo territorio todo aquel espacio o superficie de terreno con todas sus rugosidades y especificidades así como su ubicación, que incluye además sus diversos elementos, tales como: suelos, minerales, litorales, vasos lacustres, animales, bosques, vida vegetal, climas y topografía, así como el hombre mismo (Hiernaux D. y A. Lindon, 1993).

Pero el aceptar que la sociedad mexicana en su devenir y desarrollo histórico nacional no es homogénea sino diferenciada, requiere necesariamente conceptualizar socialmente la importancia central que posee la naturaleza, la dinámica territorial, y su manera de operar, así como también, identificar en cada caso o situación territorial concreta lo que contribuye a modificar sensiblemente la configuración y funcionalidad cambiante del espacio a través del tiempo.

Lo anterior lleva a considerar que cada territorio posee su propia identidad particular, y además justifica la necesidad de estudiar a la sociedad mexicana desde lo territorial valorándose como clave del análisis social mismo para entender la compleja sociedad mexicana, es decir, reconocer en todo caso que tenemos diferentes sociedades que territorialmente operan en distintos niveles, ritmos y funcionalidades, así como también hacer evidente que el uso, explotación y

apropiación diferencial que con fines diversos se dan en el país territorialmente poseen un significado relativo por y a partir de la intervención del hombre; de esta manera, cada estructura socioeconómica y territorial posee su propia historia de apropiaciones, transformaciones y dinamismo que es necesario analizar y considerar como una vía de análisis social para el conocimiento real de nuestro país, pues como señala Milton Santos, todo objeto toma un lugar, que es más nítido cuanto más fijo sea, por lo cual, el objeto existe geográficamente en el lugar y en el momento en que se instala, gana certificación de edad; de esta forma el espacio testimonia la realización de la historia, siendo al mismo tiempo, pasado, presente y futuro (Santos, 2000: 132).

Este trabajo tiene como referencia la configuración económica, social y territorial de la ciudad-puerto de Manzanillo, localizado en el estado de Colima, del centro Occidente mexicano -casi a la mitad de la costa mexicana del Océano Pacífico- con coordenadas geográficas 18° 41' de latitud norte y 103° 30' de longitud oeste, y situado a una altura de tres metros sobre el nivel del mar a partir de su malecón portuario.

La ciudad puerto de Manzanillo constituye un lugar de innegable dinamismo económico y primordial participación en el Producto Interno Bruto (PIB) estatal, pues durante el 2005 generó 22 mil millones de pesos de impuestos (API, 2006), sólo por el manejo y operaciones del tráfico portuario comercial de carácter regional, nacional e internacional, mientras que el sector turístico representa el 15 por ciento del PIB estatal (SECTUR, 2006); y por el tamaño de su población, constituye la segunda ciudad más importante del estado registrando en el 2005 una concentración de 137 842 habitantes (INEGI, 2006).

En relación con localidades urbanas como la ciudad capital de Colima-Villa de Álvarez, que es de carácter comercial y de servicios, y de Tecomán que es agrícola primordialmente, Manzanillo se distingue por su perfil industrial preeminente y diversificado portuario-comercial, depósito y abastecedor de combustible marítimo e industrial, turístico, minero, termoeléctrico y pesquero, fundamentalmente; una base técnica que representa en conjunto el 70 por ciento de la riqueza estatal.

Actualmente, derivado y estimulado en gran medida por su privilegiada ubicación geográfica y estratégica, Manzanillo destaca por la función especializada en el manejo y operación del tráfico portuario-comercial más importante que se desplaza por los mares de México, representando en el mes de agosto de 2006 una carga general de 10 millones 141 mil 563 toneladas (14.23 por ciento nacional), ¹ -sin contabilizar los productos y derivados del petróleo-, mientras que en materia de manejo y movimiento de contenedores específicamente operaba 689 mil 913 teus –contenedores de 20 pies-, siendo también el primer lugar nacional en este rubro (SCT, 2006). Un tráfico portuario comercial nacional trascendente que registra el arribo de 33 navieras al año en promedio, lo que implica relaciones comerciales con 70 países del mundo y en ese mismo contexto, de algunas de las compañías marítimo-comerciales más importantes del mundo (API, 2006).

En relación al transporte ferroviario de carga comercial el Gobierno Federal comenzó a contemplar, entre 2004 y 2005, que de las 22 rutas con tráfico transfronterizo nacional, por lo menos tres tuvieran como origen o destino el puerto de Manzanillo debido a que el 70 por ciento del tráfico intermodal que realiza el Ferrocarril Mexicano (Ferromex), la mayoría se realiza mediante la Terminal del Pacífico enlazando a los principales centros industriales y de consumo del país como Guadalajara, Querétaro, Pantaco (Distrito Federal), Aguascalientes, Torreón, Coah. Monterrey, N.L. Altamira, Tamps., Veracruz y Cosoleacaque, calculándose hasta diciembre de 2004 que por la vía del ferrocarril se movía alrededor de 32 por ciento de la carga que entra y sale de Manzanillo (Maza, 2004: 6).

Relacionado con la especialización y manejo del tráfico comercial en el año 2005, había unos 140 agentes aduanales, cerca de 100 transportistas y se generaban unos nueve mil empleos directos y 30 mil empleos indirectos (API, 2006), siendo sin duda esta función económica la más importante del lugar.

Otra actividad económica especializada y dominante también estrechamente relacionada con las características de puerto natural del lugar lo constituye la función de almacenamiento y abastecimiento de combustible tanto a

¹ Hasta el mes de agosto de 2006 en los recintos portuarios del país se han manejado 170 millones 342 mil 985 toneladas de carga (SCT, 2006).

las diversas embarcaciones –comerciales, pesqueras, navales, yates, etcétera- que surcan el Pacífico mexicano, como a los complejos termoeléctrico y ferrífero localizados en el área aledaña portuaria.

La paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX) es la empresa responsable de proporcionar el servicio de abastecimiento de combustible marítimo y terrestre, y durante el año 2005 en cuanto a erogaciones por mano de obra, mantenimiento y gastos portuarios representó una derrama económica de \$ 41' 358 974. 00 (PEMEX, 2006).

Además de las condiciones naturales de playa, el clima tropical del lugar, y la ubicación geográfica en el occidente mexicano, Manzanillo destaca por poseer una industria turística dinámica y consolidada en función de la demanda de un turismo tradicional proveniente del occidente y centro del país, principalmente. En los albores del siglo XXI el movimiento y afluencia turística temporal a las costas de Manzanillo representaba un 80 por ciento de turistas de origen nacional –Jalisco, Mich., Guanajuato, México, Querétaro, etcétera, mientras que el 12 por ciento restante era de origen extranjero principalmente- Estados Unidos (Seattle, Portland, San Francisco, California, etcétera); Canadá (Vancouver, Calgary, Montreal, Toronto, etcétera)., incluyendo turistas que se desplazan al lugar desde Europa, Asia, y América Latina.

Asimismo, en el año 2005 el turismo de playa, sólo en la denominada semana mayor tuvo una afluencia cercana a los cien mil turistas en promedio, con una ocupación hotelera del 98. 5 por ciento, y una derrama económica superior a los 100 millones de pesos, lo que refleja su impacto e influencia económica, (Secretaría de Turismo de Colima, 2005)

Manzanillo se caracteriza además por constituir un lugar donde se localizan y operan cotidianamente tres complejos industriales de trascendencia regional y nacional como la planta de peletización de mineral de hierro Peña Colorada; la central termoeléctrica operada por CFE "General Manuel Álvarez"; y la Terminal Pesquera que procesa y comercializa atún.

Peña Colorada es controlada y administrada por el grupo Hylsamex, el más grande de América Latina y propiedad del consorcio trasnacional italiano Ternium

(Rojas, 2005), dedicándose a extraer, peletizar, y enviar -mediante ferrocarril y vía marítima- más de la mitad del mineral de hierro consumido y utilizado por las más importantes plantas siderúrgicas, ubicadas en el norte, centro y occidente del país. En 2006 tuvo como meta producir 4 millones de pélets, y su plantilla laboral era de poco más de 500 trabajadores sindicalizados

El complejo termoeléctrico es manejado y operado por la Comisión Federal de Electricidad (CFE) distinguiéndose por generar y satisfacer principalmente los requerimientos de energía eléctrica del Sistema de Abastecimiento y Distribución de la Red Eléctrica del Occidente Mexicano.

La planta industrial pesquera de Manzanillo se especializa en procesar y comercializar atún para el mercado nacional y extranjero. En México, la pesca de atún es la segunda actividad pesquera después de la sardina y la segunda en valor después del camarón; durante el 2005 Colima, junto con Sinaloa y Baja California se distinguió entre los 11 estados costeros del Pacífico mexicano por descargar y manejar cerca del 90 por ciento del atún extraído del Océano Pacífico mexicano.

Así, Manzanillo no sólo posee el perfil y función de puerto industrial preponderantemente a nivel estatal, en relación con las otras dos ciudades más importantes del estado, sino también constituye la base fundamental del dinamismo económico local.

Pero el carácter que posee hoy en día Manzanillo como ciudad-puerto industrial, sobre todo en función de los requerimientos productivos nacionales y extranjeros, abre interrogantes en cuanto a la modalidad del desarrollo socioeconómico regional específicamente a través de la vía industrial y su incidencia a nivel territorial el distinto grado y ritmo del desarrollo económico así como el papel y promoción económica tanto del Estado como del capital privado que afectan el territorio.

Y es que las interrogantes en cuanto al devenir y desenvolvimiento socioeconómico -pasado y presente- de Manzanillo con su específica configuración territorial implican, en parte el interés en definirlo en virtud de los impactos que ha recibido por la intervención decisiva del Estado en primer término.

Por ello resulta vital recurrir al estudio históricamente fundamentado de los procesos que caracterizan las contradicciones que denotan el presente, donde destaca la política siempre fluctuante del Gobierno Federal en función de las nuevas directrices internacionales, derivando en el interior del país en decisiones gubernamentales más de estilo sectorial- que de contenido regional y territorial.

No se trata de establecer las diversas y sucesivas acciones del Gobierno Federal por la gran extensión y diversidad costera del país, sino esencialmente entender por qué, el espacio no sólo se impone a través de las condiciones que ofrece para la producción, para la circulación, para la residencia, para la comunicación, sino también que las acciones no son indiferentes a la realidad del espacio, pues la propia localización de los acontecimientos está condicionada por la estructura del lugar (Santos, 2000).

Se considera que el análisis de la configuración que cada unidad socioeconómica y territorial del país posee particularmente constituye una vía promisoría para establecer la importancia y peso determinante del Estado específicamente frente a los otros agentes involucrados que actúan efectivamente en los procesos de apropiación y uso del territorio.

Bajo la premisa anterior, el objetivo principal de este trabajo consiste en analizar las políticas públicas que se han ejercido en el territorio a través de indicadores como el destino de la inversión pública, la cual tiene un impacto determinante en la configuración territorial tanto en la promoción de actividades productivas prioritarias como en la construcción de infraestructura, ambos determinantes del auge e impulso económico del lugar concretamente, así como también del impulso significativo de las funciones económicas cambiantes del mismo.

Las modalidades e impacto territorial de la intervención del Estado mexicano constituyen una opción analítica sugerente en cuanto a valorar críticamente el alcance de la política económica sectorial con relación a las formidables restricciones naturales que presenta cada lugar del país, por lo que la política pública no se traduce ni posee el mismo impacto y magnitud en el plano de dichos

territorios concretos, y en esa misma medida el impulso de obras de infraestructura pública terrestre o marítima de importancia local o regional.

Por otra parte, al reconocer en primer término que los lugares no tienen existencia propia y están marcados por la historia de la intervención del hombre diferencialmente, la hipótesis central de este trabajo es que la configuración territorial de Manzanillo es resultado de una constante contradicción entre la política pública territorial nacional -impulso al desarrollo de las actividades económicas de las costas- y las particularidades del lugar, traduciéndose ello en fuente de problemas como fragmentación territorial; conflictos en cuanto al uso y posesión del suelo y de tipo socioeconómico, e incluso en contradicciones derivadas de aquellas intervenciones públicas centralistas y de corte coyuntural producto más de decisiones y acciones de carácter reactivo que ajustadas y sujetas a las condiciones políticas y administrativas locales.

De alguna manera la política pública expresa no sólo los cambios y avances importantes en términos de concepción territorial, sino también la institucionalización de la acción del Estado con relación a la organización y materialización del espacio diferencialmente, y en esa medida apareciendo "el lugar como el producto de la articulación contradictoria entre lo nacional y global que se anuncia y la especificidad histórica de lo particular" (ver Santos, 2000); así nuestra reflexión central reconoce, tanto lo externo o universal –requerimientos nacionales cambiantes del capitalismo –capital comercial, industrial, integración a la globalización, así como un orden local que está dotado de materialidad y posee un sentido y en esa misma medida enfrentado a aquél.

En este trabajo se considera la cuestión territorial como posibilidad no sólo de conocer y mirar al país desde una perspectiva diferente al enfoque nacionalista u homogeneizador del desarrollo, sino también de enfatizar que las condiciones concretas de cada lugar juegan un carácter determinante en la realización y alcances de cualquier política y en este sentido recuperar y ubicar el papel del lugar y del espacio- tiempo en el proceso social, así como también es obligado a buscar categorías de análisis apropiadas al mismo como una tarea primordial del quehacer académico sociológico; sin duda, cada unidad territorial constituye un espacio

específico y a la vez cambiante en su estructura, sus funciones socioeconómicas, sus relaciones y en esa medida es única.

En otros términos, la constitución e integración del país basada en regiones diversas y desiguales hace difícil contar con una historia nacional única, reconociendo entonces la necesidad de analizar al país a partir de las diversas condiciones territoriales y socioeconómicas existentes en México, lo que a la vez hace imperioso "identificar y conocer las estructuras esenciales que han determinado el desarrollo diferencial de las formaciones sociales regionales, las leyes y mecanismos de sus operaciones económico-demográficas territorialmente funcionales, así como las particularidades específicas presentes en cada una de ellas" (Bolio y Ramírez, 1988); como Anthony Giddens señala acertadamente "la regionalización es una noción importante para contrarrestar el supuesto de que las sociedades son siempre sistemas unificados homogéneos" (Giddens, 1995: 54).

De esta manera, definir el espacio geográfico como objeto de estudio se vuelve relevante en cuanto a su papel activo en la dinámica social, como lugar concreto donde se manifiesta el nudo de problemas de manera indiscutible; además de que permite reconocer los modos y niveles de penetración y establecimiento del capitalismo mexicano.

Sin embargo, para la teoría social ponderar la importancia y definición del espacio y su naturaleza ha representado en realidad una suma de esfuerzos, discusiones e intercambio de experiencias interdisciplinarias tanto de carácter acumulativo como de rupturas epistemológicas (Khun, 1985). Bajo la premisa básica general de reconocer, simultáneamente, por un lado, que no hay obra sin una materia a modelar, sin un espacio, sin una naturaleza, sin campo y sin medio, y por otro lado, problematizar la cuestión del principio diferencial del espacio, de tal manera que como el geógrafo Milton Santos acota "cada región, ciudad o forma de vida social-económica tiene su modalidad específica y su dinámica propia de interrelación con sus condiciones contextuales en concreto, con sus recursos materiales, sus fuentes de energía y sus consecuencias no buscadas mediadas naturalmente" (Santos, 2000).

Lo anterior conduce, en principio, a reconocer el problema del doble carácter de la naturaleza, es decir, tanto la cuestión del carácter prioritario de lo natural -externo al hombre-"en sí", como a la acepción de que la naturaleza adquiere sentido con relación a la acción histórica del hombre y por lo tanto, no es sólo un punto de partida, sino también un punto de llegada. Así el propio Marx, como Karl Schmidt lo intenta demostrar en su tesis doctoral, "mantiene firme la prioridad de la naturaleza exterior, contra el factor social", de tal manera que "las relaciones de los hombres con la naturaleza constituyen el presupuesto para las relaciones recíprocas de los hombres entre sí" (1983: 29).

Bajo estas consideraciones, la interpenetración recíproca de naturaleza y sociedad tal como se produce en el seno de la naturaleza como realidad que abarca ambos momentos, se ha traducido en fuente de discusión nodal entre los teóricos sociales, no sólo en cuanto al problema referente a la relación entre naturaleza e historia, -que tiene también, por último, un aspecto metodológico-epistemológico-, sino también por lo insatisfactorio que resulta reconocer la prioridad de la realidad objetiva e independiente del hombre, y en esa medida que "el sujeto y el objeto del trabajo están, en última instancia, determinados por la naturaleza, y por lo tanto, asumir que en lo referente al aspecto del objeto, los hombres quedan limitados por lo menos a sustancias básicas tales como la tierra, el agua, etcétera (Schmidt 1983, 97).

De cualquier manera, a lo largo del tiempo la forma de enfocar y explicar la compleja interrelación entre naturaleza y sociedad se ha expresado en proposiciones teórico- metodológicas diversas, entre las que destacan las que implican una influencia o relación de carácter mecánico entre la sociedad y la naturaleza, las que conciben la relación como reflejo o proyección de la sociedad en la naturaleza, las concepciones de algunas escuelas marxistas que reducen la naturaleza a mero *soporte* de relaciones sociales de producción desempeñándose así como factor complementario del proceso de acumulación capitalista (Topalov, 1979; Pradilla, 1984), los enfoques geográficos que conciben la naturaleza a manera de *continente* acotando y restringiendo lo social físicamente, y por último, los enfoques académicos que recuperan u otorgan al factor natural un peso tan

determinante como la dimensión económica, política o cultural de la sociedad, es decir, que hacen de la unidad territorial punto de partida y base de una teoría social nueva (Soja, 1985; Giddens, 1995; Lash y Urry, 1998; Santos, 2000; O' Connor, 2001).

A partir de Montesquieu, se conocen las más diversas "teorías del medio ambiente geográfico", que ven en la naturaleza un factor externo al cual deben adaptarse mecánicamente los hombres (ver Schmidt, 1983). Asimismo, en la década de los 60 el francés Henri Lefebvre se distingue por insistir en forma teórica y metodológica en la distinción entre morfología material y morfología social, de tal manera que "si la realidad social implica formas y relaciones, si no pueden concebirse de manera homóloga al objeto aislado, sensible o técnico, no por ello subsiste ésta sin vinculaciones, sin un encaje de los objetos, en las cosas" (Lefebvre, 1969: 67), mientras que en la década de los 70 el sociólogo Manuel Castells en relación a la cuestión urbana, se caracteriza no sólo por intentar demostrar "la necesidad de ligar estructura social y formas espaciales", sino también por mostrarse convencido de que "las bases de la estructura urbana reflejan en gran parte el tipo de dominación en el que se formaron las sociedades latinoamericanas" (Castells, 1971: 75-128).

Pero fue Karl Schmidt (1983) de la escuela de Frankfurt a través de un estudio crítico de carácter filológico del pensamiento y textos marxistas, quien en forma profunda y en consonancia con el estado de la problemática aborda el concepto de naturaleza "en sí"² no sólo como concepto central expuesto y desarrollado y constituido en objeto de estudio, sino también por destacar que el concepto de naturaleza de carácter físico es relativo, al señalar "que la naturaleza está vinculada, en cada caso, por su ámbito y disposición, con los fines de los hombres socialmente organizados" (Schmidt, 1983: 46). Este autor señala incluso que los dominios de la naturaleza aún no incorporados a la producción humana –la selva virgen– sólo se pueden visualizar y concebir bajo las categorías de la naturaleza ya apropiada.

² Como señala el propio Schmidt, aunque Marx habla raramente en sus escritos de la naturaleza "en sí", éste no es un criterio que permita afirmar que la naturaleza tiene escasa significación.

Así, el propio Schmidt al recuperar a la naturaleza³ en calidad de "socio activo" del hombre, la define no sólo como condición y sustento vital de la vida material humana y, por consiguiente, de su historia, sino que también subraya que la propia naturaleza y los cambios naturales introducidos por los seres humanos, a la vez, contribuyen a determinar las posibilidades y límites de la historia.

Particularmente en los últimos 35 años han aumentado los esfuerzos sistemáticos por incluir y ponderar la cuestión espacial a manera de condicionante central del desarrollo social, destacando entre otros los trabajos de Edward W. Soja quien a través de sus investigaciones intenta recuperar "el espacio como una fuerza auténticamente autónoma capaz de afectar los procesos económicos," siendo en tal sentido no sólo "un condicionante natural insoslayable que funciona a manera de arena activa donde la agencia humana lucha deliberadamente con las determinaciones sociales tendenciales para modelar la actividad diaria", sino también expresándose "como condición y resultado de una asociación humana estructurada y estructurante, como una instancia social que posee autonomía relativa, al igual que la económica, y la ideología cultural, que se vuelve una dimensión de la totalidad social y con capacidad de actuar sobre las otras instancias de la sociedad, así como en el desarrollo de ésta" (1985: 90- 94).

El antropólogo Edward T. Hall está firmemente convencido no sólo de que el hombre y sus prolongaciones territoriales constituyen estructuras interrelacionadas, sino también de que es un error garrafal hacer como si el hombre fuera una cosa y su casa, su ciudad, otra (Hall, 1998). Así, al escribir sobre el empleo que el hombre hace del espacio señala que "el hombre al hacer del espacio algo inherente a su propio desenvolvimiento en cuanto se apropia, transforma y usa considerando su tierra, su campo, su naturaleza, etcétera, con fines vitalmente determinados, convierte el territorio "en todos lo sentidos de la palabra en una prolongación social" (Hall, 1998: 127).

Por su parte el sociólogo Anthony Giddens recupera la importancia central del espacio y su uso diverso en el proceso de estructuración social, además lo

³ Marx describe la realidad extrahumana, tal vez independiente de los hombres y mediada con ello, con términos como: "naturaleza", "tierra", "condiciones objetivas", "materia" (Schmidt, 1983:25).

señala como factor clave de la contradictoria diferenciación de los grupos sociales, subrayando al respecto que “la apropiación del espacio forma parte de un proceso social de lucha, y esta lucha no es una mera competencia individual, sino que enfrenta a los grupos formados por la inserción diferencial de los individuos en los diversos componentes de la estructura social”, por lo que, puntualiza, que los conflictos en torno del uso de los recursos escasos constituye el motor fundamental del “cambio social” (Giddens, 1995).

Pero más allá del discernimiento teórico-metodológico en torno al complejo entramado entre naturaleza y sociedad, es necesario recuperar sobre todo la diferencia establecida por el propio Marx entre leyes generales y específicas del curso histórico, dado que la relación del hombre con la naturaleza no puede fijarse como tal en forma abstracta –carácter teórico contemplativo–, sino también de forma práctico- transformador, es decir, hay que ir al análisis de los territorios concretos y sus transformaciones materiales y técnicas específicas; en este sentido se comparte con Marx la idea –pasada y presente– de que la naturaleza debe ser considerada esencialmente bajo el punto de vista de la utilidad humana, el hecho de que las cosas se transformen cualitativamente para satisfacción de las necesidades humanas, es lo que precisamente se quiere expresar con el término movimiento (ver Schmidt, 1983: 86).

Entonces, en una perspectiva teórica general con relación a la estrecha relación entre naturaleza y sociedad, cuatro consideraciones claves por sus implicaciones sociales, son: el concepto de naturaleza relativa, el principio de la diversidad de la naturaleza, el de la satisfacción de las necesidades humanas como fuente de dinamismo social, y el choque entre el carácter limitado de la naturaleza y las crecientes necesidades sociales (ver Olman, 1973) como esencia de las contradicciones de las sociedades modernas.

En el anterior sentido, se está en condiciones analíticas de pasar desde el plano de las leyes generales que rigen la relación entre naturaleza y sociedad, al plano de las leyes específicas en los territorios concretos que es donde las primeras se expresan por excelencia, ya que la naturaleza se vuelve no sólo

espacio social relativo, concreción material de satisfacciones sociales, dimensión estratégica donde surgen y se enfrentan las fuerzas económicas y se desarrollan los conflictos actuales.

Bajo esta consideración, en México tenemos diferentes sociedades territoriales con diferentes niveles, funciones, y en esa misma medida no hay en el interior nacional ningún espacio en el que el uso del tiempo sea idéntico para todos los hombres, empresas, instituciones, ni tampoco con relación a una posible intervención territorial única del Estado mexicano.

Así, en el caso de la ciudad-puerto de Manzanillo hoy en día operan territorialmente diversas industrias dominantes adaptadas a las condiciones naturales de puerto natural que facilita el comercio y la industria, y de bahía con playas de arena suave y protegidas del oleaje marítimo, así como una importante concentración de población que inicialmente se fijó al lugar aprovechando la protección que ofrecía la baja serranía del lugar.

Asimismo, cobra sentido el principio de la diversidad de la naturaleza por la localización industrial diversificada –portuario-comercial; aprovisionamiento de combustibles, turismo, minería, termoeléctrica, y pesca-, que expresan, no sólo una fragmentación económica dado que cada industria y sistema técnico especializado opera particularmente, sino también una génesis técnica tanto en su realización como en su funcionalidad productiva en forma regular, sistemática y diferenciada territorialmente, imponiendo a la vez en ese sentido al uso del territorio una racionalidad instrumental y contradictoria cada vez más acentuada.

A la vez, un territorio⁴ que funciona a modo de mediación funcional de los requerimientos externos según las potencialidades que éste posee para usos específicos, y que también ha dado lugar a una peculiar concentración poblacional espacialmente segmentada y conflictiva entre los integrantes de la ciudad – grupos y sectores socio-económicos- al competir de manera desigual por los lugares que tienen ventajas de localización por su accesibilidad y compatibilidad con los recursos de infraestructura y equipamiento urbano (Alegría, 1994: 411-412),

⁴ Configuración territorial: conjunto de elementos naturales y artificiales que físicamente caracterizan un área (Santos, 2000: 86).

conflictos sociales en parte condicionados por la estructura jurídica de la tenencia de la tierra local.

También en cuanto al nivel de las leyes específicas del capitalismo, la consideración de su desenvolvimiento económico fragmentado territorialmente, hace que la cuestión espacial se vuelva problemática para la discusión acerca del desarrollo, no sólo en cuanto a lo conveniente de promover una vía industrial diversificada o una industria dominante especializada en los lugares, cuya introducción de infraestructura y equipamiento sería diferente dependiendo de la modalidad industrial adoptada, además de los efectos contradictorios generados por el uso y requerimiento industriales diversos del suelo, sino también en cuanto al desfase entre el propio desarrollo industrial y el desarrollo urbano expresado en el deterioro de las condiciones naturales.

Con relación a lo anterior, cobra sentido la noción de espacio geográfico y el papel activo de la dinámica social que ofrece Milton Santos al definirlo como “un conjunto indisoluble y también contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, sino como el contexto único en el que se realiza la historia”, y en ese sentido, “todo sistema y toda estructura” deben ser abordados como realidades “mixtas” y contradictorias de objetos y relaciones que no pueden existir separadamente (Santos, 2000: 85), por lo cual, el espacio no sólo redefine los objetos técnicos, sino que, la técnica, en sí misma, se vuelve parte del territorio.⁵

Así, las actividades técnicas se expresan como el centro de las relaciones sociedad- medio natural, junto a la explotación de la naturaleza, y la transformación de los productos, incluida la ordenación del territorio –carreteras, ferrocarriles, canales, puentes, edificios, redes eléctricas; depósito de combustibles, así como la propia urbanización; como lo señala Pierre George (1974) “la influencia de la técnica sobre el espacio se ejerce a través de dos maneras: de la ocupación del

⁵ Será objeto técnico todo objeto susceptible de funcionar, como medio o como resultado, entre los requisitos de una actividad técnica, es decir, un ente intermedio en el que se asocian hombres, productos, utensilios, máquinas, monedas, de tal manera que el espacio se ve marcado por esos agregados que le dan un contenido extremadamente técnico (Santos, 2000: 36).

espacio por la infraestructura –espacios reservados a la circulación-, y, por otro lado, las transformaciones generalizadas” (P. George citado por Santos, 2000).

Considerando esto, en cada lugar todo objeto toma un lugar, -que es tanto más nítido cuanto más fijo es-, y las acciones no son indiferentes a la realidad del espacio pues la propia localización de los acontecimientos está condicionada por la estructura del lugar, así, cada objeto se localiza de manera adecuada para que produzca los resultados esperados, es decir, los lugares también se definen en virtud de los impactos que reciben, de tal manera que las condiciones, las circunstancias, el medio histórico, que es también medio geográfico, no pueden ser reducidos a la lógica universal.

Una última consideración lo constituye el dinamismo de cada lugar derivado de la estrecha relación entre el principio de la división del trabajo y la diferenciación territorial que éste posee, de tal manera que es la división del trabajo propiamente, impulsada por la producción, la que juega un papel impulsor determinante en los lugares, no sólo atribuyendo, en cada movimiento, un nuevo contenido y una nueva función a los lugares, sino también dando lugar a la denominada división territorial; sin embargo, en la medida que la división territorial tiende a ser cada vez más extensa y exigente, también ha tenido como secuela generar conflictos en las localidades, por lo que como Milton Santos acertadamente señala al respecto “ el lugar se produce en la articulación contradictoria entre lo mundial que se anuncia y la especificidad histórica de lo particular” (Santos, 2000: 105).

Manzanillo, más allá de la problemática híbrida derivada de la superposición de objetos técnicos y sistemas de acciones operando en forma fragmentada y con escalas diversas⁶, o del contexto material con diferente alcance geográfico y fuerza activa (o reactiva) distinta, a la vez representa épocas diversas, es decir, en la misma porción del territorio conviven y operan sistemáticamente subsistemas

⁶ Fragmentación o hibridación del espacio como realidades mixtas y contradictorias de objetos y de relaciones que no pueden existir separadamente, de tal manera que cada objeto aparece como portador de diversas historias individuales, y su existencia histórica depende de su inserción en una serie de acontecimientos –un orden vertical- y su existencia geográfica viene dada por las relaciones sociales a las que el objeto se subordina, y que determinan las relaciones técnicas o de vecindad mantenidas con otros objetos –un orden horizontal-. Su significación es siempre relativa (ver Santos, 2000: 86).

técnicos provenientes de épocas diversas, lo cual no es otra cosa más que la expresión de una organización espacial compleja donde la articulación de los diversos tipos de espacios productivos, corresponden, cada uno, tanto a una etapa de la división capitalista del trabajo, como esencialmente a una “reafirmación de las relaciones entre la geografía, la sociedad y la historia” (Piore, 1981; Hiernaux 1997; Lash y Urry, 1998; Santos, 2000).

Los capítulos que integran esta investigación, corresponden a una etapa de la evolución económica, social y territorial de Manzanillo, retomando la historia que esos fragmentos de diferentes épocas representan, es decir, sucesivos cambios funcionales y transformaciones socio- técnicas del lugar a cargo principalmente del Estado, constituyendo en realidad etapas o transformaciones significativas en el espacio geográfico tanto en términos morfológicos como desde el punto de vista funcional de los diversos procesos materiales.

En otros términos, cada capítulo o periodo histórico se basa centralmente en las técnicas entendidas como la construcción y transformación del conjunto de medios instrumentales y sociales, con los cuales el hombre realiza su vida, produce y al mismo tiempo crea espacio (Santos, 2000), y en esa medida, lo caracterizan con una familia correspondiente de objetos, así como un nuevo ordenamiento de las relaciones sociales y medio natural.

A la vez, en cada capítulo las intervenciones sucesivas del Estado –como Estado empresario proveedor de materia primas a la planta productiva nacional, construyendo infraestructura, expropiando la tierra, etcétera, se vuelven decisivas territorialmente para atender necesidades y requerimientos del capital haciéndolo útil y atribuyéndole nuevas funciones a las formas geográficas, transformando la organización del espacio, creando nuevas situaciones de equilibrio, y al mismo tiempo dotando al territorio a través del impulso de los nuevos puntos de partida para un nuevo movimiento, pero también contribuyendo a crear una fragmentación territorial, y en esa medida contradicciones tanto de carácter intra- industrial como de naturaleza intra urbana.

El primer capítulo comprende un periodo de larga duración que abarca de 1521 a 1899 que corresponden a dos etapas relacionadas con la intervención del Estado mexicano en el territorio portuario manzanillense:

La primera etapa corresponde a la etapa Colonial (1521-1820), en que se combinan, por un lado el predominio de una naturaleza salvaje y hostil formada por objetos naturales y, por otro la ausencia o carencia por parte del gobierno Colonial de una política de desarrollo e integración nacional en función de aprovechar y explotar la diversidad y riqueza de los recursos naturales, y sobre todo de aquellos de carácter marítimo específicamente. Una larga época, en que el intermitente y esporádico flujo de productos y población por la bahía de Manzanillo es favorecido por las condiciones de puerto natural protegido por la serranía y penínsulas del entorno

La segunda etapa abarca el periodo 1821-1899, que corresponde al gobierno independiente, en que la intervención y política territorial del Estado mexicano se definió y caracterizó por el impulso de actividades económicas sectoriales en forma prioritaria y acorde a requerimientos foráneos, y a la vez por realizar considerables esfuerzos por impulsar principalmente la creación de una infraestructura territorial para comunicar el aislado puerto colimense con el interior del país, generándose en ese sentido el establecimiento inicial y configuración territorial del objeto y sistema técnico portuario-comercial regional.

El segundo capítulo está centrado en la modernización portuaria de Manzanillo, (1900-1940) y su consolidación como un puerto comercial funcionalmente diversificado mediante una base laboral mas profesionalizada y el uso racional del espacio portuario, además del arraigamiento definitivo de una población laboral, dando lugar a una creciente urbanización y también al surgimiento de agudos problemas en torno al uso y posesión del suelo intra urbano.

El tercer capítulo cubre los años de 1940 a 1970, en que, por un lado en el contexto de cambio de la política económica federal denominada de "Desarrollo hacia adentro", Manzanillo se caracterizó por la refuncionalización y consolidación portuario-comercial regional a raíz de la construcción y puesta en operaciones del denominado muelle fiscal, y por las obras de ampliación de la infraestructura que

aumentaron la capacidad de abastecimiento de combustible, mientras que, por otro lado comenzaría a configurarse territorialmente el establecimiento de un nuevo sistema técnico productivo derivado de la incursión e interés del capital privado de explotar con fines turísticos las costas de Manzanillo.

También en esos años, producto del crecimiento poblacional y urbano adquirió relevancia un acentuado déficit de suelo plano apto para uso urbano, expresándose sobre todo en el surgimiento y generalización de una pobreza extrema, que se manifestó en la proliferación de asentamientos irregulares en terrenos inhabitables de carácter lacustre y serrano dentro del Fondo Legal Portuario.

Finalmente, el cuarto y quinto capítulos comprenden los treinta y cinco años más recientes, que primero en el contexto de la intervención del Gobierno Federal a través de la denominada política de "desarrollo polarizado" y luego por el proceso de globalización, fueron impulsados y promovidos en el lugar la extracción y peletización de mineral de hierro; la generación de energía eléctrica, y la industrialización pesquera, mientras que, por otro lado y paralelamente la iniciativa privada a través de grandes inversiones consolidó el desarrollo capitalista turístico de playa regional.

Etapa durante la cual Manzanillo se convirtió en el primer puerto industrial diversificado del Pacífico mexicano, pero también experimentó una urbanización sin precedentes, dando lugar en términos político- administrativos a la formalización y delimitación legal de la Zona Metropolitana de Manzanillo (ZOMEMA), teniendo como característica relevante la privatización de las tierras ejidales y el desarrollo urbano polinuclear esencialmente conflictivo en torno al uso y posesión del suelo y una mayor segregación social.

De esta manera, a lo largo de la tesis son analizadas las políticas del Gobierno Federal decisivas en la creación y acondicionamiento del puerto - tecnología aplicada- y de los objetos técnicos localizados en el lugar y en esa medida factor determinante de la configuración y organización territorial portuaria pasada y presente, pero también fuente importante de los conflictos estructurales del desarrollo portuario.

A través de los cinco capítulos puede establecerse que el carácter fundamental del espacio construido es producto de la contradictoria participación de los grupos y actores sociales, pues la apropiación del espacio forma parte y termina por convertirse esencialmente en un proceso social de lucha, donde ésta no es una mera competencia individual, sino que enfrenta a los grupos formados por la inserción diferencial de los individuos en los diversos componentes de la estructura social (ver Castells, 1984; Giddens, 1995).

De cualquier manera, el Manzanillo territorialmente fragmentado e híbrido de hoy, constituye el resultado de una transformación gradual desde una condición natural a espacio social construido; una unidad socioeconómica territorial producida, que aunque forma parte y participa de las características generales atribuibles al desarrollo nacional mexicano, tal participación no es, sin embargo, ni homogénea ni deja de ofrecer aspectos por demás particularizados.

Finalmente, es conveniente esbozar el procedimiento metodológico seguido en esta investigación. La selección de la ciudad-puerto de Manzanillo como unidad de análisis, obedece a su importancia como ciudad-puerto industrial considerada fortaleza económica del estado de Colima, así como agudos problemas territoriales de su desarrollo, además de las diferencias socioeconómicas con relación a la ciudad de Colima-Villa de Álvarez y Tecomán, como otras ciudades importantes del estado de Colima. Debía pues ser un caso de fuerte contraste entre su desarrollo industrial y urbano y sus agudas contradicciones y conflictos en cuanto al deterioro de sus condiciones naturales.

El proceso de investigación consistió en consultar y recabar toda la información secundaria posible (datos estadísticos, históricos, etcétera) en archivos públicos, bibliotecas, oficinas gubernamentales; además de realizar trabajo de campo en la ciudad-puerto de Manzanillo aplicando la técnica de observación participante y levantando un diario de campo. En esta primera etapa se efectuaron entrevistas abiertas con personas de diversos sectores sobre los temas de interés.

La información obtenida de esta investigación se transcribió en tarjetas o fichas de trabajo y carpetas, de acuerdo con la clasificación temática y organización capitular en torno a nuestro objeto de estudio.

Esta primera parte del trabajo visibilizó a la ciudad-puerto de Manzanillo con sus características, indispensables para diseñar un esquema general de preguntas, que si bien incluía cuestiones básicas también permitió formular preguntas más particulares según cada entrevistado. De esta fase derivaron entrevistas de ciertos personajes claves, -expresidentes municipales, exfuncionarios, empresarios, profesionistas, gerentes, ejidatarios, administradores de hoteles, etcétera (once entrevistas a personajes claves).

Respecto a los ejidos que forman parte de nuestra unidad de estudio, realizamos una encuesta donde se le dio preferencia a excomisariados ejidales (cinco) mientras que seis más (en funciones al momento de la entrevista) proporcionaron información muy valiosa. En cuanto a los hoteles, bungalows y condominios en Manzanillo se procuró entrevistar a quienes estaban a cargo de éstos –administradores, gerentes, empleados, etcétera (18)- a quienes se les formularon preguntas básicas en cuanto a los servicios turísticos, procedencia de los huéspedes, oferta hotelera o turística, etcétera. Gran parte de esta información obtenida fue practicada según el tema.

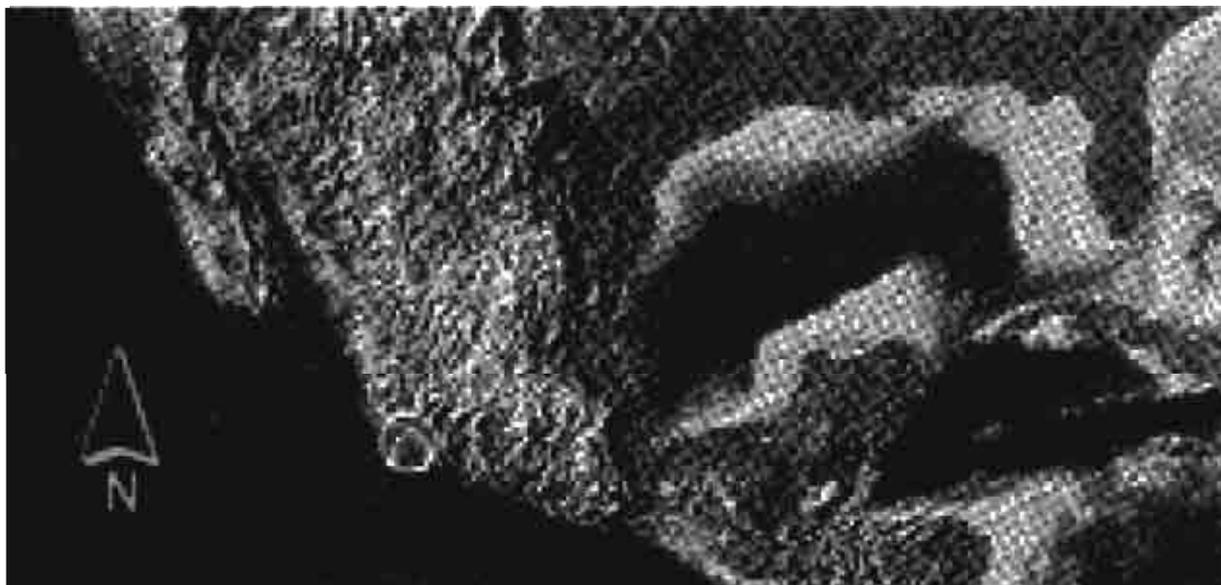
En relación con la veta histórica –tenencia de la tierra y conflictos por la posesión y uso del suelo- las fuentes principales fueron el Registro Público de la Propiedad del Estado de Colima y el Periódico Oficial del Estado de Colima. Así mismo, se consultaron informes oficiales tanto de presidentes como de expresidentes y gobernadores del Estado de Colima. En el Registro Público de la Propiedad del Estado de Colima se revisaron las escrituras públicas de 1970 a 1980, incluidos algunos de años más recientes (70 tomos aproximadamente).

**FOTO NÚM. 1
LA CIUDAD- PUERTO DE MANZANILLO
(ENTRE MAR Y LAGUNAS)**



Fuente: Archivo personal, Manuel Salvador González Villa

**MAPA NÚM. 1
LOCALIZACIÓN DE MANZANILLO
EN EL CENTRO OCCIDENTE DE MÉXICO**



Fuente: El Financiero, 2004

**MAPA NÚM. 2
CONFIGURACIÓN URBANO-TERRITORIAL
DE MANZANILLO (2000)**



Fuente: INEGI, 2004.

**PLANO NUM. 1
UBICACIÓN DE MANZANILLO EN EL ESTADO DE COLIMA**



FUENTE: Mirafuentes, 1978.

CAPÍTULO I

MANZANILLO: PUERTO COMERCIAL TRADICIONAL (1521-1900)

1.1. Introducción

En los albores del siglo XXI Manzanillo está convertido en el puerto industrial diversificado más importante del Pacífico mexicano, desde el denominado periodo Colonial y a partir del siglo XIX principalmente, tanto por las favorables condiciones naturales marítimas del lugar como por la decisiva intervención del Gobierno Federal de promover el desarrollo nacional bajo el influjo externo, la territorialidad inicial se expresó a través de la definición de una función portuario comercial.

La realización de esta primera función económica territorial tiene su génesis y definición entre los años de 1821 y 1899, lapso que se caracteriza no sólo por el acondicionamiento de una fracción del territorio intencionalmente con fines portuario-comerciales, sino también por la acción pública del Gobierno Federal introduciendo y construyendo infraestructura terrestre –camino viales, almacenes, y otras instalaciones portuarias, etcétera- cuyo principal logro fue conectar más firmemente al puerto de Manzanillo con el interior del país.

Sin embargo, a la par del cambio funcional y la transformación portuario-comercial del lugar impulsados por el Estado para atender necesidades y requerimientos del capital haciendo útil el puerto, también la acción del Gobierno Federal destacó por promover el primer proyecto de colonización y regulación urbana portuaria, y en esa medida generar como secuela más importante conflictos de carácter intra urbano en torno a la posesión y uso del suelo, condicionados por el régimen de tenencia de la tierra hacendario.

Por último, durante este largo periodo la acción gradual y prolongada del gobierno central mexicano no fue indiferente a las condiciones agrestes e inhospitalarias del espacio portuario, de tal manera que la propia localización y funcionalidad portuario- comercial fue en gran medida restringida por la estructura y condiciones geográficas del lugar.

1.2. Manzanillo, un puerto natural durante la Colonia (1521-1820)

Algunos historiadores afirman que desde antes que el conquistador español arribara a la bahía de Salagua –Tzalahua–, hoy Manzanillo, el lugar era una zona nuclear de población indígena compuesta por "más de dos mil almas" y en esa medida, única concentración demográfica costera importante de la denominada Provincia de Ávalos o Nueva Galicia (Cardoso, 1981; Ahumada, 1991), durante los 300 años de dominio colonial español no existió una política de desarrollo e integración nacional para aprovechar y explotar la diversidad y riqueza principalmente marítima, quizá con la gran excepción del puerto de Veracruz de importancia vital para el gobierno en el periodo virreinal.

El gobierno español promovió regiones y fundó ciudades del interior del país sobre todo en torno a los ricos yacimientos de oro y plata localizados en Zacatecas, Guanajuato, Pachuca, Taxco, San Luis Potosí, etcétera, estimulando directamente el establecimiento y fundación de algunas otras ciudades importantes con fines residenciales, agrícolas, comerciales, administrativos, defensivos, de servicios, entre otros, casi siempre en función de la explotación minera, base de la economía Colonial.

Esta política económica de la corona española, durante los casi 300 años no sólo le imprimió a la economía de la Nueva España un carácter de mono exportación y monopolio controlado por España, sino que también se tradujo en que gran parte del territorio se mantuviera aislado y desconectado de las regiones u ciudades y mercados comerciales regionales más dinámicos e importantes de la economía Colonial -Consulados de Veracruz, de México y de Guadalajara, zona del Bajío, Altiplano de México, Zacatecas, Zamora, etcétera-.

Sin embargo, no obstante la política mono exportadora minera del gobierno español, el carácter geográfico de montaña predominante y las rutas de tránsito escasas e intransitables periódicamente, algunas regiones del interior experimentaron un relativo auge económico y poblacional, de tal manera que para el caso del occidente por ejemplo, aun desde antes de la llegada del conquistador español a Tenochtitlán (1521), en el Pacífico central el legendario rey Its no sólo recibía en el puerto de Salagua a las naves de un mandarín chino, sino que

también se mantenían relaciones comerciales con las islas Filipinas (Ahumada, 1991; Brust, 1987).

Y es que de alguna manera, las costas centrales del Pacífico mexicano - Acapulco, puerto de la Navidad, Salagua-, formaron parte de la ruta de las líneas de navegación del lejano Oriente, Norte, Centro, y Sudamérica, así como de Oceanía, siendo significativo como Dennis O. Flynn y Arturo Giradles señalan al respecto, la fundación de Manila en el año de 1571 fecha de nacimiento del comercio global, siendo en todo caso las interconexiones del comercio que tanto portugueses como españoles establecieron con Asia en el siglo XVI, las fuerzas económicas originales que impulsaron a Europa occidental hacia el primer plano de la economía mundial (O. Flynn y Giradles, 2002); en este sentido el galeón que procedía de Manila era una embarcación que traía a México, por el Pacífico, lujosos objetos chinos y japoneses para comercializar productos pagados con cargamentos de plata por el gobierno español.

De ahí que no fuera circunstancial que a partir de 1521-1523 que comenzaron a organizarse por parte del conquistador español las primeras incursiones y exploraciones en el Occidente en busca de "El Dorado", el descubrimiento de un buen puerto en el Pacífico en parte no sólo "resultó lo más importante para el tráfico marítimo" (Lameiras, 1981: 74), sino también favorable para que "la bahía de Santiago, entre el poblado del mismo nombre de Santiago de la Buena Esperanza y Salagua"⁷ fuera seleccionada y utilizada por los españoles: como sitio costero para la construcción y embarcadero de navíos; fuente de aprovisionamiento de agua dulce y pertrechos militares de las embarcaciones que surcaban el Pacífico; además de convertirse tanto en lugar para organizar exploraciones hacia el norte del territorio por el lado del Pacífico -La Paz, BC., Etcétera-⁸; como para realizar labores de defensa y vigilancia militar; aunado también al hecho de que la bahía fue objeto de interés para "la explotación de

⁷ En esta época destacan en la bahía sólo los pequeños pueblos aborígenes de Santiago y Salagua. Todavía hasta 1875 por Santiago se llegaron a embarcar considerables productos del país: metales, maderas, etcétera.

⁸ Desde el puerto de Salagua se lograría reconocer el mar Bermejo, hoy golfo de California (1532); y desde Barra de Navidad se intentó colonizar Filipinas (1564).

perlas, de tal manera que esta actividad “hasta 1816 era un negocio floreciente” (De la Madrid, 1964). Incluso, ya en el año de 1527 el gobierno español reconocía la importancia de la región costera⁹ y la necesidad de convertir a la Villa de Colima en un centro comercial importante en función del establecimiento de un puerto en el litoral del rumbo (Ayala, 2003).

Pero en realidad fueron sobre todo las condiciones naturales de puerto natural protegido y de ubicación en el Pacífico en relación con el altiplano mexicano lo que durante la Colonia propició que la bahía de Manzanillo fuera una opción territorial de importancia comercial relativa para la ciudad de México, considerando tan sólo como ejemplo que en 1571 a partir de que Legazpi fundó la ciudad de Manila en Luzón -isla principal-, los comerciantes chinos hacían llegar a México productos como telas de seda finísima, delicados objetos de porcelana bella, figurillas y adornos hechos de marfil, piezas artesanales, y muchos otros productos, “siendo instantáneamente el inicio del primer intercambio en gran escala de productos orientales por occidentales” (Ayala, 2003).

A la vez, debido al importante flujo de mercadería que fluía hacia el interior del territorio desde los puertos del Pacífico procedentes de Asia -Manila, Macao, Filipinas, etcétera-, el virrey Don Antonio de Mendoza, al visitar Colima en 1540, ordenó el trazo y apertura del Camino Real de Colima, que ligó al puerto de Zalagua con la ciudad de México vía Tonila, San Marcos, Platanar, Tuxpan, Zapotiltic, Tamazula, Jiquilpan, Chavinda, Jacona, Tlazazalca, Tzintzuntzan, Morelia, Tajimaroa y Toluca (Lameiras, 1981). El que por Salagua se esperaban las naos de China que venían cada año de las islas Filipinas, llevó a que las autoridades españolas consideraran a Colima “... provincia tan única y perita para la navegación y construcción de naves... una de las villas más importantes que hay en este reino” (Ibíd.: 95).

⁹ La Mar del Sur y sus puertos en este reino de la Nueva Galicia, queda al occidente y mediodía de esta sierra, desde el puerto de Santiago o Zalagua (ensenada en el estado de Colima, distrito Medellín-Manzanillo), hasta el de Matenchal (ensenada en el sur del estado de Nayarit), incluidos el puerto de la Navidad, las islas de Chamela, la ensenada de Piloto, la ensenada de cabo de Comientes y el puerto de Tomatlán (De Arregui, 1980, 77-78).

Entre 1700-1750, las interconexiones marítimas comerciales transoceánicas entre Asia y el Pacífico mexicano -Acapulco, puerto de la Navidad, Salagua, etcétera- experimentaron un nuevo impulso gracias a la introducción a Europa occidental de nuevos cultivos como papa, maíz, cacahuate, etcétera- desde el nuevo mundo (Ibíd: 17), mientras que la bahía de Salagua particularmente comenzaría a experimentar un flujo regular importante de mercancías asiáticas y perlas de California, expidiéndose desde allí plata y moneda mexicana que circulaban en el Oriente (Ibíd: 95).

**MAPA NÚM. 3
LA PROVINCIA DE COLIMA Y EL PUERTO DE MANZANILLO (1554)**



Fuente: MIRAFUENTES, 1978.

De hecho, muchos de los frutos que a la postre pasaron a convertirse en la base de florecientes e importantes actividades económicas en la región entraron por las costas del Pacífico mexicano, destacando entre otros productos, el limón que se empezó a cultivar en Colima entre 1614-1617 por Juris Van Speilergen, procedente de Ecuador, Colombia y Centroamérica, mientras que el reconocido historiador local Felipe Sevilla del Río señala que fue el navegante español Álvaro de Mondaña o Avendaña, quien arribó a Salagua en 1569 procedente de las "islas

del poniente”, posiblemente de Filipinas, quien trajo consigo las primeras semillas de palma de coco.

Durante los siglos XVII y XVIII el flujo mercantil transoceánico a través del puerto de Salagua, también convirtió a la Villa de Colima en sitio de comercialización y distribución de mercancías tanto de ultramar como del interior del país -cacao, sal, algodón, coco, lana, vino, mezcal, etcétera-, convirtiéndose esta actividad no sólo en una de las más rentables, sino también en el eje principal y dinámico de una red comercial regional enlazando a Guadalajara, Tuxcacuesco, Zapotlán, Tamazula, Barra de Navidad, Autlán, Sayula, Compostela, Guanajuato, Jiquilpan, costa michoacana, ciudad de México, entre otros lugares distantes más.

Sin embargo, aunque el auge económico comercial regional entre la Villa de Colima y el Occidente mexicano derivó en considerar a la primera “ombigo” de su costa y a Manzanillo el puerto preferente al norte de Acapulco,¹⁰ durante los siglos XVII y primera mitad del siglo XVIII las sucesivas depresiones económicas de la actividad económica colonial, además de traducirse en la sensible disminución de las remesas de metales preciosos enviadas a Europa, afectaron considerablemente el comercio marítimo sobre todo por el Golfo de México.

De cualquier manera, y en el contexto sobre todo de la autonomía y dinamismo alcanzado por algunas regiones y ciudades del interior de la Nueva España,¹¹ las últimas tres décadas del siglo XVIII se caracterizaron por ser una etapa crucial de la historia colonial, no sólo por la reestructuración de la economía expresado en el “florecimiento sin precedentes de la minería” y el surgimiento de “una nueva aristocracia de comerciantes capitalistas” (Brading, 1985), sino también por convertirse tal cambio en la base financiera del impulso y renacimiento del poder político y económico de la monarquía española, y en ese contexto de la promoción de un nuevo sistema de gobierno español basado en la creación de 12 Intendencias político-administrativas, entre las que destaca la Intendencia de

¹⁰ A finales del siglo XVIII el puerto debió llamarse la Manzanilla dado el informe que el 2 de enero de 1793 rindió el empadronador Diego de Lázaga.

¹¹ Para fines del siglo XVIII cada una de las regiones de la Nueva España poseía ya características notablemente propias, confabulándose la geografía y la historia (ver Brading, 1985: 33).

Guadalajara comprendiendo los actuales estados de Jalisco, Aguascalientes, Nayarit y Colima (O' Gorman, 1985).

En ese sentido, para el occidente mexicano la época borbónica fue crucial al traducirse en la decisión de la gobernante familia de Borbón, de nombrar un representante radicado en la ciudad de Guadalajara, y en el hecho de que la bahía de Manzanillo por la ubicación y condición de salida y entrada natural del Pacífico quedaría más al alcance de los intereses comerciales de Guadalajara y su región.

Así pues, durante la Colonia la minería y sus emplazamientos marcaron a las costas como territorio inútil, y debido a sus condiciones climáticas y de salud, fueron consideradas como "zonas de rechazo", mientras que en el caso particular de la Intendencia de Guadalajara como Helène Rivière D'Arc señala a fines del periodo colonial, las rutas que comunicaban la capital con el mar estaban, si no abandonadas, al menos sólo utilizadas durante muy pocos meses del año (Rivière, 1973: 46).

1.3. Construcción y configuración funcional inicial como espacio portuario comercial, 1821-1900

Durante buena parte del siglo XIX en el contexto económico de los cambios y desplazamientos geográfico-económicos de países como España, Holanda y Francia y la emergencia de nuevas países centrales como Inglaterra, en el marco de la transición del capitalismo comercial al capitalismo industrial mundial,¹² y del nacimiento y consolidación de los Estados-nación en América Latina, la política económica del Gobierno Federal mexicano comenzó lenta y gradualmente a dotar de intención y materialidad territorial portuario-comercial a la bahía de Manzanillo, perdiendo ésta no sólo su condición natural, sino también comenzando a construirse la base socio-económica territorial inicial; sin embargo, la transformación y cambios en el lugar emprendidos por el Estado mexicano -

¹² En general, el surgimiento y expansión del capitalismo comercial entre los siglos XVI, XVII y XVIII donde destacan España y Holanda como potencias económicas mundiales, durante el siglo XIX comienzan a ser desplazados por países como Alemania y, sobre todo, Inglaterra cuyo eje de la transformación económica más importante lo constituye la revolución industrial capitalista.

construcción del primer conjunto de medios técnico-instrumentales y sociales de puerto comercial-, observó dos etapas: de 1821 a 1847; y de 1848 a 1899.

1.3.1. 1821 a 1847, el primer trazo territorial portuario

Durante los años de lucha independiente Manzanillo permaneció olvidado y al margen de los avatares económico y político nacionales, como el historiador Ciro Cardoso (1981) señala. En la primera mitad del siglo XIX nuestro país se caracterizó por experimentar un proceso de transición al tipo de capitalismo "dependiente", transición como proceso largo, cuyas raíces se hunden en la última época de la Colonia y cuyo término en muchos casos sólo se da en pleno siglo XX. Un proceso en que las estructuras globales de corte Colonial desaparecen durante el siglo XIX y son sustituidas por nuevas estructuras económicas, sociales y políticas, estimuladas por el fin del monopolio comercial marítimo de España en América Latina y la emergencia de cambios del sistema mundo con Inglaterra como epicentro de la revaloración industrial, y la formación de nuevos circuitos comerciales promovidos por países diversos entre los que destacan Francia, Alemania y Estados Unidos (Wallerstein, 1989).

Son también años iniciales de vida independiente en que el Estado nacional es débil, o más exactamente de una nación mexicana que económicamente posee un nivel técnico muy bajo, baja capitalización, subproducción, inexistencia de un mercado interno unificado, ligado tanto a la debilidad del sistema de transportes y comunicaciones como a la existencia de aduanas internas entre las provincias. Políticamente constituye un poder nacional inestable que está entonces en proceso de formación; en consecuencia los medios de acción del Estado mexicano en la economía del país eran entonces muy limitados; un periodo nacional difícil.

En el contexto de formación inicial del Estado mexicano en general, los nuevos gobiernos independientes sintomáticamente impulsaron la apertura de nuevos puertos de altura y cabotaje, de aduanas marítimas y fronterizas, etcétera, que buscaron que no sólo se dependiera del camino de mayor importancia México-Veracruz, sino esencialmente dinamizar el tráfico terrestre de mercancías en regiones que habían permanecido conectadas limitadamente al comercio a través

de las rutas tradicionales; en el caso del noroeste del país revitalizar su comercio a través de los puertos de Guaymas, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, sobre todo mediante la construcción y apertura de caminos para el tránsito de bestias de carga solamente (Cardoso, 1981).

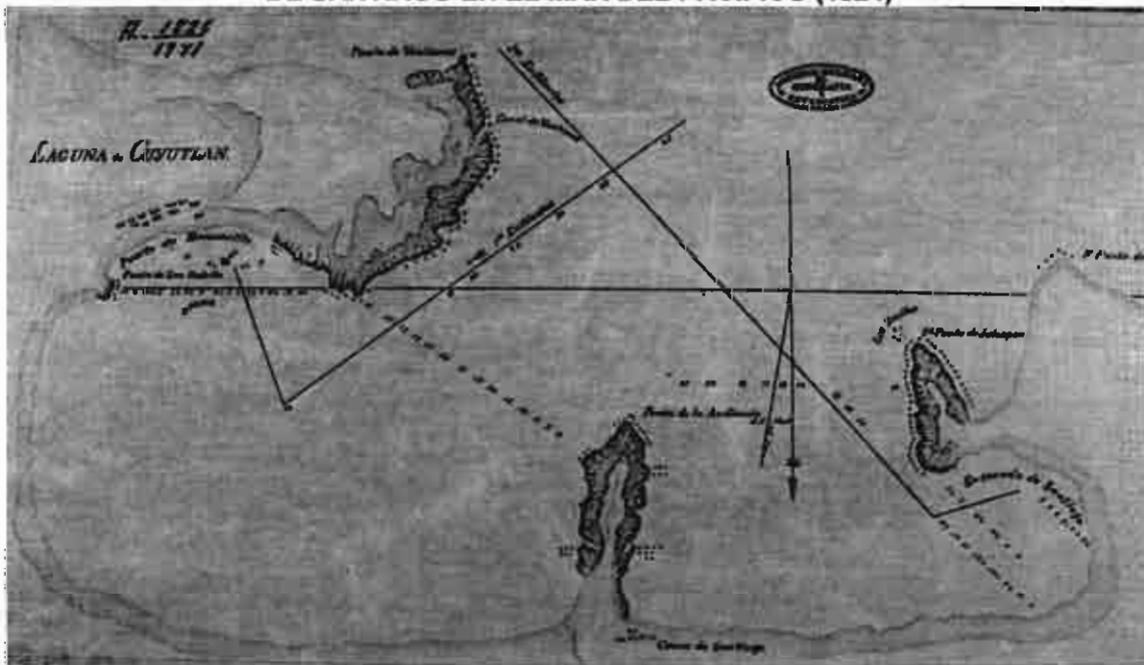
Así, en los albores del movimiento de independencia y de las políticas gubernamentales iniciales de promover regiones que habían permanecido al margen de los dinámicos circuitos comerciales y de los centros y flujos económicos y urbanos centralizados del periodo Colonial, en el occidente del país, la ciudad de Guadalajara gracias a los puertos de La Navidad, Manzanillo y San Blas experimentó un auge por el comercio con ciudades distantes ubicadas en lejano Oriente, Europa, Sudamérica, y el Caribe -Kingston, Jamaica, etcétera, formando parte del mercado mundial, sobre todo después de 1812, lo cual estimularía que dicha ciudad, -la más importante comercialmente del occidente mexicano-, estableciera particularmente una gradual, creciente y directa relación con las casas comerciales británicas -en choque con el comerciante español- que se tradujeron "en corrientes regulares de capital y población, a través de San Blas primordialmente" (B. Lindley, 1987).

De hecho, durante las guerras de Independencia (1810-1821), lo precario de las carreteras había ocasionado la costumbre de los intercambios directos y regulares con el extranjero -con California principalmente- a través del puerto de San Blas, por lo cual Guadalajara importaba más de lo que exportaba, y los Estados Unidos se convirtieron, -en detrimento de España-, en el primer abastecedor del Oeste mexicano que exportaba maíz, productos tropicales, objetos artesanales, plata, y compraba prácticamente todos los productos fabricados (Rivière, 1973: 61).

Sin embargo, derivado de que la ciudad de Guadalajara en su condición de centro comercial regional preeminente recurriera al puerto de San Blas como sitio preferente del Pacífico para el comercio de Guadalajara, propició que en la primera mitad del siglo XIX el puerto de Manzanillo fuera poco atractivo para los comerciantes del occidente, a excepción de algunas familias económicamente prominentes vecindadas en la ciudad de Guadalajara y en Zapotlán el Grande.

Así pues, a partir de 1821, los sucesivos gobiernos de la federación, en general, se caracterizaron por iniciar la apertura de todos los puertos disponibles tanto en el Golfo de México como en el Pacífico, entre los que se encontraban: Veracruz, Campeche, Puerto Alvarado, Isla del Carmen, Coatzacoalcos, Tampico, Huatulco, Gálveston, Acapulco, Manzanillo, San Blas, Pueblo Viejo, Matamoros y Soto la Marina (Sánchez, 1979: 26), con el objetivo de contar con mayores servicios marítimos y una mayor captación de rentas públicas, a través de “los derechos de importación y exportación de todos los artículos que pasaban por las Aduanas marítimas y fronterizas, y los derechos sobre consumo de mercancías extranjeras (Moreno Toscano, 1979: 408), y aunque la mayoría de los puertos abiertos fueron habilitados para efectuar comercio nacional solamente, algunos de ellos a la postre como Coatzacoalcos, Tuxpan y Manzanillo particularmente se caracterizaron por ser autorizados para el comercio extranjero.

PLANO NÚM. 2 PUERTO DE MANZANILLO Y ENSENADA DE SANTIAGO EN EL MAR DEL PACÍFICO (1824)



Nota: El plano muestra los trabajos que se llevaron a efecto para facilitar el tráfico marítimo de este puerto. Nótese que se señalan las zonas más convenientes para el cabotaje y los puntos de entrada a la bahía.

Fuente: Mirafuentes, 1978.

Bajo el anterior contexto, en el caso del puerto de Manzanillo se promovieron las primeras acciones para transformarlo en un puerto comercial regional, cuando en el año de 1824, por solicitud e iniciativa primero de Jerónimo José Ma. Arzac y posteriormente por Leandro Bravo –diputados por el Distrito de Colima-, a través del Congreso General se gestionó que el gobierno de México promulgara la apertura del puerto, lográndose que un año después el 9 de febrero de 1825, -a raíz del Informe del alférez de navío D. José María Narváez que visitó la bahía por orden del Gobierno Federal para reconocer las condiciones marítimas del lugar-, la determinación de establecer su apertura comercial por “las condiciones geográficas favorables” que la bahía presentaba, concediéndole en ese sentido al puerto la autorización para el tráfico de cabotaje a partir del 21 de octubre de 1825 mediante Decreto no. 462 emitido por el Congreso de la Unión y que al respecto establecía:

Artículo Iº: “Se habilita al puerto de Manzanillo en el territorio de Colima tanto para el comercio de cabotaje como para el extranjero”.

Artículo II: “El primero tendrá efecto desde la promulgación de esta ley y el segundo dentro del término de 6 meses”.

Artículo III: “Se establece por ahora una receptoría en el punto que el gobierno crea más oportuno”.

(Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 1873).

En los documentos oficiales presentados por D. José María Narváez -que incluía el levantamiento del plano y el examen detallado de las condiciones portuarias de Manzanillo-, se precisaba como factor relevante “la entrada de este puerto es enteramente seguro, y el fondeadero arena, y muy abrigado de los vientos, su profundidad es de 42 a 180 pies, pudiendo los buques anclar a muy poca distancia de la playa... (Además) por toda ésta hay agua dulce...” (Gobierno del Estado de Colima, 1987: 29).

Por su parte, el capitán Belcher -miembro de la marina inglesa en viaje científico por esta costa- también había coincidido en describir que “la bahía ha de tener dos leguas de largo y una legua y media de profundidad, su fondeadero es seguro y los buques pueden acercarse a unos metros de la orilla” (Ibíd.: 32), mientras que por su cuenta otros viajeros y figuras extranjeras importantes a su

paso por la bahía de Manzanillo en la primera mitad del siglo XIX se habían caracterizado por señalar que “el puerto de Manzanillo está enclavado en una bahía natural, lo cual lo constituye como uno de los mejores del mundo por su tamaño” (Ortoll, 1987: 61 y 109).

Casi simultáneamente a la inicial habilitación portuaria de la bahía de Manzanillo decretada desde el centro del país, comenzaron también los trabajos de localización y acondicionamiento que favorecieran los servicios de tráfico, almacenamiento y control aduanal de las mercancías, realizándose al respecto estudios preliminares que entre otras cosas apuntaron a que el norte de la bahía - Comatán y Miraflores- e incluso la pequeña ranchería de Salagua "eran los mejores lugares para establecer y promover el asentamiento poblacional original" (Schasht citado por De la Madrid, 1963).

Finalmente fue seleccionada una fracción territorial al norte de la bahía caracterizada por contar con suelo plano, y por estar protegida tanto de los embates marítimos del Pacífico como de los ciclones, y sobre todo constituir la mejor ubicación con el camino Real de Colima para facilitar el traslado de mercancías tierra adentro, realizándose a la vez trabajos de desmonte y limpieza de la zona para la carga y la descarga de las mercancías;¹³ además de edificarse dos enormes jacalones de madera para las instalaciones aduanales;¹⁴ y la instalación de media docena de cañones, convirtiéndose en las primeras actividades portuarias importantes realizadas para el acondicionamiento del lugar.

Sin embargo, durante la primera mitad del siglo XIX la condición financiera deficitaria prolongada del Gobierno Federal, los fluctuantes cambios político-administrativos impulsados por los antagónicos gobiernos federales en turno, y el formidable medio geográfico-, fueron las condicionantes principales de que la bahía de Manzanillo se mantuviera en el ostracismo, en el abandono y aislada del resto del país, reflejándose ello entre 1825 y 1848 tanto en que la población portuaria

¹³ El 12 de abril de 1825 el Cabildo designó al regidor Francisco Anguiano para que procediera a ejecutar el desmonte de la zona necesaria frente a la bahía para que pudiera maniobrar la carga y descarga de mercancías.

¹⁴ Las primeras instalaciones marítimas fueron por un monto de \$ 100.00 extraídos del peaje de las barrancas -sierra de Atenquique.-

oscilara entre los 18 y los 50 habitantes máximo, como en que los navíos tenían que descargar en sus propios botes y permanecer las mercancías a la sombra de algunos tamarindos, siendo precisos algunos meses para conducir las mercancías en mulas hasta la ciudad de Colima (Schasht citado por De la Madrid, 1963). Asimismo, de ello también derivaría durante esta época que “muy pocos buques llegaran al puerto mientras estuvo abierto al comercio extranjero” y que en el mapa general de la República Mexicana publicado en 1834 “no existen noticias del territorio de Colima y su puerto” (Narváez, S/n.: 33).

Así, consumada la independencia nacional de México en 1823 Colima fue separada jurisdiccionalmente de la denominada Intendencia de Nueva Galicia, y en 1824 el Constituyente la convirtió en Territorio Federal regida por un jefe político, aunque continuó dependiendo en lo político y administrativo del Departamento de Jalisco. Duró así hasta el año de 1836 en que fue anexada a Michoacán en calidad de Distrito, permaneciendo con ese carácter durante 10 años, al fin de los cuales volvió a ser Territorio¹⁵ (O' Gorman, 1985).

Sin embargo, la decisión contenida en el acta constitutiva de 1824 que otorgaba a Colima la categoría de Territorio fue restrictiva en la atención político-administrativa debido “a la falta de leyes especiales para gobernar los Territorios y a la distancia considerable que había entre Colima y la ciudad de México”, de tal manera que la relación entre la federación y el occidente mexicano estaría mediada por los intereses comerciales jaliscienses principalmente; de ahí también derivó que ya desde los albores de la Independencia nacional (1823) el presbítero José María Gerónimo Arzac siendo diputado en el Congreso General Constituyente tuviera como “encargos especiales gestionar la apertura del puerto de Manzanillo y la segregación definitiva de Jalisco” (B. Núñez, 1965).

Por otro lado, aunque desde 1809 existió el antecedente de haber sido elegido a un diputado federal para mantener expresamente lazos comerciales entre Colima y la capital de la Nueva Galicia (Rivière, 1973: 43), a lo largo de la primera

¹⁵ Respecto a las disputas político-administrativas entre Jalisco y Michoacán, en la primera mitad del siglo XIX, el historiador jalisciense Jaime Olveda señala que fue una “situación tan perjudicial que impidió el fortalecimiento de los grupos que dirigían la economía” (Olveda, 1985: 7).

mitad del siglo el destino y transformación de Manzanillo no estuvo al margen de los intereses comerciales jaliscienses relacionados con el tráfico por el puerto de San Blas ni de la política del Gobierno Federal de abrir y cerrar los puertos del Pacífico según la coyuntura político-militar nacional externa, de tal manera, por ejemplo, que por los conflictos bélicos de nuestro país con Francia y Estados Unidos, el puerto de Manzanillo fue reducido al servicio de cabotaje exclusivamente o cerrado enteramente a la navegación en los años de 1834, 1836, 1837, 1842, 1846 y 1847.

De cualquier manera, en la primera mitad del siglo no obstante la escasa atención gubernamental Federal y las restricciones geográficas, bajo el estímulo de las nuevas tenencias del capitalismo comercial mundial expresadas sobre todo en la pérdida del monopolio comercial de España en la Nueva España, el puerto de Manzanillo comenzaría a llamar la atención por su condición natural de "vía más corta" entre el occidente y el Pacífico mexicano, lo cual no sólo le permitiría desplazar gradualmente al puerto de San Blas en el tráfico e importancia del flujo comercial en el centro occidental mexicano, sino también de convertir dicho tráfico de mercancías en origen de nuevas modalidades de acumulación y ganancias privadas, de tal manera que como señala Jaime Olvera "el porvenir de esta región dependía en su mayor parte del comercio que se efectúa por Manzanillo" (Olveda, 1985).

Así por ejemplo en este sentido entre las ciudades del occidente mexicano que capitalizaron el tráfico comercial por Manzanillo destacan Zamora y Jiquilpan (Mich.); Guadalajara; Zapotlan, etcétera, (Cibrián, 1973: 27-30); además de que en el caso particular de San Juan de Los Lagos, Jalisco -célebre por su importante feria regional-, el tráfico comercial por Manzanillo había sido realizado "más rápidamente y a más bajo costo", (Ibíd.: 34); mientras que por su parte los productores y comerciantes radicados en la ciudad de Calima en 1843 debido al cierre de los puertos de San Blas y Mazatlán -por motivos de la intervención francesa-, no sólo se vieron obligados a utilizar coyunturalmente el puerto de Manzanillo para sus embarques, sino que también obtuvieron beneficios económicos muy redituables; incluso durante las ocasiones que fue cerrado a la

navegación comercial, (Ibíd.: 34.) en el territorio de Colima casi se extinguieron ramas de la industria y del comercio -como fue el caso de la producción del jabón-, así como de otras actividades económicas como la pesca de la tortuga de Carey y la extracción de perlas, lo cual era una producción que se comercializaba en el extranjero.

Y es que entre las décadas de 1830 y 1840 el auge derivado del tráfico mercantil entre el puerto de Manzanillo- Colima y las ciudades más importantes del occidente mexicano era tan notable que los registros fiscales llegaban a sumar más de 100 mil cargas de mercancías -sal, víveres, maíz, frijol, arroz, tejidos de algodón, pieles, sombreros de lana, jabón, etcétera- anuales, tanto por concepto de exportaciones como de importaciones.

No obstante que a mediados del siglo XIX "las aduanas marítimas del país llegaron a representar el 90 por ciento de las rentas fiscales" (Cosío, 1984), en el caso particular de la bahía de Manzanillo la obra pública de los gobiernos federales en turno había sido insuficiente para superar el gran problema geográfico de incomunicación y aislamiento tierra adentro del lugar si bien ya había sido contemplado en forma de proyecto en 1842 tratar de comunicar a la ciudad de Colima con el puerto de Manzanillo y las Salinas de Cuyutlán por regular camino".¹⁶ Como Inés Herrera acertadamente señala entre los años 1821-1880, "en el país no sólo fue limitada la apertura, ampliación y mejoramiento de los caminos, sino en general las obras dependieron más de intereses de los particulares por realizarlas que de un plan general de desarrollo vial" (Herrera, 1981:200).

1.3.2. Los años de 1848 a 1899 y las primeras obras de infraestructura terrestre trascendentes

Durante la segunda mitad del siglo XIX América Latina se caracterizó por la conformación y el establecimiento de las bases del denominado "nuevo pacto colonial", y por la inauguración de una fase de crecimiento económico basado en la vinculación a los mercados internacionales (Cardoso, 1981: 49), lo cual en el caso

¹⁶ La dificultad principal está en el paso del río Amería en la estación de lluvias.

mexicano se tradujo en la promulgación de la Constitución de 1857, marco legal en el que el gobierno central mexicano tendió al establecimiento e impulso de un nuevo federalismo basado en una mayor centralización de las rentas de la federación y una mayor integración nacional -económica y político-administrativa-; la expresión del nuevo pacto federal no sólo reconocerá constitucionalmente nuevas entidades libres, soberanas e independientes en el país, sino también buscará integrarlas a través del impulso de un sistema de vías de comunicación terrestre más adecuado, aunque como señala el historiador Daniel Cosío Villegas durante la República restaurada "fue escaso lo hecho por el gobierno en materia de obra pública, dadas las penurias, disturbios y revoluciones, pero muy meritorias si se estima en función de los recursos disponibles" (Cosío, 1984).

De cualquier manera, durante la segunda mitad del siglo XIX, una preocupación general de los gobiernos en turno del poder ejecutivo mexicano fue favorecer la navegación extranjera a puertos nacionales y tratar de mejorar la infraestructura portuaria debido al costo elevado y a las tarifas diferenciales que favorecían a los productos de exportación; en el primer caso, intentando impulsar el tráfico marítimo exterior mediante exenciones de pagos de impuestos, subvenciones, disminución de los derechos de importación entre 25 y 40 por ciento sobre el valor de la factura de los productos, de las tarifas de tonelaje, fardo, pilotaje, muelle, etcétera, buscando que los intercambios con el exterior de especies y productos se liberaran (Herrera, 1981: 194-195), mientras en el segundo caso, enfrentando uno de los mayores obstáculos para transportar las mercancías dado lo precario que observaban las condiciones materiales de los puertos, además de la situación geográfica adversa de los mismos, que tornaba difícil el atraque de barcos, así como el embarque y desembarque de mercancías, sumado a la inexistencia de los edificios de las aduanas y de los contra resguardos (Ibíd.: 437-464). En todo caso, en general las modificaciones terrestres y marítimas buscaron un fortalecimiento de la infraestructura hacia los intercambios externos, y en esa medida también la construcción de ferrocarriles y la dirección de las vías estuvieron orientadas hacia los puertos del comercio exterior principalmente.

Así también, bajo este contexto de reacomodos políticos y consolidación del Estado mexicano, la política pública en el caso concreto del Puerto de Manzanillo se caracterizó por concentrarse principalmente en crear una infraestructura terrestre más expedita y segura, realizar obras de saneamiento tendientes a mejorar las posibilidades de un asentamiento poblacional fijo, así como contemplar las primeras medidas y proyectos de índole marítimo propiamente. Son también los años en que surgieron los primeros conflictos intraurbanos por la posesión y uso del suelo.

Este periodo de acción gubernamental Federal constituyó una continuación de la lenta configuración territorial portuario-comercial del lugar, y en esa medida significó un nuevo e importante impulso material portuario derivado de las exigencias de carácter foráneo que desempeñan un papel fundamental, pues como la historiadora Alejandra Moreno Toscano señala al respecto “en la nueva república la organización del espacio sigue estando condicionada por el sector externo, aunque éste ya no se defina por una política comercial *metrópoli-colonia* de transferencias no compensadas, sino por las transacciones limitadas que realiza un Estado nacional con diversas potencias que ejercen una influencia política indirecta. Los diversos gobiernos, dependen de los ingresos recaudados en los puertos y aduanas fronterizas. Los desarrollos de flujos comerciales e intereses regionales en torno a los puertos y aduanas desarticulan el antiguo sistema e introducen modificaciones en las regiones mismas como en el sistema general” (Moreno Toscano, 1979).

Durante la segunda mitad del siglo XIX la intervención pública del Gobierno Federal en la bahía de Manzanillo se definió por el considerable esfuerzo de acondicionar y crear vías de enlace terrestre y ferroviario que rompieran con el aislamiento geográfico del lugar con el occidente mexicano para mejorar el tráfico portuario-comercial; por la implementación de importantes obras de saneamiento ambiental y por efectuar los primeros estudios y medidas en materia de infraestructura marítimo-portuaria, además de promover los primeros planes urbanos en el lugar.

Así, en primer término siendo Don Manuel de la Peña y Peña presidente interino de México mediante Decreto de 1° de mayo de 1848, el puerto de Manzanillo fue declarado abierto "para el comercio interior y extranjero en términos definitivos, estableciéndose además una Aduana Marítima, por lo que culminaba un periodo de cierres comerciales e incertidumbre económica regional" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 13 de noviembre de 1848). Entre las razones de peso de la apertura comercial, está la de buscar obtener "rentas fijas y seguras" que le permitan al Gobierno Federal hacer frente al gasto público pues "para el gobierno estar privado de la mayor parte de los puertos tanto en el Atlántico como en el Pacífico, era la falta de recursos" (Riva, 1974: 712).

Entre otros factores de la nueva habilitación portuario-comercial de Manzanillo estaba su ubicación como "única salida" hacia el Pacífico del occidente de México y las condiciones naturales de seguridad ofrecida a la navegación pues "la bahía se halla al abrigo de todos los vientos, exceptuando los ventarrones del oeste y sur-oeste, que ocasionalmente se presentan de junio a octubre", además de que comparado con el puerto de San Blas como rival comercial del Pacífico más próximo, el de Colima se distingue por poseer "todas las condiciones de un fondeadero amplio"; "el anclaje está pegado a la costa y tiene de 9 a 10 brazas de agua".

De la misma manera, en la nueva habilitación del puerto influyó que desde la década de 1840 había entrado a debate la carta que había sancionado solemne y en forma trascendente a la nación bajo la forma federalista a base de Estados soberanos, por lo que "El Territorio de Colima, colocado entre los máximos estados de Michoacán y Jalisco conviene a la política de la federación elevarlo a la categoría y rango de Estado, agregándole el Partido o Distrito de Coahuayana y las demás poblaciones cercanas al gran océano enclavadas en la jurisdicción de Michoacán y relacionada con el importante puerto de Manzanillo. Interesa a los progresos de la Marina Nacional fomentar este excelente puerto y unirle los Distritos de Zapotlán El Grande, Amula o Tuxcacuesco, pertenecientes a Jalisco" (Torres, 1994: 235).

Con relación a lo anterior, en 1857 Colima se constituyó en otra entidad autónoma y soberana más del sistema de Gobierno Federal, contribuyendo en gran medida a alcanzar tal categoría político-administrativa, el reconocimiento de la actividad comercial que se efectuaba por el puerto de Manzanillo, siendo en ese sentido "lo único" que animaba económicamente a la entidad. Así bajo este tenor, 11 años después en el mes de febrero de 1868, Colima se distinguió por presentar la iniciativa de Ley para que el Gobierno Federal prohibiera el régimen de alcabalas que en el estado de Colima significaba un cobro del 10 por ciento a la introducción de cualquier mercancía nacional o extranjera, siendo un inconveniente económico para la entidad.¹⁷ (Cosío, 1984: 314).

a) La infraestructura portuario-terrestre

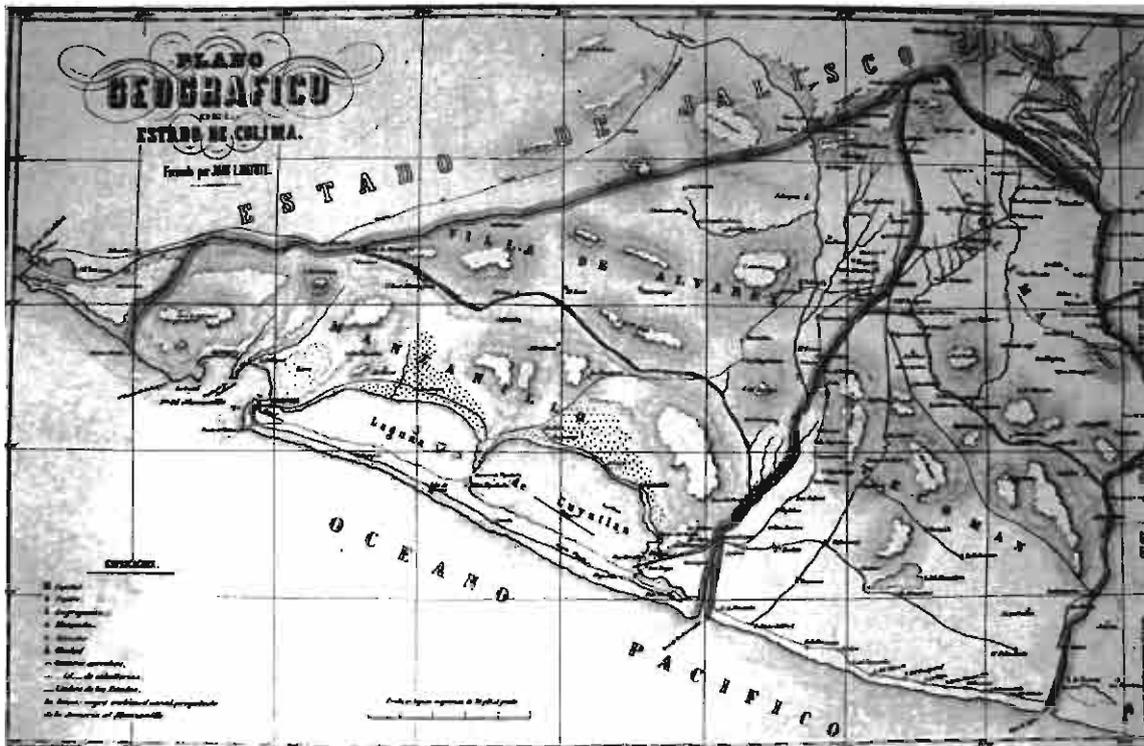
Si en el México del siglo XIX la incomunicación nacional predominante creaba la mayor parte de los problemas y sobre todo, el agobio del gobierno central por el pago de la deuda pública impedía a éste avances considerables en la materia, vital era crear un esqueleto troncal por donde pudiera circular la riqueza que, o iría a venderse al extranjero, o tendría una demanda nacional. Como apunta Daniel Cosío Villegas los caminos no sólo son obra de primera importancia nacional a manera de "venas por donde circula la sangre del comercio, de la civilización, de los inventos y de las mejoras" (Cosío, 1984: 573), sino también son medio de infraestructura esencial en los puertos del país para promover la navegación comercial.

En el caso de la bahía de Manzanillo el enlace terrestre tanto con la ciudad de Colima como con el occidente mexicano, posee como obstáculos geográficos principales: la existencia del vaso lacustre de Cuyutlán; el caudaloso río Armería; y la Sierra Madre Occidental; aunándose a ello que en la temporada de lluvias y ciclones la secuela de inundaciones volvía muy difícil el tránsito manteniendo prácticamente aislada a la bahía de Manzanillo del occidente mexicano durante varios días. Incluso, el antiquísimo camino nacional de rueda y herradura que

¹⁷ El 14 de mayo de 1853 el Gobierno Federal dispuso que todos los bienes, contribuciones y rentas generales de los estados y territorios quedaran a su disposición exclusiva (Riva, 1974: 712).

enlazaba Colima con Zapotlán y Guadalajara, además de los quiebres naturales formidables que representaba la sierra Madre Occidental haciendo lento y fatigoso su andar en general, también daba pie a la incursión y a los asaltos ocasionales favorecidos por la intrincada serranía.

**PLANO NÚM. 3
ANTIGUO CAMINO TERRESTRE MANZANILLO A COLIMA (SIGLO XIX)**



(Fuente: Mirafuentes, 1978).

En el caso del Estado de Colima en relación con el camino de tránsito entre Manzanillo y la ciudad capital de Colima, no obstante la cercanía, la geografía del lugar era un gran obstáculo, de tal manera por ejemplo que en relación al sitio específico identificado como puerto de Cuyutlancillo -atracadero construido en la laguna de Cuyutlán para facilitar el embarque y desembarque de personas y mercancías- a 42 kilómetros de distancia de Manzanillo y 3 horas de navegación en promedio en estos años-, un informe oficial señalaba que “año con año es difícil transitarlo por las frecuentes interrupciones que ocasiona el crecimiento de la laguna de Cuyutlán, destruyendo las pequeñas calzadas con que cuenta para pasar sus esteros, además de que requiere constante trabajos de mantenimiento

por el tipo de maleza del trópico que prolifera”.¹⁸ Así, aunque el tramo terrestre Colima-Manzanillo es corto en extensión, “la lentitud y pérdidas de mercadería en el trayecto son la constante” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 10 de febrero de 1868).

Por otro lado, en relación al antiguo camino terrestre que comunicaba a la ciudad de Colima con el estado de Michoacán, también la geografía representaba un obstáculo para el tráfico en general, por lo que las autoridades consideraban también muy necesario mejorar la carretera hasta Jiquilpan y Zamora por constituir uno de los principales mercados a través del puerto de Manzanillo (Ibíd.: 4-5).

En la segunda mitad del siglo XIX las constantes obras de mantenimiento y recompostura del camino Manzanillo-Cuyutlancillo-Armería-Colima no sólo representaban “el rubro de mayor interés y erogación financiera en la entidad”, para el gobierno del estado de Colima, sino también el proyecto de construirlo firmemente era considerado una necesidad pública vital y urgente que facilitaría el tránsito comercial y la comunicación entre la ciudad de Colima y el puerto de Manzanillo, y en esa misma medida garantizar el desenvolvimiento económico general de la entidad. En su caso, el Jefe Político de Manzanillo en 1895 exteriorizaba su “esperanza de que pronto haya vías de comunicación para transportar sus productos a los mercados que puedan consumirlos, los cuales serán para el interior de la república y a los Estados Unidos” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 10 de febrero de 1868 y de 19 de agosto de 1892, Pág. 14; AGGEL, 1895: 555).

En el caso del Gobierno Federal para sortear técnicamente el problema lacustre que incidía determinadamente en el tránsito expedito de mercancías y de población, como primera medida proyectó un canal de navegación por la laguna de Cuyutlán que debía unir a Manzanillo con la ciudad de Colima en forma más directa, obra con la cual se evitaría el tránsito más largo del camino de herradura

¹⁸ En la segunda mitad del siglo XIX las principales casas comerciales de Colima se dedicaron a presionar constantemente a las autoridades locales para que mantuviera en buenas condiciones esta importante y única ruta comercial.

trazado durante la colonia, además de dejar de usar las viejas canoas que resultaban un medio de navegación inseguro y limitado para las mercancías.

Por otra parte, en el mismo proyecto gubernamental a partir de que la laguna es navegable en toda su extensión y permitía la navegación de un barco de poco calado, también se contempló técnicamente abrir un canal que cortara el cerro -hoy sector 3- que separaba el puerto de Manzanillo de la propia laguna de Cuyutlán, por lo que realizándose el tajo cerril se iba a poder establecer una comunicación más ágil por medio de pequeños vapores. Sin embargo, aunque la Secretaría de Fomento del Gobierno Federal comenzó dichas obras en los primeros meses de 1869 con una inversión inicial de 30, 000. 00 pesos, la falta de fondos fue causa de que se suspendiera ya cerca de su conclusión (Cosío, 1984: 561).

**PLANO NÚM. 4
PROYECTO DEL CANAL QUE HABRÍA DE COMUNICAR EL RÍO ARMERIA
CON EL PUERTO DE MANZANILLO**



Fuente: Mirafuentes, 1978.

Posteriormente, el propio Gobierno Federal aprovechando las obras del tajo realizadas logrando comunicar el puerto con la laguna de Cuyutlán, durante algún tiempo subvencionó una línea de vapor de aspas con fines mercantiles para exportar fruta de la entidad a California, Estados Unidos donde había mucha demanda.

Las obras del tajo realizadas por el Gobierno Federal representaron en el lugar el esfuerzo técnico de carácter vial más significativo en estos años.

b) La infraestructura portuario-ferroviaria

Sin duda alguna en la segunda mitad del siglo XIX el trazo inicial y apertura de la red ferroviaria impulsada por el Gobierno Federal fue la obra de ingeniería técnica e infraestructura de enlace y comunicación terrestre más importante realizada para comunicar el occidente mexicano y el Pacífico mexicano vía el puerto de Manzanillo.¹⁹

Su proyección y concesión fue otorgada a la Compañía Constructora Nacional Mexicana y tuvo como principal objetivo trazar y conectar casi en línea recta a las ciudades de Guadalajara, Ciudad Guzmán, y Colima con el puerto de Manzanillo a través de Armería,²⁰ incluyendo algunas otras localidades menores del sur de Jalisco; por su parte cada entidad subvencionaría la parte del ramal ferroviario que le correspondiera jurisdiccionalmente.

En el caso de Colima los antecedentes datan de 1870 aunque sin resultados concretos, y de 1878 cuando el gobierno colimense en turno gestionó una nueva concesión para la línea férrea Manzanillo-Tonila, también sin llegar mas allá de la gestión misma.

Fue hasta el 10 de septiembre de 1880²¹ que el gobernador electo Francisco Santa Cruz recién asumía el cargo de primer ejecutivo del estado de

¹⁹ En su momento, moderna infraestructura de comunicación ferroviaria terrestre en cuanto a volumen, ahorro de tiempo, seguridad y traslado de mercancías.

²⁰ Armería tenía la cercanía del caudaloso río del mismo nombre, y representaba un lugar de paso y comunicación necesario entre la ciudad capital de Colima y Manzanillo, razón por la cual fue contemplado como parte del trazado ferroviario. Por otra parte, en el caso de la Hacienda de Armería fue el 27 de septiembre de 1882 cuando el Sr. Pascasio López realizó el contrato de compraventa de los terrenos de tránsito férreo con la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México; en dicha escritura de venta aparece un solar y una fracción de terreno otorgada por el Sr. López a favor de la compañía Constructora Nacional Mexicana por la cantidad de \$ 140.00 pesos (RPP., Folio Real 041346, 3 de noviembre de 1988).

²¹ En el mes de septiembre de 1880 el diputado colimense Ignacio Cobian informó de la concesión autorizada a la Compañía Sullivan Palmer para construir la vía angosta que conectaría: Toluca, Salamanca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Pátzcuaro, Uruapan, Zamora, La Piedad, La Barca, Sayula, Zapotlán, Colima y Manzanillo, teniéndose programado iniciar operaciones en el mes de enero de 1881 (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 10 de septiembre de 1880, Pág. 32).

Colima, cuando se dio a conocer la noticia de la concesión otorgada a la Compañía Sullivan-Palmer,²² inicialmente enfocada a construir específicamente el tramo Manzanillo-Armería (estación); cuyo trazo se comenzó en abril de 1881 y culminó en septiembre de 1882, al construirse los últimos 8 kilómetros con lo que el puerto de Manzanillo quedó comunicado por vía férrea con el sitio identificado como Tepalcate.

A la vez, en el puerto de Manzanillo para el mes de agosto de 1883 por su parte la compañía la Compañía Constructora Nacional Mexicana había venido realizando esfuerzos técnicamente notables, tanto por las obras de desmonte y tajo²³ del cerro denominado La Chancla por los lugareños, como por el trazado y construcción de la calzada que comunicaba el sitio denominado Campos con la bahía de Manzanillo consistente en un tramo de red ferroviaria y un puente de 7 kilómetros de extensión a través de la laguna de Cuyutlán.

De esta manera, y concluidas tales obras materiales a finales del año 1883, la puesta en servicio de la vía férrea que comunicó a Manzanillo con Armería "constituye el primer tramo terrestre trascendente para adecuar territorialmente a Manzanillo a los dinámicos requerimientos comerciales regionales" (Gobierno del Estado de Colima, Periódico Oficial, 3 de noviembre de 1888).

Posteriormente, entre el mes de junio de 1888 y el mes de septiembre de 1889, fue otorgada tanto la última concesión -mediante la firma de un nuevo contrato entre la Compañía Sullivan y la Secretaría de Fomento- como realizada la construcción final del denominado ferrocarril de vía angosta, teniendo una guía de tres viajes por semana en tiempos favorables, cuando las lluvias no deslavaban trechos de vías o el río Armería no arrastraba partes del puente del mismo nombre o se llevaba metros de rieles en algunos lugares.

De esta manera, entre 1880 y 1889 el Gobierno Federal a través de autorizar concesiones a particulares, posibilitó el establecimiento y trazo técnico de la red

²² El 13 de septiembre de 1880 el gobierno Federal otorgó a la Compañía Sullivan Palmer la concesión por 99 años para construir la vía férrea desde Toluca hasta Manzanillo, pasando por Salamanca y Colima (Ibíd. 34)

²³ A la sazón esta obra pública se consideró la más difícil técnicamente debido a que implicaba desmontar y abrir el cerro en el trazo de la vía férrea.

ferroviaria, que no sólo la convirtió en el medio de transporte mercantil de mayores expectativas económicas, sino también en el enlace terrestre de comunicación más importante entre la bahía de Manzanillo y Colima.

c) La obra pública de saneamiento ambiental portuario

Pero en la segunda mitad del siglo XIX, otra de las formidables restricciones geográficas eran las condiciones insalubres de la bahía, considerándose por el gobierno Federal y del Estado de Colima como “efectos endémicos” de Manzanillo, y en esa medida “factor generador principal de los trastornos económicos y demográficos del puerto” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 25, tomo XI, abril 20 de 1877, Págs. 129- 130).

Tal insalubridad ambiental se debía a la cercanía geográfica tanto de la laguna de San Pedrito, -que formaba una curva paralela con la playa e interiormente daba lugar a numerosos esteros de diferentes tamaños tupidos de arbustos de mangle, haciendo de la laguna un laberinto de canales y grandes charcos-, como de la laguna de Cuyutlán -con cerca de 35 kilómetros de extensión-

Ambos vasos lacustres, en ciertos meses del año observaban descensos en sus niveles de agua, por lo que muchos peces quedaban atrapados en el fango, generando su mortandad y con ello una fetidez insalubre y enfermiza -principalmente en las noches y en las primeras horas de la mañana-, difícil de soportar por los habitantes del puerto. Al respecto, un estudio oficial señalaba que “La cantidad de estos peces muertos en las orillas es extraordinariamente grande, que no permite tomar medidas urgentes para evitar su rápida putrefacción, bien enterrándolos en grandes zanjas, bien destruyéndolos por el fuego. El desprendimiento de gases que produce la putrefacción de esos peces es tan grande, que en las paredes y puertas se deposita una capa de cierto espesor, de una materia negruzca”²⁴ (Gobierno del Estado de Colima, Periódico Oficial del Estado, 1868).

²⁴ En la segunda mitad del siglo XIX, a raíz de que Colima adquirió la categoría de entidad federativa autónoma, la laguna de Cuyutlán fue objeto de un inusual interés por parte de los gobiernos en turno debido a que se consideró que si se canalizaba la laguna con el Océano

A este ambiente natural insalubre, se agregaba la proliferación estacional de verdaderas nubes de mosquitos durante la temporada de lluvias –sobre todo entre las 14 o 15 horas del día-, produciendo sobre la zona construida sombras de amplia superficie, y a la vez convirtiéndose en trasmisor recurrente de la fiebre tifoidea, además de que el agua potable que los lugareños consumían era de baja calidad y mal sabor, generando esto problemas gastrointestinales entre la población. En cuanto a esta última situación, un informe realizado por el gobierno del Estado de Colima señalaba que el agua que se consigue en Manzanillo, es una de las causas más comunes de las enfermedades tanto de la población del puerto, como de la tripulación de las embarcaciones que arribaban a la bahía, porque el agua obtenida de los pozos, aunque buena en la apariencia, “contiene siempre miasmas envenenadas” nocivas a la salud (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, núm. 3, Tomo II, no.3, enero 20 de 1868, Pág. 4).

Precisamente fue la fiebre amarilla -que brotó entre los meses de julio y agosto del año de 1883, y en el mes de junio de 1884-, lo que puso en evidencia las malas condiciones higiénicas del puerto de Manzanillo, y a la vez paralizó “todos los ramos de actividad ” portuaria.

Basta señalar al respecto, que la rápida propagación mortal de la fiebre amarilla entre los nativos, traída a este lugar por un pasajero enfermo que había llegado al puerto procedente del extranjero, los diezmó drásticamente, convirtiendo a Manzanillo en un puerto fantasma de menos de una centena de habitantes, siendo trasladada el resto de la población sobreviviente a Tecomán provisionalmente; por lo demás, los efectos de la fiebre amarilla generaron “la mayor crisis comercial” experimentada por la Aduana de Manzanillo que dejó de percibir alrededor del 90 por ciento de los ingresos por concepto de derechos de exportaciones e importaciones, y obligó por su parte al estado de Jalisco a decretar el establecimiento de un cordón sanitario, que perjudicó el comercio regional, además de provocar la suspensión de la construcción del ferrocarril durante varios

Pacífico, no sólo disminuiría el carácter insalubre del puerto, sino también ganaría mucho el comercio de Colima al facilitar su tráfico mercantil.

meses. La población de Manzanillo se encontró sin trabajo, y aquellos que tenían comercios perdieron clientela.

Según el profesor Andrade para la última década del siglo XIX las condiciones insalubres del lugar propiciaba que los moradores del puerto vivieran prácticamente en el destierro,²⁵ y que “la vida y ocupación de los habitantes, transcurra en medio de la escasez de un trabajo constante y la monotonía del ardoroso clima, en lucha diaria contra el paludismo, la malaria, fiebre amarilla, fiebres intestinales y las de origen amibiáceo” (Andrade, 1974: 3).

De lo anterior se desprende, que los esfuerzos y acciones gubernamentales por hacer más sano el medio ambiente portuario fueran una constante desde 1848, sobre todo a raíz de que el puerto fue abierto a la navegación comercial internacional.

Por ejemplo, en 1849 el Sr. Ramón R. De la Vega -en calidad de Jefe Político- mandó levantar un plano de la bahía de Manzanillo y de la laguna de Cuyutlán, con el objetivo de realizar trabajos hidrográficos que comunicaran esta laguna con el Océano Pacífico. La idea era crear un flujo de agua de mar para mantener siempre llena la laguna y propiciar con esto la sanidad del puerto; en 1869, se volvió a intentar unir la laguna de Cuyutlán con el Océano Pacífico por el lugar identificado como Mar de Ventanas; en 1874, el gobernador de Colima Filomeno Bravo promovió la idea de “abrir un canal de saneamiento de 12 kilómetros de largo, que habría de conectar el río Armería con la laguna de Cuyutlán”. (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 1874); en 1877, el Gobierno Federal realizó obras para comunicar el río Armería con la laguna, “aunque no lo concluyó en su parte decisiva” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 25, tomo XI, abril 20 de 1877, Págs. 129- 130); en 1884, el gobierno del estado costó con \$ 200.00 el tapar la boca de la laguna de San Pedrito lo cual sólo resolvió parcialmente un foco de insalubridad que diezmaba anualmente a la población de Manzanillo (Gobierno del Estado de Colima,

²⁵ El profesor Manuel Velásquez señala que en medio del aislamiento social, comercial, de tránsito, marítimo y de viajeros, la vida portuaria sólo se regocijaba cuando llegaba un vapor y con ello el arribo periódico de gente (1974: 3).

periódico Oficial, núm. 10, tomo XVIII, 1884); pero no fue sino hasta finales del siglo XIX cuando el Ing. Ricardo Orozco logró comunicar a través de un canal la bahía de Manzanillo y la laguna de Cuyutlán, siendo catalogada una obra, que hasta ese entonces “no se había visto sino como una teoría irrealizable” (B. Núñez, 1965, Pág. 2).

d) El primer proyecto de construir un muelle

En la segunda mitad del siglo XIX el Gobierno Federal también se caracterizó por proyectar en la bahía de Manzanillo la construcción de un muelle para facilitar el tráfico portuario-comercial

Al respecto, en 1883 el Gobierno Federal comisionó a D. Carlos Ramírez para que proyectara instalaciones portuarias más funcionales debido a que el puerto lo tocan “algunos buques de vela y con regularidad 3 vapores por mes, y no tiene un muelle fiscal para la carga y descarga” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del 9 de marzo de 1883, Pág. 39).

El resultado fue la propuesta de construcción de un muelle de carácter: “mixto, de pilotes de tubería de hierro, relleno de betún,²⁶ y de madera el entramado y la cubierta. La forma del muelle es la de una (T) para que las embarcaciones tengan el espacio necesario para las operaciones de carga y descarga. El total del muelle es de 30 metros de longitud total para la cabeza, la anchura será de 10 metros cuadrados, y la longitud de los brazos de 10 metros cuadrados (90 metros de longitud). El muelle estaba calculado para soportar un peso de 300 toneladas y dentro de éste se considera una vía férrea con sus correspondientes carros cargados. El presupuesto asciende a la cantidad de \$ 64 mil 936 y su construcción de 3 ó 4 meses” (Ibíd.: 1883, Pág. 40).

Este primer proyecto de construir un muelle en Manzanillo, entre las consideraciones técnicas relacionados con las corrientes y marejadas en la bahía que naturalmente dificultaban las maniobras de carga y descarga de mercancías de las embarcaciones a tierra firme, también se caracterizó por señalar que “éstas

²⁶ Homigón.

producen la resaca que va desbaratando la costa, y que el mar penetre hacia la parte donde está la población, "por lo que ante esta grave condición marítima, se recomienda "construir un dique de seguridad". (Ibíd., Pág. 40).

No obstante, debido a las dificultades financieras del Gobierno Federal, a la postre se decidió sólo construir —a partir de los propios recursos generados por la Aduana de Manzanillo—, un pequeño muelle marginal basándose en madera ofreciendo a pasajeros y equipaje una mejor forma de desembarcar a tierra firme, estimándose su importe en 19,672 pesos, de los cuales 13 mil 512 pesos correspondieron al muelle, y 8 mil pesos al faro (Cosío, 1984: 561). En cuanto al tráfico portuario, los barcos mercantes tenían que descargarse mediante embarcaciones -barcas y pailebote-, mientras que los servicios de la Aduana y la capitania portuaria se efectuarían mediante las denominadas falúas -embarcaciones menores de remos-.

e) Construcción de diques improvisados de contención marítima

En la segunda mitad del siglo XIX, las condiciones marítimas en relación al lugar específico donde se erguían las instalaciones portuarias y se asentaba la población, también representaba un problema de inseguridad frente a los embates del mar y otros fenómenos geográficos.²⁷

Un ejemplo preocupante al respecto se dio a conocer en el año de 1871, cuando a raíz de que el presidente de la República Mexicana dispuso trasladar la Aduana ubicada en la ciudad de Colima hasta el puerto de Manzanillo, surgió una oposición férrea por parte de las propias autoridades y personal aduanal vecindado en Colima argumentando en su negativa "que debían construirse diques que contuvieran los avances del mar", pues "Manzanillo carece de un lugar o terreno en qué fabricar debido a los avances del mar, que tiene orillados a los

²⁷ El 27 de septiembre de 1881 la bahía de Manzanillo experimentó un ciclón devastador que provocó el hundimiento de dos navíos y la destrucción de la mayor parte de las casas de la población, además de la pérdida de extensos bosques de palmeras. Fue uno de los ciclones que más destrozos dejó en el puerto en la segunda mitad del siglo XIX (De la Madrid, 1963, Pág. 2).

cerros a los "pocos" habitantes del puerto"²⁸(Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, núm. 42, tomo V, octubre 20 de 1871).

Un año después, en 1872 el administrador aduanal del puerto solicitaba a las autoridades federales la "urgentísima construcción de un dique en Manzanillo, que contenga las avenidas del mar", ya que amenazaban "devorar el corto terreno que ocupa la población", pues en dos años "ha desaparecido bajo las aguas un plano de 60 metros sobre la rivera", señalando además que las olas bañaron "los cimientos de las mejoras casas del puerto" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 1872). Ese mismo año de 1872, otros reportes oficiales describían el "poco terreno que había útil para levantar edificios, está totalmente ocupado... (por lo que) se proyecta rebajar cerros y terraplenar parte de la laguna de Cuyutlán" (Gobierno del Estado de Colima, Periódico Oficial del núm. 21, Tomo VI, 1872, Pág. 211). Así también, en este sentido entre las medidas propuestas para aumentar la población está el "allanar el terreno (y...) mandar desecar el estero San Pedrito, para extinguir ese foco de insalubridad que diezma anualmente la población de Manzanillo" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del núm. 25, Tomo XI, abril 20 de 1877, Págs. 129-130).

Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XIX el Gobierno Federal pudo realizar escasa obra pública al respecto, por lo que lo realizado físicamente en la bahía para la contención de los embates formidables de mar sólo se reducirían a la construcción de diques de madera y cascajo improvisados y empalizadas para proteger la plazoleta, además de ingentes obras de terraplenado del suelo.

De esta manera, no obstante los esfuerzos públicos de dotar de una infraestructura terrestre a la bahía de Manzanillo, y que en general para la propia federación los puertos del país representaban cerca de la mitad de los recursos económicos que captaba, considerando por ejemplo "que entre 1869-70 del ingreso total de la cuenta de la Tesorería General que asciende a un total de \$ 15, 251, 781. 00, unos \$ 8, 896, 982. 00 de ingresos provenían de aduanas marítimas y

²⁸ Otro de los argumentos esgrimidos por el personal aduanal fue que debía construirse un camino carretero que conectara a Colima y Manzanillo (Gobierno del Estado de Colima periódico Oficial núm. 42, Tomo V, octubre 20 de 1871, pp. 329).

fronterizas" (Cosío, 1984: 417), una parte considerable de los recursos de la federación eran destinados para el pago de la deuda pública, o para impulsar otras obras públicas no necesariamente de fomento portuario, por lo que su presencia e incidencia era insuficiente en materia de fomento a la creación de la infraestructura portuaria requerible por los diversos puertos del país particularmente; baste señalar por ejemplo que la generalidad de los fondeaderos de los puertos del país ofrecen malas condiciones elevando los gastos de seguridad, además de que las difíciles maniobras de descarga prolongaban la permanencia de los buques generando pérdidas a la navegación comercial (Cardoso, 1981).

De las enormes dificultades financieras del Gobierno federal y el bajo nivel técnico de la infraestructura portuaria nacional instalada, no sólo deriva que al restablecerse el gobierno republicano de México, la Compañía del Pacífico, siendo una de las principales líneas comerciales de navegación de América Latina, señalara en 1871 que el calado de sus buques hacía imposible que tocaran los puertos del Pacífico, sino también que los recursos aduanales captados sirvieran para impulsar más las obras públicas del país que el desarrollo local, de tal manera por ejemplo que la construcción del ferrocarril México-Veracruz fue subvencionada con el producto de los derechos de importación –8 por ciento- captados por las Aduanas marítimas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlán (Cosío, 1984: 655), además de que durante las dos últimas décadas del siglo XIX sobrevino el acaparamiento por parte del gobierno central de un 85 % de los ingresos aduanales de Manzanillo, para el pago de la deuda pública (Cuenca, 1996: 285).

1.4. La función portuario-comercial regional de Manzanillo como espacio económico vital

La política del Gobierno Federal de fomentar la navegación comercial foránea, desde mediados del siglo XIX y hasta la década de 1880 en el caso de Manzanillo se expresó en un auge portuario-comercial inusual, convirtiéndose en uno de los primeros puertos aduanales importantes del país, en objeto de atracción de una extraordinaria inmigración de extranjeros de origen europeo; y en espacio esencial del surgimiento de una burguesía comercial con residencia en la ciudad de Colima.

Así, con relación al comercio de cabotaje Manzanillo se convirtió en el puerto de entrada y salida comercial principal del centro y norte del Pacífico mexicano, no sólo en parte a que el Gobierno Federal mediante el Decreto de 1848 lo elevó a la categoría de puerto de altura y en esa medida de arribo obligado de algunas líneas comerciales principales de Latinoamérica, sino también en parte a que con la nueva legislación para promover la navegación comercial fiscalmente, se volvió más barato y rápido enviar o comprar mercancías por mar, de tal manera por ejemplo que “entre julio de 1885 y junio de 1886 productores de Colima enviaron a través del puerto de Manzanillo 393 toneladas de maíz a San Blas, Mazatlán, Baja California, Guaymas, y Acapulco” (Acuña, 1993: 149), mientras que el algodón de buena calidad producido en el estado de Guerrero comenzaría a enviarse en su mayor parte a las fábricas del interior -Celaya, Salamanca, y Querétaro-, mientras que otras cantidades del mismo producto eran enviadas a través de los puertos de Manzanillo y San Blas hasta industrias textiles localizadas en Tepic, Colima, y Guadalajara, ésta última de fama regional por la calidad y producción de su industria textil (Ibíd.: 149). Ver al respecto siguiente cuadro del dinamismo comercial de Manzanillo.

CUADRO NÚM.1
EFFECTOS NACIONALES MOVIDOS POR EL PUERTO DE MANZANILLO ENTRE EL 1° DE
JULIO DE 1885 Y EL 30 DE JUNIO DE 1886 A LOS PUERTOS DE SAN BLAS, MAZATLÁN,
GUAYMAS, BAJA CALIFORNIA,
CHAMELA Y ALTATA

JABÓN	12, 241 bultos
ARROZ	5, 681 fanegas
AZÚCAR	4, 782 fanegas
MAÍZ	5, 769 fanegas
MANTECA	1, 066 cajas
HARINA	1, 172 tercios
CAFÉ	720 tercios
CHILE SECO	313 bultos
TABACO	272 tercios
ALGODÓN	251 pacas
ALCOHOL	147 barriles
SOMBRERO DE PALMA	64 bultos
OTROS	1, 071 bultos
	TOTAL 33, 553 bultos

NOTA: En la suma total de 33, 553 bultos registrados, los diversos tipos de medidas (fanegas, cajas, tercios, pacas y barriles), son identificados como "bultos".

Por otra parte, la fanega era una medida para áridos equivalentes a 55 ½ litros o 12 celemines y también se utilizaba para indicar la extensión de terreno en que era posible sembrar tal cantidad de semilla. El celemin equivalía a 4.625 litros y se dividía en cuatro cuartillos. El almud correspondía, en algunas partes, a un celemin, y, en otras a media fanega (27.750 lts.). Los factores de conversión son: fanega de maíz (82 kgs.), de frijol (94 kgs.): (HO).

(Ver Romero, 1988: 228)

Con relación al comercio exterior, importantes empresas mercantiles de origen europeo, también incrementaron considerablemente el tráfico comercial con el occidente mexicano a través del puerto de Manzanillo, comenzando a arribar a la bahía no sólo barcos procedentes de Hamburgo Alemania, cuya capacidad de desplazamiento marítimo de mercancías alcanzaban hasta 2 500 toneladas -vino, cerveza, cemento en barrica, etcétera, sino también existiendo movimientos de carga y descarga de mercancías ultramarinas de hasta 7 u 8 veces anuales, por lo que entre 1853- 55 por ejemplo Manzanillo se convirtió en el único puerto de la república del lado occidental por donde se enviaban y exportaban productos agrícolas y ricas maderas como: el palo de tinte, sangre de drago, caoba, ébano, etcétera, a California, a los estados de Sinaloa y Sonora –algodón, mantas-, fruta, limón, azúcar refinada de San Marcos, sal, metal precioso, plata (Oriente), añil, maíz, arroz -de buena calidad-, café, cacao, coco de aceite, jabón, velas, aceites, tabaco, vainilla, etcétera; a la vez que también entraban por el puerto la mayor parte de los efectos chinos al país (Ortoll, 1987: 79- 80).

El movimiento y auge comercial regional por el puerto de Manzanillo eran tan importantes, que entre 1840 y 1870 no sólo el balance de los ingresos anuales de la Aduana de Manzanillo por concepto de derechos de importaciones y exportaciones asciende a la importante cantidad de 3 millones de pesos, sino también el propio Gobierno Federal reconoció que Manzanillo específicamente en el primer año económico de la 2° época de la federación, “fue el que dio al erario los mejores resultados de los 15 puertos que posee la nación”, constituyéndose en esa medida como “la tercera plaza comercial del país”²⁹ (Cosío, 1984: 657; Ortoll, 1987: 87).

Pero a la vez el importante tráfico comercial también significó “la mayor concurrencia de comerciantes extranjeros”³⁰ (ver Olveda, 1985: 10-11), quienes basándose principalmente en aprovechar y capitalizar el comercio foráneo por Manzanillo y en combinación con el ahorro y talento individual, muy pronto se convirtieron en el alma de la prosperidad comercial del Estado de Colima.

³⁰ En 1847 se establecieron los primeros comerciantes procedentes de Hamburgo en la ciudad de Colima.

Esto es, aunque conviene establecer que el considerable comercio interoceánico por Manzanillo estimuló el establecimiento y reconfiguración de una amplia estructura comercial en el occidente Mexicano entre ciudades distantes y dispersas geográficamente como California, Mazatlán, México, Guadalajara, Jiquilpan, Zamora, Coalcomán, Tuxcacuesco, Toluca, Zapotlán, etcétera- para el Estado de Colima específicamente significó el surgimiento de una clase privilegiada de mercaderes, caracterizada tanto por ejercer cierta clase de monopolio comercial, como por imprimir decisivamente el carácter económico colimense.

Así, la de Colima fue una burguesía de origen europeo de carácter emprendedor que hizo de la ciudad capital el principal centro de distribución de los artículos extranjeros que en cantidades sin precedentes entraban temporalmente por el puerto de Manzanillo, sobresaliendo la figura del almacenero que compraba la mercancía directamente de las flotas; los comerciantes de la capital que tenían una tienda durante toda una vida; y los distribuidores que las enviaban a la región, y que desde luego fueron fundadores de las casas comerciales más prestigiadas: como la del Sr. Alejandro Oetling y Flor, Arnoldo V. y Cía., Gustavo Struck; Van Der Linden, Vogel y Cía. entre otras más (Oseguera, 1973).

En la categoría de giros, tiendas y negocios individuales establecidos en la ciudad de Colima a partir del comercio ultramarino la mayoría estaban en manos de apellidos de origen extranjero como los casos del Sr. Augusto Morril (botica); Jorge M. Oldenbourg (mercería); Alberelli (hotel); Christian Flor (comerciante de café); Adolfo Kebe (hacienda); Augusto Doench (despepitadora de algodón); Adolfo Schacht (textil); Vogel y Shulte (hacienda y comercio); Alemán (casino); y F. Kuhlman; Brun (comercio); y destacaron en condiciones monopólicas y dinamizando dicha red comercial las empresas comisionistas y de consignación de mercancías o agentes representantes para las transacciones de negocios de procedencia extranjera, las cuales se encargaban de introducir, manejar y comercializar el tráfico mercantil en el centro y occidente del país, destacando entre otras las firmas: Morril; Kele Van Der Linden, Kuhlman; Schmidt; Steaden; Oldenbourg; Dieckmann; Stoldt; y Oetling; en tal sentido, por ejemplo la empresa Arnoldo V. y Cía., propietaria de una de las principales casas comerciales en

Manzanillo en 1860 obtuvo "utilidades hasta de un millón de pesos", mientras que por su parte otros comerciantes que simultáneamente tienen almacén en Manzanillo y gran tienda en Colima llegaron a registrar en pocos días "hasta 6 mil pesos en correos y cargos de estafeta" en sus líneas de abastecimiento y compras de consignaciones de bienes provenientes del exterior (Oseguera, 1973; Ortol 1987: 116).

FOTO NÚM. 2
PUERTO DE MANZANILLO (1875-1877)
LAS EDIFICACIONES PRINCIPALES CORRESPONDEN
A ALMACENES Y BODEGAS CONSTRUIDAS Y ADMINISTRADAS
POR CAPITAL COMERCIAL FORÁNEO



Fuente: Archivo personal, MSGV

La nueva burguesía surgida en la segunda mitad del siglo XIX se distinguió por obtener sus ganancias tanto del comercio ordinario como de las operaciones financieras, en el primer caso derivado en parte por la temporalidad y lentitud del tráfico comercial existente entre el puerto de Manzanillo y el occidente mexicano convirtiendo la escasez en un medio de enriquecimiento, mientras en el segundo derivado de utilizar parte de las ganancias comerciales financiando las cosechas agrícolas o a los propios gobiernos en turno por lo que en este sentido era frecuente que las finanzas públicas requirieran de la burguesía comercial anticipos de hasta 100 mil pesos pagaderos quincenalmente con los productos recaudados de la Aduana de Manzanillo (Cosío, 1984: 506).

Son los comerciantes quienes convierten a la ciudad de Colima en un centro distribuidor y dinámico de mercancías preeminente y también se expresan como el principal agente impulsor de construir caminos y superar las fuertes limitaciones geográficas que rodean a la entidad, pues además del uso del famoso camino Real

de Colima para enviar mercadería hasta la ciudad de México desde el Pacífico, convirtieron a la ciudad de Colima en el sitio comercial central desde donde se trazaron caminos de herradura como la vía que conduce al Noreste siendo la principal que daba vida al comercio interior y la única por donde salía la producción principal de la entidad formando un tráfico recíproco con las poblaciones del sur de Jalisco como Tonila; Zapotlán; Tamazula; Sayula y Guadalajara, etcétera-; el caso de la vía que se dirige al Nor- Este, atraviesa Comala y Suchitlán, y entra al estado de Jalisco -por la barranca de San Antonio-, y sigue por Tolimán; Tuscacuesco; Ejutla; Cihuatlán; Autlán; y Unión de Tula; el caso de la vía que conduce hacia el Este -atraviesa el puente del Naranjo (río Tuxpan)-, y entra al Distrito de Coalcomán; toca a Jiquilpan; Zamora (Mich.); y llega hasta Guanajuato; y por último el camino que conduce hacia el Sur, atraviesa la parte menos poblada de la entidad como es Tecomán, y entra a Coahuayana (Mich.), - una zona algodonera que surte de materia prima a las fábricas de la entidad- (ver Romero, 1988: 240).

Una nueva burguesía comercial con intereses y fuentes de acumulación propias en relación con el peso y tradición mercantil regional jalisciense; que muy pronto concentró en sus manos riqueza, prestigio y poder político relativo sustentándose tanto en la ventaja del aislamiento geográfico del Estado de Colima como en el aprovechamiento de la ubicación y cercanía estratégica que comercialmente representaba el puerto de Manzanillo hacia el exterior; y en todo caso que hizo de la actividad comercial la médula de Colima.

Sergio Valerio considera que en esta época “el espacio que dibuja el mercado con sus rutas y ciudades, su tránsito de arrieros, mulas y carretas está determinado por el carácter de la producción en general en un momento histórico dado, por la división del trabajo y por las relaciones sociales que ésta genera, y también por las determinantes que impone la naturaleza a un cierto grado de desarrollo de las fuerzas productivas, entre ellos los medios de comunicación y de transporte; hay que vencer los obstáculos que oponen la naturaleza y geografía a estos circuitos mercantiles” (1990: 32).

1.4. Un puerto comercial sin población laboral fija

En la segunda mitad del siglo XIX no obstante la política del Gobierno Federal de promover la actividad portuario-comercial, debido tanto a lo estacional de los movimientos de carga y descarga de mercancías como a las condiciones geográficas insalubres y de inseguridad del lugar, el puerto de Manzanillo se caracterizó por la imposibilidad de contar con asentamiento de población fija y permanente.

Teniendo como contexto un primer intento de colonización promovido por el Gobierno Federal a través de dotar de fondo legal al puerto (1848), de realizar importantes esfuerzos de construcción de infraestructura portuaria, de trasladar la aduana desde la ciudad de Colima hasta la bahía (1871); y de elevarlo a la categoría de municipio y convertirlo en cabecera administrativa, Manzanillo en general experimentó una afluencia demográfica de carácter laboral paulatinamente creciente, pero con la característica de que el grueso de dicha población no residía en el lugar sino que se desplazaba al puerto solamente cuando llegaban embarcaciones a la bahía, huyendo en lo posible del lugar o en todo caso buscando evitar el aislamiento, el clima caluroso e insalubre, las enfermedades tropicales, y el ambiente fétido portuario. Sólo experimentarían una disminución poblacional drástica, a raíz de la fiebre amarilla sufrida en el año de 1883 traída por un pasajero que había llegado por vía marítima al lugar.

Entre 1848 y 1883 la población del puerto creció de menos de 50 habitantes hasta alcanzar una cifra cercana a los mil habitantes, experimentando entre 1883-85 una notable disminución de fuerza laboral a menos de 200 habitantes principalmente derivado de la fiebre amarilla, y en los últimos 15 años del siglo XX crece hasta alcanzar una población que sumó hasta "800 familias" viviendo en el puerto. Al respecto véase cuadro siguiente:

**CUADRO NÚM. 2
TENDENCIA POBLACIONAL DE LA CIUDAD-PUERTO
DE MANZANILLO ENTRE 1871-1896**

Año	Núm. de habitantes	Puerto
1848		
1871	522	"
1877	672	**
1883	1 000	"
1883	200	*
1896	650	"

** Este año el municipio registra 4 044 habitantes.

* Fiebre amarilla, razón de la reducción de la población.

Fuente: Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del 1869, 1871, 1883 y 1896.

Desde 1848 y hasta finales del siglo XIX la construcción y el trazo urbano principal tanto de las oficinas, almacenes, instalaciones del puerto, -edificaciones de madera de aspecto vetusto en general-, como las casas de los habitantes del puerto, fueron asentándose y ocupando una angosta garganta de terreno plano frente y a orillas de la bahía -precisamente donde se realizaban las labores de carga y descarga de mercancías de las embarcaciones-, un área caracterizada por estar casi rodeada por las pequeñas serranías y limitada por la laguna o estero de San Pedrito, aunque también debido a que dicha franja posee el inconveniente de estar expuesta a los embates periódicos del mar, se observaban casas construidas frente a la laguna de Cuyutlán, algunas otras en las riveras del estero San Pedrito, y el resto esparcidas en las faldas de los cerros; en el caso de las casas construidas en el terreno cerril del puerto son sobre todo expresión de la preocupación de los lugareños por protegerse tanto del oleaje del Pacífico como de la temporada de ciclones.

Sin embargo, en los últimos 15 años del siglo XIX derivado de las importantes obras públicas emprendidas por el Gobierno Federal en materia ferroviaria y trabajos de saneamiento del lugar, no sólo creció la población asentada en el lugar sumando "unas 800 familias" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 1895), sino también constituye una base demográfica relativamente fija formando dos clases de trabajadores fundamentalmente: los que

trabajan y viven de la carga y descarga estacional de los buques -trabajadores que viven en los cerros-, y los empleados públicos -ferrocarril, autoridades, aduanales, correo y telégrafo, inspección sanitaria, casas consignatarias, despacho aduanal, etcétera-, que se ocupaban de tramitar la entrada y salida de mercancías del extranjero y de los productos nacionales (Hernández, 1982; Ortoll, 1987: 20).

1.5. Primer plan urbano portuario

El Gobierno Federal después de dar la categoría de puerto comercial de altura a Manzanillo, asumió la medida de dotarlo de una jurisdicción territorial pública propia con el objetivo de promover la colonización y asentamiento poblacional necesario en el lugar.

Siendo presidente de México Antonio López de Santa Anna el 11 de abril de 1854 se tomó la decisión inicial de dotar "de fundo legal al puerto de Manzanillo", que le permitiera contar con un territorio jurisdiccional mínimo, y poco después el 8 de mayo de ese mismo año de 1854 el general Francisco Ponce de León -en calidad de Jefe Político del Territorio de Colima- ordenó que el Ing. Bruno García realizara el levantamiento del plano de lotificación y ejecución de dicho fundo legal, siendo publicado al respecto el 19 de mayo de 1854 el primer Reglamento para el Reparto de Manzanas y Lotes, que debían formar la población porteña. En este Reglamento urbano quedaría señalado:

Artículo 1º.- "Toda persona tiene derecho a obtener un lote en el reparto que se ha hecho y se hará, con tal que se sometan a lo prescrito en este reglamento. Dichos solares se compondrán de uno o más lotes".

Artículo 2º.- "Para evitar confusiones y cuestiones, tan luego como se entreguen solares, los interesados señalarán sus dimensiones por los cuatro ángulos, con estacas de madera visibles".

Artículo 3º.- "Para adquirir derecho de propiedad en los solares se cumplirán las condiciones siguientes:

a.- En el acta de entrega exhibirá el poseedor el valor de la matrícula "que no será menor de cinco pesos ni excederá de treinta"; la calificación de estas cuotas constará en la nota de escala que se entregará a la autoridad local, para que haga la exacción.

b.- Quedan obligados a pagar el rédito legal del capital en que se valúen los solares por los peritos nombrados conforme a las leyes.

c.- Pedir a las autoridades respectiva "fidelizada" (sic) del acta donde conste la adjudicación, con la nota de estar pagada la matrícula y esto le servirá de título legal. El producto de la matrícula y réditos, serán parte de los fondos propios de la población".

Artículo 4°.- "Para dar cumplimiento al tercer "miembro" del artículo anterior, hoy la jefatura política del territorio, expedirá las copias a favor de los que consten en la citada acta del 8 del presente y después la autoridad del puerto, quien llevará un libro "forrado y foliado" para asentar las actas de las posesiones que se fueron dando".

Sin duda una característica destacable de esta primera disposición federal de promover, fijar y regular el asentamiento y ordenamiento poblacional y urbano de Manzanillo, fue que no establecía límites de extensión de los solares a los potenciales compradores", siendo ello quizás una medida a manera de estímulo principal de despertar el interés entre la población para radicarse en un lugar geográficamente inhospitalario.

Además, otras medidas tendientes a fijar a la población lo constituye también el:

Artículo 7° al establecer que "en consecuencia a los 6 meses de recibidos los solares, dará principio a las "fábricas", y a los dos años deberán estar concluidas, o cuando menos la mitad de ellas; el que no cumpla con uno y otro, perderá todo derecho así como las mejoras que hubieran hecho, sin lugar a reclamación alguna."

En cuanto al cobro de matrícula y renta mensual por lotes en Manzanillo se establecieron tarifas: por lotes

"Que contengan hasta 1000 varas cuadradas se cobrará por derecho de matrícula cinco pesos; por los que contengan más de 1000 varas, un peso por cada 400 de exceso y otro peso por la fracción que no llegue a esa cantidad; por renta de dichos lotes se cobrará mensualmente un real, por cada 100 varas cuadradas, y nada por la fracción que no llegue a esa cantidad."

A la vez, este reglamento de 1854 contempló disposiciones en materia de construcción de casas- habitación, mediante el:

Artículo 5°.- señalando que "la línea principal de casas que da frente, será edificada... los cimientos de cal y canto... de dos varas de profundidad, cinco cuartas de espesor, y una tercia de escape hacia el lado del mar... fachadas de mampostería, ladrillo u otro material... (etcétera) que resista la

acción del mar...”, recomendando además mediante el siguiente:

Artículo 6°.- que "las personas que por sus pocos recursos no puedan construir conforme a los términos que se designan anteriormente, no deberán tomar solar que dé frente al mar".

Fuente: Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 6, Tomo II, febrero 17, págs. 2 y 3



Fuente: Ortoll, 1997.

Años después el 8 de febrero de 1868 el Gobierno Federal sometió a revisión el reglamento urbano expedido en 1854, formulándose un nuevo Reglamento para el Reparto de Manzanas y Lotes que se caracterizó no sólo por retomar aquellos artículos que clasificaban y fijaban los criterios para tener acceso al suelo por parte de la población portuaria -artículos 1°, 2°, 3°, 4°-; sino también por la preocupación de reformar los artículos que regulaban la construcción de las viviendas frente al mar -artículos 5°, 6°-; además establecer recomendaciones de seguridad urbana en cuanto a la proyección y el trazo futuro del puerto, como por ejemplo en la construcción de "los zócalos todos a un nivel, que estarán tres varas sobre la altura media del mar", y estipular que "a 6 varas frente a la fachada, se pondrá un pilotaje de madera a flor de la arena" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 6, Tomo II, 1868: 2 y 3).

Con esta segunda reglamentación urbana de 1868 el Gobierno Federal refleja más la intención de recomendar la firmeza y calidad de aquellas construcciones expuestas a los embates del mar, tomando en cuenta que el

aspecto físico dominante que presentaba Manzanillo apenas era el de una angosta y tortuosa calle con sus hileras de casas, la mitad de las cuales se inundaban en la época de lluvias; un reducido paisaje urbano con una calle principal donde se encontraban las edificaciones comerciales y residenciales más importantes, mientras que el resto de la población lo constituyen varias docenas de jacales habitados por indígenas, esparcidos sin orden a lo largo de la playa y en las faldas de los cerros. Las edificaciones de la calle principal eran las de mejor material de construcción, casi todas de un solo piso, de gruesas paredes de adobe, con grandes patios de servicios y rodeadas de cobertizos, mientras que el resto de las viviendas eran su mayoría de techo de palma o tule, más bajas y pequeñas, y construidas de madera, carrizo o paja.

El Reglamento de 1868 expresaba el peligro que representaba que las construcciones a lo largo de la calle principal estaban expuestas al mar por localizarse "parcialmente a lo largo de la angosta franja de tierra entre las montañas y la bahía, y en parte sobre un pequeño espacio abierto formado por una abertura en los cerros, lindando con el mar de un lado y, por otro, con el lago" (Lewis, 1873: 127). En otro sentido, según Guillermo Prieto el ministro del presidente de México Benito Juárez a su paso por el lugar dijo que Manzanillo es "un pueblo insignificante sobre una playa de arena" (Ortoll, 1987).

Por otra parte, y por iniciativa del gobierno del estado de Colima en 1873 Manzanillo fue elevado a la categoría de municipalidad y cabecera de la misma,³¹ medida que no sólo le otorgó una prerrogativa administrativa nueva, sino también

³¹ En 1873 mediante Decreto no. 147 expedido por el Congreso del Estado de Colima fue elevado a la categoría de municipalidad el puerto de Manzanillo, convirtiéndose en el de mayor extensión geográfica y disponiendo inicialmente de \$14 mil 278. 34 anuales, teniendo por límites "la cabecera con las poblaciones que incluye, al sur, por la playa del mar hasta la desembocadura del río de La América; de este punto río arriba hasta tocar con los límites de la municipalidad de Coquimatlán, río de Chacala y terminando en el mar Pacífico; abarcando las poblaciones siguientes: Manzanillo, Campos, La América, Salagua, Juluapan, El Cedral, Santiago, Humedades, Palmares, Delgados, Tapeistes, Jesús María, Cualata, Cualatilla, Cachepehuale, Cuatan, Periquillo, Mata de Sandía, Martín Alonso, Llano de Cualata, Colomo, Derramadero, Arena, Jicotán, Tecuán, Tescaltitan, Chino, Tecagua, Jicotán de Enmedio, Jicotán de Abajo, Jicotán el Nuevo, Camotán, Miraflores, Chacala, La Bufa, Paticajo, Las Tablas, Paso de La Carreta, Cacao, Toltomaloya, El Coco, La Mina, Bules, Almácigas, Higuera, Zancona, Placetas, San José, San Jerónimo, Boca del río, Palo Verde, Ciruelo, Cuyutlán" (Gobierno del estado de Colima, periódico Oficial núm. 25, Tomo VII, junio de 1873, Págs. 193- 194).

creó la necesidad urbana de construir espacios públicos específicos -casa de gobierno, jardín público, etcétera-, para ejercer dicha función específicamente. Sin embargo, bajo la condición de nueva autoridad administrativa del territorio municipal, poca participación e influencia ejercerá en los planes de colonización que el Gobierno Federal impulsaba en el lugar.

En los últimos 25 años del siglo XIX el trazo urbano de Manzanillo de calles regulares y construcción creciente de obras públicas y privadas de importancia - casa municipal, comandancia del resguardo, aduana, capitanía de puerto, tiendas y valiosos almacenes, templo católico, hospital civil, escuela, hotel, jardín o plaza con asientos y embanquetada, kiosco, "edificios de apariencia americana con sus ventanillas con persianas verdes, sus enverjados y sus chimeneas en alto", etcétera-, junto a las "200 casas" aproximadamente- comenzando a ser construidas basándose en madera sustituyendo las antiguas chozas techadas con hojas de palmeras-, ³² lo hacía aparecer como "la única población de la costa que marcha apresuradamente hacia el rango de ciudad" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del núm. 41, Tomo XVI; y Prieto citado por Terríquez, 1985: 59).

FOTO NUM. 3
MANZANILLO (1875): SIN MUELLE NI INFRAESTRUCTURA PORTUARIA



Fuente: Ortoll, 1997.

³² Algunas de las casas son elegantes y suntuosas destacando la del Sr. Arnoldo Vogel, Cónsul del imperio alemán en Colima, la del Sr. Enrique O. De la Madrid Gobernador del estado de Colima, la del Sr. Carlos Meillón el más importantes propietario de tierras del lugar, y la del Sr. Juan B. Morales Administrador de la Aduana de Manzanillo, etcétera (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 23, Tomo XXXIX, junio 10 de 1905, Pág. 92)

1.6. El puerto y los primeros conflictos intraurbanos

Fue también en la segunda mitad del siglo XIX cuando surgieron por primera vez contradicciones entre la política del Gobierno Federal de promover la navegación comercial marítima y las condiciones territoriales diferenciales que guardan los puertos del país, de tal manera que en el caso concreto de Manzanillo los conflictos principales fueron por el uso y posesión de la tierra, producto del choque entre los planes de colonización poblacional portuaria impulsados por la federación y el régimen de tenencia de la tierra local predominante en manos de una de las figuras más representativas del régimen hacendario terrateniente colimense.³³

En gran medida dicho conflicto trascendió en 1882 cuando el general Francisco Santa Cruz en calidad de gobernador del estado de Colima³⁴ otorgó al ex -gobernador del mismo Estado Sr. Carlos Meillón la más importante concesión territorial del municipio Manzanillo, decisión que no sólo lo convirtió literalmente en el gran propietario costero,³⁵ -al combinarse dicha concesión con la posesión explotación, y administración que ya ejercía sobre la Hacienda de Camotlán de Miraflores hasta ese entonces el latifundio más extenso y productivo en las costas de Colima-³⁶, sino también, quien naturalmente saldría más afectado con cualquier decisión gubernamental Federal que indistintamente contemplara el desarrollo

³³ Como señala J. Rex "las instituciones productivas son básicas para el sistema social, pero el marco social en el que se lleva a cabo la producción está estructurado en términos de un sistema de poder y propiedad. La economía incluye un elemento político (Rex, 1983: 82).

³⁴ El general Francisco Santa Cruz fue sin duda la figura política más destacada del estado en la segunda mitad del siglo XIX. Hombre de armas allegado al presidente de México Porfirio Díaz, formó parte del reducido número de terratenientes de Colima destacando como gran propietario de fincas de la localidad, entre las que se encuentran la Hacienda de Cuyutlán.

³⁵ Otra de las fracciones de terreno importantes de Manzanillo lo constituía la Hacienda de Cuyutlán, propiedad del Sr. Enrique O. De la Madrid, otra figura política relevante de la entidad. Sin embargo, gran parte de esta hacienda se extiende y a la vez es limitada por Laguna de Cuyutlán.

³⁶ El Sr. Carlos Meillón nació en la ciudad de Guadalajara en 1831 y fue una de las figuras políticas más importantes e influyentes del estado de Colima en la segunda mitad del siglo XIX. Entre otros cargos públicos, además de gobernador electo, fue varias veces gobernador provisional del estado, diputado, regidor, y Prefecto político municipal. Durante la intervención francesa se distinguió por apoyar a las huestes extranjeras de Maximiliano, y en calidad de miembro destacado de las minoritarias familias terratenientes en la entidad, fue propietario de la Hacienda de Miraflores una de las propiedades rústicas más extensas entre los estados de Jalisco y Colima.

portuario futuro.

Esta concesión otorgada el 24 de junio de 1882 se caracterizó por abarcar "más de la mitad del municipio de Manzanillo, incluida una parte donde está ubicada la población del puerto, "estableciéndose como límites geográficos entre otras consideraciones los apartados legales siguientes que indicaban en la:

2° cláusula.- Que el señor Carlos Meillón "reconoce a su vez el estado jurídico que... guardan sus terrenos y se compromete a respetar la posesión que en ellos tienen las personas á quienes se les adjudicaron con matrículas dadas por autoridades legítimas, ofreciendo en consecuencia no despojar a ninguno de sus tenedores...";

3° cláusula.- Que estipula que "las personas que... estén en posesión de algún solar o solares y quieran adquirir su propiedad absoluta pueden verificarlo pagando al señor Meillón, el valor que resulte capitalizando á un 6 % la cantidad que pagan por renta anual de su posesión (Ibíd.: 3).

(Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 26, Tomo XVI, 1882, págs. 1- 3).

A la vez, en otra de las cláusulas del contrato se indicaba que el señor Meillón cede "a título gratuito" el solar que ocupa la casa municipal, la iglesia, el hospital civil, y también "acepta que pasen a ser propiedad pública y de uso común las calles y plaza principal del puerto". Si bien en otras cláusulas del contrato se señalan extensiones territoriales de la bahía susceptibles de ser ocupadas a futuro por el crecimiento de la población de Manzanillo, se reconoce que las autoridades del puerto "seguirán interviniendo en el reparto de solares en lo sucesivo, con el objeto de dar una forma regular a la población", aunque aceptando dichas autoridades que ello "estará sujeto a acuerdos con el señor Meillón" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 26, Tomo XVI, 1882, Págs. 1- 4).

Sin embargo, esta importante concesión territorial que entre otras cosas expresó las estrechas relaciones existentes entre el gran terrateniente económico-político que en la segunda mitad del siglo XIX gobernaba la entidad de Colima, derivó en choque de intereses y conflictos frente a la política del Gobierno Federal de promover la navegación comercial portuaria nacional junto a los planes de colonización poblacional concomitantes.

Fue precisamente de este contexto general que derivó la determinación del Congreso del Estado de Colima de negarle al Ayuntamiento del puerto de Manzanillo a partir de la solicitud hecha mediante oficio 182 de 18 de noviembre de 1873, la posibilidad jurisdiccional de dotarlo del Fondo Legal,³⁷ que conforme a la ley le corresponde, negativa dada bajo los términos de la proposición única siguiente: “dígase al Ayuntamiento del puerto del Manzanillo no ser posible dotar con fundo a dicha municipalidad, por pugnar con el espíritu de nuestras instituciones, y por las circunstancias especiales en su localidad” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, 13 de octubre de 1876).

La decisión del máximo órgano de gobierno del Estado de Colima de no conceder a Manzanillo la autorización de una jurisdicción administrativa propia, se reconoce en parte al obstáculo geográfico -cerros y lagunas, etcétera- formidable que representaba delimitar el terreno portuario apto para ser habitable, y en parte incide como antecedente el interés e iniciativa del Gobierno Federal de promover la colonización portuaria, pero también el que parte del territorio portuario afectaba a particulares -Hacienda de Camotlán y Hacienda de Cuyutlán-, haciendo necesario su expropiación, que sería precedida de la correspondiente indemnización, impracticable según lo precario del erario del estado.

La decisión del gobernador Francisco Santa Cruz de concesionar una parte considerable del territorio de Manzanillo al Sr. Carlos Meillón, en 1882 en realidad sólo contribuiría a agudizar el problema de delimitación de la tenencia y uso del suelo existente, y en buena parte derivado del predominante terreno lacustre y serrano del entorno portuario, y en ese sentido por la inexistencia de una legislación nacional específica en torno a la posesión final del suelo.

Pero no obstante que durante la segunda mitad del siglo XIX los esfuerzos del Gobierno Federal en la bahía de Manzanillo se tradujeron en la construcción de una infraestructura terrestre vial y ferroviaria más firme para comunicar a

³⁷ Forma jurídica que tuvo su origen en una Ordenanza del emperador Carlos V en la que determinaba el espacio mínimo que debía asignarse a cada pueblo fundado; este espacio debía incluir el lugar en donde se asentara el caserío y el destinado a los servicios públicos o usos de utilidad general. En México su extensión ha variado históricamente, tomando en cuenta siempre la puerta de la iglesia como centro del pueblo (SAHOP., 1974).

Manzanillo con el occidente mexicano, y que como señala el historiador Servando Ortoll “el destino histórico del estado de Colima se tejió desde la perspectiva de Manzanillo” (1996: 10), los servicios portuario-comerciales y la propia población continuaba expuesta a los embates directos del Océano Pacífico -dificultades y riesgos en las maniobras de carga y descarga, construcciones expuestas al oleaje etcétera-.

Por ello, en la siguiente etapa la bahía experimentará un nuevo e importante impulso en materia de infraestructura portuaria mar adentro por parte del Gobierno Federal, en parte derivado de los efectos adversos experimentados por el occidente mexicano a raíz de la entrada en operaciones del Ferrocarril Central Mexicano, pero también estimulado por los efectos destructivos generados por el fuerte torrencial que azotó la bahía de Manzanillo en el último año del siglo XIX.

En el primer caso, ya desde finales del siglo XIX el comercio regional del occidente mexicano por el puerto de Manzanillo había decrecido notablemente debido a la apertura del Ferrocarril Central y Nacional, propiciando que muchos de los distritos del interior del país que anteriormente dependían de Colima para su provisión de efectos, pudieran obtenerlo directamente de la capital del país, es decir, los ferrocarriles “se llevaron de aquí casi todo el comercio extranjero, al grado de ocasionar tal reducción en los derechos de importación recabados, que bajaron a 100 mil pesos. Todas las casas alemanas, excepto una, cerraron sus puertas. De hecho el comercio se canalizaba por Veracruz hasta México o por ferrocarril de los Estados Unidos. El pequeño comercio quedó reducido a vapores de la Línea del Pacífico que arriban al puerto mensualmente” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial 1888, Pág. 170; De la Madrid, 1963, Pág. 2).

En el segundo caso, en 1899 un fuerte torrencial que golpeó las costas de Manzanillo provocando considerables daños materiales y gran desolación social, derivó en el diagnóstico presentado por el administrador aduanal de Manzanillo en calidad de figura del puerto mas influyente y mejor relacionada gubernamentalmente, escrito en los términos siguientes: “las corrientes y el oleaje (destruyeron) la playa que circunda a la bahía de Manzanillo... jamás termina la época tempestuosa sin que alguien tenga que lamentar la destrucción parcial o

total de alguna finca y sin que varias familias abandonen sus habitaciones... los terraplenes, empalizadas, diques... quedaron destruidos durante el último temporal; toda una hilera de casas completamente derribadas; muchísimas carcomidas de sus cimientos y con paredes vacilantes, ni vestigios del pequeño malecón que defendía al jardín, éste destruido en una tercera parte... el muelle fiscal falseado... muchas familias amanecieron en las calles... las pérdidas... se han estimado en \$10 mil pesos... ya no hay nada que defienda a multitud de fincas que ocupan una extensión como de 300 metros y cuyos embanquetados, en su mayor parte, son alcanzados por el agua en las altas mareas, siendo por la tanto urgentísimo oponerle un obstáculo a las olas... las obras del dique que ha decretado el gobierno central... significa la conservación de su único puerto... desaparecería en pocos años por el constante deslave de su playa" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del núm. 35, Tomo XXXIII, no. 35, septiembre 2 de 1899, Pág. 139).

Ambas circunstancias contribuyeron en gran medida a que el Gobierno Federal encabezado por el general Porfirio Díaz tomara la decisión de autorizar la cuantía de recursos financieros más importante hecha hasta ese momento dedicada fundamentalmente a construir la infraestructura portuaria que convirtiera al puerto de Manzanillo no sólo en un lugar técnicamente más confiable para la realización de los trabajos de carga y descarga de mercancías de las embarcaciones, sino también más seguro para la población.

1.7. Conclusiones

Durante el largo periodo que comprende de 1521 a 1899, en una primer etapa (1521 a 1810) Manzanillo destaca más como puerto natural derivado de su ubicación y condición favorable de bahía protegida, mientras que en una segunda etapa (1810-1899), producto de la intervención del Gobierno Federal comenzó a transformarse en un espacio portuario comercial, en una primera época (1821-1847) por su habilitación como puerto comercial y realización de las primeras obras de acondicionamiento portuario; y en una segunda época (1849-1899), por su reafirmación gubernamental como puerto comercial, y realización de trascendentes obras de infraestructura terrestre que lograron conectarlo con el interior del país, convirtiéndose así en importante espacio económico del surgimiento de una burguesía comercial regional. Así mismo, como producto del Gobierno Federal es proyectado el primer plan urbano portuario, derivando a la postre en el primer conflicto por la posesión y uso del suelo, y en este sentido en el eje central contradictorio entre la política y planes de la federación y los intereses del gran hacendado terrateniente arraigado en Colima.

CAPÍTULO II

LA MODERNIZACIÓN PORTUARIO-COMERCIAL

(1899-1940)

2.1 introducción

En el plano nacional de 1880 a 1910, la política del Gobierno Federal destacaría por la creación y puesta en funciones de una moderna infraestructura ferroviaria y marítima tendiente a incentivar los intercambios comerciales con el exterior, siendo en este sentido Porfirio Díaz el gran impulsor de la modernización portuaria nacional.

Son años que en el contexto internacional de la primera Guerra Mundial (1914-1918) Estados Unidos comenzaría firmemente a asumir un papel hegemónico en los intercambios comerciales internacionales, afectando en esa medida particularmente las transacciones y orientación económica de México hacia el exterior, y aunque México, a raíz del movimiento armado de 1910-1917 pasó por una etapa de gran inestabilidad y violencia; a partir de la década de 1920 se va a caracterizar por inaugurar un periodo de gran crecimiento económico y estabilidad política durante las cinco décadas siguientes.

Es en este contexto, que el puerto de Manzanillo entre los años de 1899 a 1940, a partir de la creación, modificación y transformación técnica de la infraestructura marítima se caracterizó por:

- a) Una fragmentación inicial, al convertirse en un espacio portuario-comercial que ofrecía por primera vez servicios de carga y descarga de mercancías hacia adentro y fuera del país, y en un sitio de abastecimiento de combustible a las embarcaciones que surcan el Pacífico mexicano, basado en una organización laboral más estructurada profesionalmente al establecerse las primeras agrupaciones maniobristas legalmente constituidas como la Asociación de Agentes Aduanales y la Confederación Regional de Obreros Mexicanos, e implementarse el primer reglamento portuario tendiente al uso más especializado o racional del suelo con fines portuario-comerciales, desempeñándose además como un puerto pesquero bajo el estímulo de la Segunda Guerra Mundial;
- b) El arraigamiento por primer vez de una población en forma permanente; y

c) El surgimiento de los primeros conflictos intra urbanos por la posesión y uso del suelo por el incesante crecimiento poblacional y demanda de suelo urbano diversificado.

2.2. La construcción de una infraestructura portuaria sin precedentes

Fue en la primera mitad del siglo XX cuando el puerto de Manzanillo experimentó una nueva y decisiva transformación del espacio portuario-comercial a cargo del Gobierno Federal, al culminar y ponerse en operaciones la vía férrea que enlazó al Occidente mexicano con Manzanillo; al construirse y dotar al lugar de un importante dique de contención marítimo, y al mejorarse y experimentar una ampliación la carretera México-Zamora-Jiquilpan-Manzanillo; en este sentido, la política del Gobierno Federal de favorecer particularmente a Manzanillo a través del impulso y construcción de la nueva infraestructura portuaria se expresó en dos periodos: de 1899 a 1907; y de 1917 a 1940.

2.2.1. La etapa porfirista (1878-1910)

Constituye un largo periodo presidencial mexicano de esfuerzo formidable por promover el desarrollo nacional a través de fomentar la actividad económica bajo el influjo externo, impulsando principalmente el más importante proyecto de construcción de infraestructura ferroviaria -México-Ciudad Juárez; México-Veracruz; México-Manzanillo, etcétera e invirtiendo a la vez cuantiosos recursos financieros en la modernización, ampliación y transformación de los puertos del país, con el objetivo de colocar en mejores condiciones técnicas a México en el plano económico internacional.

En el caso de Manzanillo, experimentó un nuevo e importante impulso portuario-comercial, cuando el presidente de México Porfirio Díaz autorizó 10 millones de pesos aproximadamente, siendo no sólo la inversión federal más cuantiosa en materia de puertos del país equivalente a la "décima parte del total del presupuesto nacional destinada al mejoramiento portuario" (Grajeda, 1995: 15), sino también justificándose fiscalmente al representar Manzanillo "20 por ciento del total de los ingresos del presupuesto nacional federal "(De la Madrid, 1963, Pág. 2).

Dicho proyecto de mejoramiento físico portuario fue firmado entre la empresa contratista del norteamericano Ing. Edgar K. Smooth y la Secretaría de Fomento, contemplándose entre otras obras la construcción de:

- a) Un rompeolas (de 436 metros);
- b) Un malecón (de 800 metros de largo y 3.00 metros de altura) que servirá tanto para la protección de la ensenada por el lado oeste contra el oleaje del Océano Pacífico como para el movimiento de carros de ferrocarril;
- c) Un muelle de pilotes y plataforma de madera, que prestaría gran servicio a la carga y descarga de buques del puerto,³⁸
- d) Vías del ferrocarril hasta el muelle,³⁹ que según las autoridades "traerá la animación y la vida mercantil e industrial...a esta rica región que se encuentra aislada de los principales centros de comercio de la República";
- e) Obras de dragado a la bahía;⁴⁰ y
- f) Un canal de saneamiento de la laguna de Cuyutlán; y
- g) Trabajos de desagüe de la laguna de San Pedrito para disminuir las insalubres condiciones ambientales del lugar.

(Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, 16 de abril de 1898; y 1 de julio de 1899).

La construcción del dique o rompeolas y las obras del malecón fueron las más trascendentes obras de ingeniería técnica del conjunto de cambios funcionales y transformaciones portuario-comerciales.

³⁸ El Ing. Norteamericano Edgar K. Smoot a partir de que construye los muelles (1905), el 14 de marzo de 1908 estableció un contrato con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para el establecimiento de una estación carbonífera en el puerto de Manzanillo que comprende: muelle, almacenes, bodegas, y vías de enlace con el ferrocarril (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del 11 de mayo de 1907).

³⁹ En el contrato del 29 de abril de 1899 sobre la Ley de Ferrocarriles firmado entre el gobierno central y la Compañía del Ferrocarril Mexicano al Pacífico, para construir el tramo de Tuxpan a Colima (107 kilómetros), y de Colima a Manzanillo (96 kilómetros), en el artículo número 2 se autoriza a la compañía concesionaria para construir y explotar por su cuenta, uno o dos muelles en el puerto de Manzanillo, en el lugar que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, señalando a la vez que al término de la concesión, el muelle o muelles pasarán con todas sus dependencias y accesorios, a ser propiedad de la nación (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del 5 de noviembre de 1905).

⁴⁰ Según el proyecto de estas obras, al concluirse, permitirán calados hasta de 30 pies

**PLANO NÚM. 5
PROYECTO DE INGENIERÍA DE LAS OBRAS
DEL ROMPEOLAS (1900)**



Fuente: Ortoll, 1997.

Así, en el caso de las obras marítimas principales éstas se destacaron por circundar a la bahía de Manzanillo más firmemente con el objetivo de favorecer el acomodo de los barcos mediante la construcción de un rompeolas artificial con un pequeño faro en la punta a manera de una extensión del promontorio natural o accidente geográfico constituido por cerro del Vigía Chico que la protege en el lado occidental;⁴¹ mientras que, para proveer de seguridad a las embarcaciones durante la carga y descarga de mercancías, se levantó un ancho malecón dentro del área tranquila del puerto; ambas obras se caracterizaron por ser la parte más importante, difícil y costosa de la construcción, ya que la escollera tan sólo implicó “no menos de un millón 500 mil toneladas de granito” (ver Santoyo, s/f., 33).

En el año de 1907 fueron culminados los trabajos y trazado del ferrocarril - 375 kilómetros-, mediante el cual no sólo quedaría comunicada la ciudad de Guadalajara con el puerto de Manzanillo, sino también significó “crear con ello un

⁴¹ Este accidente geográfico que constituye el cerro del Vigía es un bloque montañoso que defiende al puerto de los vientos marítimos extendiéndose hacia el mar por varios kilómetros, hasta la denominada Punta de Campos.

brazo del comercio central con la puerta al mar por Manzanillo y, por ende, la posibilidad de agilizar el comercio internacional, eje central del Porfiriato" (Cuenca, 1996: 63); su inauguración principalmente para Jalisco representaría "el único medio de que se equilibre por completo nuestro comercio, hoy tan abatido...siendo una de esas causas, la sola comunicación con México por medio del ferrocarril Central que ha quitado a Guadalajara mucho de su importancia como centro mercantil" (Ibíd.: 226).

Como dice Percy F. Martín en relación con las obras portuarias promovidas por el Gobierno Federal de Porfirio Díaz, "México ha gastado más dinero en la apertura de nuevos puertos, o en perfeccionar los ya existentes, que cualquier otro país del mundo. Siempre ha sido parte de la política del presidente Díaz el proveer de los fondos necesarios para esta importante empresa y como prueba del ímpetu con que se lleva a cabo recientemente, el gobierno mexicano se comprometió a gastar no menos de 65 millones de pesos en nuevas obras portuarias, esto además de lo que ya se había invertido y que puede ser calculado en otros 50 millones" (Santoyo, s/f., 32).

En el caso de Manzanillo el significado de las nuevas obras y trabajos de acondicionamiento técnico portuario emprendidas por el Gobierno Federal entre 1899-1907, fue dotar del conjunto de medios instrumentales y sociales necesarios para que el hombre del lugar pudiera realizar su vida y producir de manera más segura y permanente; con estas nuevas transformaciones portuario-comerciales se vuelve más útil para atender las necesidades y requerimientos del capital comercial.

2.2.2. La red troncal regional de carreteras (1920-1940)

Pasada la revuelta armada que envolvió a nuestro país de 1910 a 1914, y en el marco de la Constitución de 1917, los denominados gobiernos "posrevolucionarios" en general se caracterizaron por crear las nuevas condiciones para la reconstrucción económica nacional y el régimen político moderno (ver Casanova, 1972; Hamilton 1983, 72-92), destacando particularmente la política económica nacional de promover la construcción y el mejoramiento de ejes de infraestructura

terrestre troncales regionales para mejorar el movimiento y desplazamiento rápido de automotores hacia las zonas marítimas del país.

En el caso del Occidente mexicano por ejemplo, aunque se reconocía que la red y servicio ferroviario de Manzanillo a Guadalajara había logrado superar el relativo aislamiento económico regional, “tampoco fue el gran factor económico dinamizador” (Núñez, 2003), a tal grado que sólo “dos trenes de pasajeros y uno de carga en cada dirección unían al puerto con Jalisco diariamente expresando no sólo un flujo mercantil y demográfico irregular y poco considerable, sino también una estructuración del hinterland con una comunicación muy débil.”⁴²

Así, en el año de 1929 el Gobierno Federal consignó datos relativos a la construcción y mejoramiento de la carretera México-Toluca-Zitácuaro-Morelia-Purépero-Zamora-Jiquilpan-Guadalajara-, saliendo otro troncal hacia Manzanillo (AMZ- Fomento, septiembre de 1929); a la vez que también desde el estado de Jalisco se proyectó el acceso al Pacífico mediante la prolongación del camino ciudad de Guadalajara- Autlán- Barra de Navidad, y de allí siguiendo la costa hasta Manzanillo; mientras que por otra parte se iniciaba la construcción del camino costero: Manzanillo-Acapulco, Puerto Ángel-Salina Cruz.

Sin embargo, esta política económica de crear y mejorar la infraestructura terrestre troncal regional para automotores orientada hacia los puertos comerciales importantes del país se caracterizó más por dar prioridad a aquellos factores técnicos que permitieran mayor rapidez y abaratamiento del transporte de mercancías, que a impulsar cambios en la administración federal en materia portuaria y a que los puertos lograran condiciones de mayor integración económica sobre sus áreas contiguas, esto es, aunque los puertos del país continúan representando un potencial económico nacional por su posibilidad de fomentar el comercio y la navegación comercial interna y externa, el Gobierno Federal no creó dependencias federales dedicadas específicamente a administrar y desarrollar

⁴² Así en el occidente del país no obstante el servicio comercial del ferrocarril, el camino terrestre de autotransporte que comunica a Colima-Ciudad Guzmán-Guadalajara era más usado para el tráfico de mercancías que el propio medio ferroviario, además de que la vida económica del occidente mexicano sólo en algunos puntos entra en contacto directo con la costa, e incluso los puertos del Pacífico mexicano -Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, etcétera- están muy alejados unos de otros.

integralmente los puertos del país, procurando más bien centralizar los recursos fiscales que generaban el movimiento y comercio marítimo, a la vez que autorizaba recursos según los criterios, importancia y relaciones políticas existentes con cada puerto del país.

2.3. Un puerto comercial diversificado

Durante las tres primeras décadas del siglo XX, derivado principalmente del impulso y transformación de la infraestructura de comunicaciones terrestres y acondicionamiento marítimo, Manzanillo se caracterizó entre 1907 y 1913 por observar un repunte de su actividad portuario-comercial regional; en los años de 1914-1921 por registrar una disminución drástica de dicho servicio; y entre los años de 1922 a 1940 por representar espacialmente funciones portuario-comerciales diversas tanto terrestres como marítimas.

Asimismo Manzanillo vio surgir y establecerse durante las primeras cuatro décadas del siglo XX tanto la base patronal como de trabajadores y la implementación de la primera reglamentación en cuanto al uso más racional y especializado del espacio portuario, que representa un servicio portuario-comercial más especializado administrativamente para las embarcaciones que arriban a la bahía.

Así, de 1907 a 1913, a raíz de la entrada en servicio comercial del ferrocarril, la entidad de Colima en primer término experimentó cambios con relación a la redistribución de las ventajas comparativas que en la segunda mitad del siglo XIX había venido desempeñado productiva y comercialmente en el Occidente mexicano, derivado sobre todo de que, "entraron a la competencia nuevos productores, con más visión de mercado y más fuertes financieramente, además de que a otros los arruina o los obliga a cambiar de giro" (Ojeda 2001); traduciéndose ello por ejemplo en "la aniquilación de la importante industria textil establecida en la entidad," frente a la competencia que representaba la producción jalisciense, en ese tiempo en manos del capital francés y famosa mundialmente (Grenville citado por Acuña, 1993: 200).

Pero a la vez, la creación de la nueva infraestructura portuaria promovida en Manzanillo y la conexión mediante la vía ferroviaria con el occidente mexicano, significó que la bahía dejara de ser considerada no sólo como un simple fondeadero para la navegación,⁴³ sino también uno de los “primeros puertos mexicanos del Pacífico” mejor acondicionados técnicamente para el manejo y movimiento de mercancías.

1) Puerto comercial especializado

Hasta 1913, Manzanillo experimentó un auge portuario comercial alimentado por siete líneas de navegación que hacían escala en la bahía, entre las que destacaban regularmente las compañías navieras que hacen su servicio entre San Francisco, América Central y Panamá (Cabrera, 1998).

Este auge comercial se basó principalmente en el movimiento de productos importados de naturaleza agrícola y ultramarinos para el occidente del país, generando que para “1913 la entidad de Colima ocupe el 8° lugar en una lista de 10 estados del país, que Jalisco encabeza,” experimentando este último, incrementos constantes “en la capacidad de exportación y comercialización al interior del país de hasta 7 500 toneladas de maíz” (Acuña, 1993: 149). Un año después, en 1914 Colima aparecía entre los primeros exportadores del país de productos agrícolas como el arroz con cáscara llegando a alcanzar hasta 20 millones de kilogramos, embarcándose dicha producción vía Manzanillo a estados como Sonora, Sinaloa, Guerrero, Oaxaca, Chiapas, y aun a países centroamericanos; ⁴⁴ a la vez que por el puerto entraban y salían anualmente: fardos de algodón inglés; monedas –hasta un millón de águilas mexicanas-; barras de plata traídas desde Guanajuato; maquinaria agrícola e industrial de Estados Unidos; mercería; máquinas de coser; petróleo; productos enlatados, entre otros, de tal cuantía que entre 1910 y 1911 la

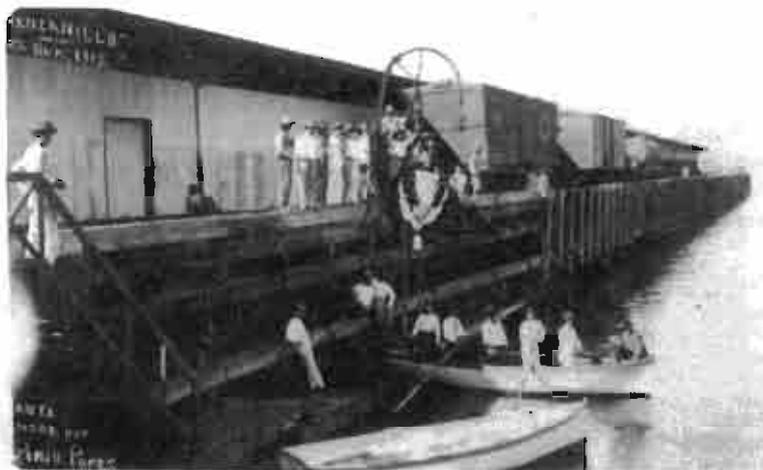
⁴³ Expresión que denota considerar a la bahía como lugar que sólo ofrece seguridad a las embarcaciones, y no servicios en el manejo de carga propiamente.

⁴⁴ La agricultura comercial (principal fuente de riqueza en la entidad) y el importante comercio internacional a través del puerto, eran resortes económicos del estado, que además del arroz, se traducían en la exportación por mar de: maíz, azúcar, café añil, frutas, pieles, hules, minerales, madera de ebanistería, coco de aceite, cayaco, índigo, panocha, sal, cigarros, tabaco, sombreros de palma, etcétera.

Aduana de Manzanillo registró fiscalmente por concepto de importaciones la cantidad de 541, 000. 00 pesos, y por concepto de exportaciones \$ 1' 913, 000. 00 (Grajeda, 1995: 30).

En Colima entre los comerciantes que resurgieron de la crisis de finales del siglo XIX abasteciéndose principalmente de los productos importados de Estados Unidos y Europa y comercializándolos más allá de la entidad, destacaron las firmas de los señores. Emilio Brun; Carlos Shulte; Miguel V. Álvarez; Blas Ruiz; Luis Brizuela; Arnoldo Vogel; Vergara Rangel y Compañía, etcétera; de tal manera por ejemplo que en la ciudad de Colima importantes tiendas comerciales como La Bandera Mexicana del Sr. Carlos Shulte vendía ultramarinos de toda clase como jamón de Westfalia, quesos suizos, bacalao de Noruega, sardinas de Portugal y de España, vinos de Alemania, entre otras clases de mercancías traídas de Europa, mientras que la fábrica de cigarros La Vencedora se caracterizó por comprar el papel para su producto en Estados Unidos a través de Manzanillo, "debido a que era más barato y fácil comprarlo en este país extranjero que en la ciudad de México" (Ibid.:38).

FOTO NÚM. 4
MUELLE DE MANZANILLO (1900-1913)



Fuente: Ortol, 1997.

Sin embargo, en el año de 1913 en el contexto de las secuelas generadas por el movimiento armado que envolvió al país desde 1910, el General Antonio

Delgadillo -último gobernador huertista de Colima-, ordenó quemar los muelles del puerto de Manzanillo,⁴⁵ originando prácticamente no sólo una parálisis del movimiento marítimo comercial por el lugar, sino también que durante varios años el puerto no ofreciera "ningún tipo de servicios" (Ochoa, 1995: 231).

Posteriormente, bajo la égida de los gobiernos post-revolucionarios iniciales (1917-1925) en el marco de reconstrucción e impulso económico nacional, resurge la idea de promover y convertir a Manzanillo "en el primer puerto del Pacífico" (Ochoa, 1995: 231), autorizándose, por un lado recursos federales tanto para proyectar la construcción de un muelle comercial a base de madera de 6 metros de avance,⁴⁶ como para la introducción de infraestructura hidráulica para abastecer de agua potable a las embarcaciones; mientras que por otro lado, en 1925 se concesionaba a la empresa petrolera norteamericana Standard Oil Company, para construir un muelle marginal y un sitio de almacenamiento o para abastecer de combustible -aceites, petróleo, etcétera, a los navíos que arriban a la bahía⁴⁷ (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del 29 de octubre de 1921).

De esta manera, a partir de la década de 1920 y hasta 1940 bajo el impulso de los gobiernos post-revolucionarios emergentes, Manzanillo se caracterizaría por asumir diversas funciones portuario-comerciales entre las que destacan: proporcionar servicios marítimos de pilotaje,⁴⁸ anclaje, abastecimiento de agua, avituallamiento, reparaciones de embarcaciones a flote, y asistencia médica, además de convertirse durante algunos años en un importante puerto comercial pesquero, mientras que, por otra parte, la iniciativa privada lo acondicionará para convertirlo en un sitio de abastecimiento marítimo de combustibles.

⁴⁵ Entre las versiones al respecto se dice que el muelle fue quemado por el coronel huertista de apellido Viruegas con el objetivo que no pudiera desembarcar la infantería de marina del acorazado Raleigh, de Estados Unidos fondeado en la bahía, mientras que la historiadora Blanca Grajeda señala que fue para evitar todo tipo de tráfico en la bahía.

⁴⁶ Un muelle comercial técnicamente limitado y marginal semejante a un pequeño apéndice físico de madera, -localizado adelante del malecón, y frente a la aduana construida a base de madera y tejamanil, un tanto hundida en el nivel de la calle-. En un patio a la intemperie, se almacenaba la carga para su traslado posterior.

⁴⁷ El puerto además será declarado Zona Naval Militar del Pacífico mexicano.

⁴⁸ Derecho que pagan las embarcaciones en algunos puertos cuando necesitan pilotos prácticos para las maniobras en la bahía.

Serán los años en que Manzanillo también se distingue por comenzar a ofrecer un manejo más especializado administrativamente de la carga portuario-comercial, al establecerse primeramente el 23 de mayo de 1919 la Unión de Estibadores y Jornaleros del Pacífico (CROM) integrada por 100 socios trabajadores, para enfrentar el problema que representaba que las empresas extranjeras de navegación no querían respetar la exclusividad de los contratos laborales con el gremio,⁴⁹ y en 1929 constituyéndose la Unión de Agentes Aduanales de Manzanillo integrada por 11 "Casas de consignación o de comisiones"⁵⁰ con el propósito de unificar los costos de maniobras portuarias y evitar competencias perjudiciales, mientras que, por otra parte, en términos del manejo de la carga se va también a formular e implementar por primera vez una normatividad en relación con un uso más racional y específico del espacio portuario.

En el caso específico de los agentes aduanales en su condición estratégica de representantes de las empresas navieras, muy pronto se constituirán en la fracción de clase económica dominante en los servicios y manejo del tráfico portuario-comercial,⁵¹ -además de los de mayor prestigio social local-,⁵² siendo un ejemplo el caso destacado del Sr. Ernesto Pirsh, que además de desempeñarse como agente de buques se desempeñó a la vez como Cónsul de Alemania varios años atendiendo los asuntos de sus compatriotas (Suazo, 1988).

Por su parte los estibadores de la CROM, no obstante que el costo y tarifas por el manejo de la carga y descarga de las mercancías era fijado por el Departamento de Tarifas -adscrito a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP)-, también se van a constituir en la fuerza laboral fundamental

⁴⁹ En 1911 se registran los trabajadores encargados de la carga y descarga en la oficina Aduanal del Ferrocarril (Santoyo, *s/f.*).

⁵⁰ Entre los Agentes Aduanales constituidos se encuentran: Biseño y Compañía; José S. Razura; José H. Moreno; Blas Ruiz; Ricardo Ruelas; Adolfo Stoll; Abel Castellanos; Higinio Pérez y Compañía; José Dupont; y Ortiz y Gómez (Santoyo, *S/f.*).

⁵¹ Incluso hubo agentes aduanales que derivado del conocimiento, experiencia, y relaciones establecidas con las empresa navieras mercantes, hicieron del tráfico portuario-comercial una fuente de lucro y especulación acaparando y revendiendo mercancías a altos precios a través de intermediarios en otros puertos del Pacífico mexicano.

⁵² Desempeñan el cargo de Jefes Aduanales del puerto personajes públicos como el jefe de la Estación de ferrocarril; el presidente municipal, etcétera.

maniobrista portuaria convirtiendo cada contrato independiente para el manejo de la carga y descarga de mercancías en fuente e instrumento económico de negociación laboral privilegiado, y en esa medida en una de las fuentes de trabajo mejor remuneradas del puerto.

Por otra parte, desde 1935 en el puerto se comenzó a poner en práctica una normatividad para regular y racionalizar el uso y aprovechamiento especializado de los muelles, la infraestructura portuaria, y demás instalaciones marítimas existentes,⁵³ estipulándose específicamente al respecto que:

“La carga de altura y cabotaje deberá embarcarse y desembarcarse en el muelle de la Compañía Terminal de Manzanillo -ubicada entre los meridianos que pasan por la calle México y el cañón del ferrocarril-. Los buques que transporten frutas o productos perecederos podrán descargar en el lugar conocido como *El Barranco*, con permiso especial de la Capitanía del Puerto y la Aduana Marítima. Se establece también que “por regla general las maniobras de carga y descarga de las lanchas de alijo, serán efectuadas en el muelle fiscal, y en las planchas de descarga del Sr. Ernesto Pirsh y Agencias Marítimas Mexicanas. Las autorizaciones dependen de la Capitanía del puerto y la Aduana Marítima”. (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 8 de junio de 1935, Págs. 123-126).

Dicha reglamentación portuaria además se caracterizó por señalar técnicamente que “en la bahía se identifican varios fondeaderos para embarcaciones de tráfico menor, el extremo oeste del muelle de pasajeros hacia la Playita de en medio; para embarcaciones en observación por las autoridades sanitarias, fuera del rompeolas, hacia el norte, y como lugar para lastre de las embarcaciones, la playa de San Pedrito. Así mismo se designa el lugar denominado Playita de en medio como lugar para varar y hacer pequeñas reparaciones a las embarcaciones menores, entendiéndose que en el propio lugar

⁵³ En mayo de 1922 se formuló un *reglamento de policía de puertos* muy general y difícilmente práctico. Sin embargo las crecientes actividades portuarias con sus respectivas situaciones peculiares, obligaron a que en abril de 1935 se formulara una nueva reglamentación especial que a la postre se denominó: *reglamento de policía y servicio interior del puerto de Manzanillo*. Los problemas eran básicamente de dos tipos: tanto de pasajeros como comerciales (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial de 8 de junio de 1935, Págs. 123-126).

no deberán hacerse operaciones de carga y descarga, y para el servicio de práctica, se designa la punta del Malecón (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del 8 de junio de 1935, Págs. 123-126).

Así, la gradual configuración técnica de carácter portuario comercial – creación de infraestructura, mayor especialización laboral y administrativa, uso más racional del suelo portuario, etcétera-, los barcos según sus características mercantes serán operados básicamente de dos maneras: a) las embarcaciones de altura -clasificadas como de gran calado- son descargadas en la bahía a través de lanchones, que al llevarse hasta pequeños muelles de éstos, la mercancía era cargada en la espalda o en carretillas manuales por los estibadores del puerto hasta el ferrocarril o los almacenes del puerto; b) mientras que los barcos de cabotaje son cargados o descargados directamente en los muelles marginales- bajo control de los agentes de buques o aduanales como los casos del Sr. Moreno, Sr. Pirsh o “La Terminal”.

En algunos años incluso, el puerto de Manzanillo contaría también con un muelle pequeño denominado “de la grace”, caracterizado técnicamente por tener una grúa de vapor, con la cual se manejaba la copra llegada de Oceanía y otras mercancías.

2) Manzanillo, depósito marítimo de combustibles

En la década de 1920 en el contexto del emergente triunfo de los Estados Unidos a raíz de la Primera Guerra Mundial⁵⁴ y bajo “el objetivo de dominio de los mares” por éste (Hamilton citado por Alemán, 1977:111), la empresa petrolera norteamericana Standard Oil Company, en parte por la ubicación geográfica de la bahía de Manzanillo como enlace marítimo estratégico entre los Estados Unidos y el Canal de Panamá, y en parte por el estímulo que representaba la demanda de combustibles de más de 900 mil toneladas de los navíos marítimos que surcaban

⁵⁴ En los comandos de los trusts petroleros están los habilísimos abastecedores de combustibles a las fuerzas aliadas que ganaron también por eso, la Primera Guerra Mundial (Alemán, 1977: 162).

los mares del mundo, logró obtener la concesión⁵⁵ de construir, instalar y operar un exclusivo sistema de abastecimiento de combustible en la bahía de Manzanillo, consistiendo tal autorización fundamentalmente en dos Tanques de depósito o almacenamiento, un edificio administrativo, y un muelle en forma de T hecho a base de madera para facilitar el amarre, maniobras y abastecimiento del combustible a las embarcaciones,⁵⁶ ubicándose tales instalaciones en la parte occidental de la bahía de Manzanillo partiendo del extremo norte del Muelle de la Armada.

Aunque en la década de 1920 dicha concesión fue producto de la política general del Gobierno Federal "de promover el desarrollo nacional otorgándole un papel esencial a la iniciativa privada, y, por tanto, favorecerla en lo posible" (ver Medina, 1984: 41), dicha autorización significó no sólo la definición y delimitación de un nuevo espacio económico acorde a los requerimientos del comercio internacional, sino también la inicial fragmentación económica- territorial en cuanto a la naturaleza de los intereses, intención productiva, manejo operativo, y nivel tecnológico, en contraste con las transformaciones y adecuaciones espaciales portuario-comerciales que el Gobierno Federal había venido realizando en la bahía de Manzanillo desde el siglo XIX sucesivamente;⁵⁷ incluso este nuevo espacio económico concedido a la poderosa empresa norteamericana fue incluido en el primer reglamento de usos del suelo portuario implementado en el lugar cuando quedó señalado "que en cuanto a tomar combustible o lubricantes, se señalaba que las embarcaciones deberán hacer uso del muelle de la Standard Oil Company, situado al oeste del puerto (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del 8 de junio de 1935, Pág. 126).

⁵⁵ En México en los años 20 en cuanto a puertos existía la figura de concesión de terminal especializada de uso exclusivo.

⁵⁶ Los consorcios norteamericanos en medio de la crisis de 1929 acentuaron el dominio sobre la industria petrolera, los oleoductos clave de la mayor parte del transporte marítimo de crudos, de las grandes refinerías, y del mercado a través de un sistema estratégico; es decir del 80 por ciento de los buques petroleros trasatlánticos (Alemán, 1977:184)

⁵⁷ Como Miguel Alemán señala "El petróleo mexicano lleva a cuevas, políticamente, el peso de situaciones externas totalmente ajenas a las finalidades de la nación" (Alemán, 1977:112).

3) Puerto comercial pesquero (1939- 1945)

La combinación de un acontecimiento histórico como fue la II Guerra Mundial y la ubicación estratégica en el Pacífico central mexicano, se conjugaron para que a finales de la década de los años treinta Manzanillo desempeñara nuevas e importantes funciones económicas portuarias en el Pacífico mexicano al convertirse en puerto comercial pesquero de tiburones, en sitio de reparación de embarcaciones a flote, en astillero y en zona de servicios hospitalarios, experimentando a la vez nuevas modificaciones territoriales en su infraestructura y contenido material portuario.

De estas funciones productivas, la pesca y captura de tiburones fue la actividad económica más febril y lucrativa durante algunos años, estimulada en gran medida por la alta demanda externa de la economía y necesidades bélicas de los Estados Unidos ávida del hígado de tiburón del que se extraía la vitamina A en grandes cantidades y era utilizada como fuente de energía humana, traduciéndose en el caso particular de Manzanillo en una inversión considerable tanto de capital nacional -de México y Guadalajara, entre otros- como local,⁵⁸ expresada tanto en la construcción y disponibilidad de un importante número de embarcaciones destinadas a la captura comercial de escualos, como en el establecimiento de una dinámica industria pesquera a través del surgimiento acelerado de empresas mercantiles, cooperativas, edificios administrativos, muelles y embarcadores, astilleros, talleres de reparación, y tiendas de implementos pesqueros, entre otras transformaciones físicas y tecnológicas específicas en el lugar, y dando trabajo a varios centenares de trabajadores dedicados fundamentalmente a la preparación y envasado de la carne seca -estilo bacalao-, aleta, y piel de tiburón, y otros derivados más de la pesca.

⁵⁸ Durante esta época localmente entre quienes invierten y dedican su esfuerzo a la pesca comercial de tiburón destacan principalmente agentes aduanales y navieros.

Sin embargo, el auge de la pesca comercial de tiburón llegó a su término, casi simultáneamente a la culminación de la segunda conflagración bélica mundial⁵⁹ (Suazo, 1988).

En cuanto a los servicios de asistencia y atención médica del puerto de Manzanillo, también en el contexto del gran conflicto bélico mundial el Gobierno Federal autorizó la construcción en Manzanillo de un Hospital "B" Regional de zona, que una vez culminado se caracterizó no sólo por constituirse en el edificio más moderno y mejor dotado de infraestructura médica del estado de Colima, sino también por ofrecer y proporcionar cobertura médica particularmente al personal del número considerable de embarcaciones militares que entraron regularmente a la bahía en su recorrido hacia Estados Unidos o Panamá.

De cualquier manera, hasta la década de 1940 debido a las sucesivas mejoras realizadas por el Gobierno Federal a las condiciones marítimas de la bahía de Manzanillo, entre las líneas mercantes importantes que periódicamente arriban al lugar se encuentran: "Toyo Kisen Kaisha" (Japón); "Pacific Mail S.S. Co." (Estados Unidos); "Trasatlantique Co." (Francia) y "La Naviera Mexicana" (México).

Por su parte, la carga marítima que anualmente entra y sale por Manzanillo es fluctuante, de tal manera por ejemplo que en 1934 se registró un movimiento mercantil de 50 000 toneladas en promedio; durante el año de 1935, 60 000 toneladas; y en 1936, 87 mil toneladas, disminuyendo sensiblemente los siguientes dos años hundiéndose en el ostracismo económico a la ciudad de Manzanillo (CCNCE, 1938: 1750). A la vez, en 1933 un solo barco mercante como el "Carrizo" de bandera norteamericana representaba no sólo un desembarco de carga de mil 500 toneladas de copra procedente de Tahití con destino a la industria jalisciense, sino también durante varios días la única derrama económica fundamental para el puerto de Manzanillo.

⁵⁹ Desde la década de 1920 Manzanillo comenzó a registrar el establecimiento de cooperativas de pescadores, así como de un número creciente de familias sustentadas en tal actividad, pero la baja productividad derivada de las precarias embarcaciones, del bajo nivel técnico de tal actividad, etcétera, no se tradujeron en cambios materiales importantes en el puerto de Manzanillo.

En el siguiente cuadro aparecen el volumen de carga, número de barcos, y líneas mercantiles de altura y cabotaje que a finales de la década de 1930 arribaron al puerto de Manzanillo:

**CUADRO NÚM. 3
MOVIMIENTO DE BARCOS COMERCIALES
POR EL PUERTO DE MANZANILLO (1937-1938)**

Tonelaje		Cabotaje (núm. de barcos)		Altura (núm. de barcos)	
1937	1938	1937	1938	1937	1938
0-500	0-500	340	192	15	18
500-1000	500-1000	13	14	3	3
1000-2000	1000-2000	17	5	6	3
2000-5000	2000-5000	0	0	7	6
5000-10000	5000-10000	0	0	29	30

Fuente: NEDECO, 1955: 11- 12

Respecto a los barcos o buques volanderos que llegaron a la bahía con fines de abastecimiento de combustibles, en 1937 sumaron un total de 43 unidades cargando 45 mil 625 toneladas en promedio, mientras que en ese mismo año fueron 6 barcos que llegaron a alimentar los tanques de almacenamiento del lugar cargando 28, 014 toneladas de combustible (NEDECO, 1995.: 12 y 13).

Sin embargo, hasta la década de 1940 en materia de promoción del desarrollo nacional, no obstante lo importancia e impacto económico considerable que para el Gobierno Federal representaba fiscalmente la navegación comercial portuaria del país, siendo particularmente “el 85 % de los ingresos de la Aduana de Manzanillo” (Bolio, 1988: 50), la gran limitante administrativa y financiera que expresaba la federación no sólo derivaba de las dependencias con jurisdicción e injerencia en los puertos del país como la Secretaría de Marina que operaba bajo la dependencia directa del ejecutivo Federal, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público encargada de la administración de los puertos por conducto de la Dirección de Puertos y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sino también del hecho de que la centralizada estructura financiera y política del Gobierno Federal dificultaba la construcción de aquellas obras de infraestructura portuaria necesarias

según la importancia económica y estratégica de los puertos del país específicamente.

En el caso concreto de Manzanillo no estar dotado de un muelle comercial más apropiado, no sólo le impedía recibir barcos de mayor tonelaje -ver recuadro anterior- sino también ofrecer un servicio simultáneo de tráfico y manejo de carga a un mayor número de barcos; sin duda hasta la década de 1940 las obras de modernización portuaria realizadas por el Gobierno Federal habían significado un gran avance al ofrecer mayor seguridad a los barcos en el amarre y descarga de barcos, pero el no disponer de un muelle técnicamente más funcional y profundo que posibilitara una mayor cercanía y confianza a las embarcaciones era el obstáculo tecnológico más importante del puerto de Manzanillo.

2.4. El puerto de Manzanillo se vuelve ciudad

Fueron los cambios funcionales y las transformaciones de la infraestructura portuaria y terrestre impulsadas por el Estado, lo que en la primera mitad del siglo XX creó las condiciones para que en la bahía de Manzanillo se estableciera una población laboral fija y permanente principalmente en función del creciente carácter portuario comercial del lugar, expresándose, por un lado, tanto en el firme y sostenido crecimiento demográfico, en la urbanización inusual experimentada, y en la implementación de una nueva política de ordenamiento urbano, y por otra parte, en una agudización del problema en torno al uso y posesión del suelo.

**FOTO NÚM. 5
PANORÁMICA DE LA CONSTRUCCIÓN Y TRANSFORMACIONES DE
LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE MANZANILLO (1900-1923)**



Fuente: Archivo personal MSGV (Martín 23, Manzanillo).

a) Manzanillo y el arraigamiento poblacional definitivo

Durante las primeras cuatro décadas del siglo XX, el puerto de Manzanillo se caracterizó no sólo por constituirse en el único núcleo de población importante de la costa colimense, sino también en la segunda localidad que adquirió el rango y jerarquía urbana de ciudad en el Estado de Colima.

En los albores del siglo XX en el contexto de la fuerte inversión del Gobierno Federal en la modernización de la infraestructura portuaria y terrestre, Manzanillo experimentó una fuerte atracción de población trabajadora, que según el Censo de Población del año de 1899 sumó 1 549 habitantes ⁶⁰ (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 49, Tomo XXXIV, 7 de diciembre de 1899).

Posteriormente, entre 1913 y 1930 también relacionado principalmente con las inversiones a cargo del Gobierno Federal en materia de infraestructura portuaria, y con el establecimiento de nuevas edificaciones administrativas, giros comerciales, y de servicios en función de la diversificación portuario comercial experimentada por el lugar, la población portuaria aumentó sostenida e incesantemente oscilando entre 3 mil y 5 mil habitantes (Santoyo, s/f.), experimentando en la década de 1940 un auge demográfico notable, derivado tanto del "índice de incremento demográfico del 6.2 %, y debido a migración neta del 4.2 %". (Mendoza, 1969: 48).

CUADRO NÚM. 4
MANZANILLO (CABECERA MUNICIPAL)
INCREMENTO POBLACIONAL (1899-1942)

Año	Habitantes
1899	1 549
1905	1 524
1921	2 998
1927	3 501
1930	3 669
1940	6 831
1942	8 203

Fuente: Gobierno del Estado de Colima, Periódico Oficial, 1900, 1905, 1921; Censo Industrial de 1939 y Gutiérrez, 1995

⁶⁰ Este mismo Censo de Población en relación a la Municipalidad de Manzanillo registraba que: la Hacienda de Armería contaba con 428 habitantes; el Pueblo de Camotlán de Miraflores, 243 habitantes; El Colomo, 101 habitantes; la Hacienda de El Cacao, 73 habitantes; y la Hacienda de Santiago de 61 habitantes; mientras que el resto de la población municipal la constituyen 51 ranchos y rancherías más del Gobierno del Estado de Colima, núm. 49, Tomo XXXIV, 7 de diciembre de 1899).

Fue entre el año de 1932⁶¹ y 1934 cuando comenzaría el resurgimiento demográfico del puerto de Manzanillo, es decir, cuando el espacio portuario transformado ofrece las condiciones favorables tanto para el despliegue funcional y consolidación de la actividad portuario comercial como de residencia población permanente.

b) La urbanización (1900-1940)

El cada vez más definido y consolidado sistema portuario-comercial, en la medida que se consolidaba como objeto económico principal del sustento material del lugar, se convirtió en la condición determinante de la construcción y creciente florecimiento del giro comercial y de servicios en función de aquél, de tal manera, por ejemplo, que en el año de 1920 Manzanillo registraba cerca de cien establecimientos dedicados al comercio entre cantinas (25), casas de comisiones (2), agencias aduanales (7), fondas (7), peluquerías (6), tendejones y tiendas de abarrotes (5) y baños públicos (4). (Santoyo, *s/f.*)

Entre 1913 y 1930 las nuevas edificaciones, el establecimiento de giros comerciales y de servicios y el caserío de los lugareños se extendieron y asentaron principalmente sobre la zona central estrecha y plana contemplada en el primer plano de urbanización portuaria del Gobierno Federal a mediados del siglo XIX, entre las calles México, Juárez, Morelos, obispo Vargas, Ponciano Ruiz, Colima, Colhuas, Medellín, cruceiro Pedregosa y Playita de en medio, entre otras calles.

Específicamente con relación al caserío como señala el historiador local Sr. Víctor Santoyo “desde 1860 los habitantes de Manzanillo ávidos de terrenos planos donde construir fueron utilizando los cerros para extraerles rocas y tierra e ir reteplazando (sic) la rivera de la laguna;⁶² utilizando grandes pangas y canoas ya

⁶¹ Este año el puerto de Manzanillo experimentó un fuerte movimiento telúrico sufriendo un despoblamiento.

⁶² Hasta la década de 1930 era la Capitania de Puerto la que extendía los permisos para vivir en la laguna.

que no había carretera, o también en carretillas o latas alcoholeras llenas de tierra o cascajo de los cerros para vaciarlos en sus terrenos” (Santoyo, s/f.: 14).

Pero fue en la década de 1930 cuando la urbanización portuaria adquirió un impulso inusual, caracterizándose por la construcción generalizada y febril de modernas edificaciones públicas y privadas hechas principalmente a base de cemento y ladrillo -sustituyendo las antiguas casas de madera y tejamanil-, y en esa medida adquiriendo la ciudad una nueva materialidad territorial derivada de la localización y establecimiento de dos actividades económicas que tienen una génesis técnica en su realización y su funcionalidad -puerto comercial de carga general y abastecedor de combustibles del Pacífico mexicano-, expresada principalmente en la construcción del edificio Federal -que concentra oficinas afines de carácter aduanal, de comunicaciones, marítimas, etcétera-, el Edificio del Consulado americano, las instalaciones de la petrolera Standard Oil Company, jardín público, mercado, edificios particulares para renta de oficinas administrativas, talleres, patios y bodegas marítimas al servicio de importantes líneas navieras extranjeras como “Toyo Kisen Kaisha”; hoteles como el emblemático Colonial, Foreign Club, El Reforma entre otros; el Edificio Machtetto, casas de huéspedes, tiendas comerciales de abarrotes y productos ultramarinos y restaurantes -la mayoría administrados por familias de origen oriental-; tiendas refaccionarias de navíos, además de que también se construyó e introdujo en la ciudad la infraestructura urbana necesaria para contar con servicio de agua potable, energía eléctrica y un sistema de descarga de aguas negras, entre otras obras materiales urbanas.

Ver al respecto el cuadro núm. 5 que expresa significativamente el incremento en el número de establecimientos comerciales y de servicios de la ciudad de Manzanillo a mediados de la década de 1930:

CUADRO NÚM. 5
GIROS COMERCIALES Y DE SERVICIOS DEL PUERTO (1938) ***
NÚM. TOTAL DE ESTABLECIMIENTOS: 118

Agricultura y Ganadería	Número	Industria	Número	Comercio y Servicios	Número
Compra-venta de ganado (tablajería)	3	Fábrica de aceite esencial	1	Agencias aduanales (comisionistas, consignaciones, etcétera)	17
Ganaderos	11	Empresas exportadoras de fruta	1	Tiendas de abarrotes (incluye aquellas que avituallan barcos)	9
		Producción y molienda de café	1	Pequeños comercios y servicios	12
		Compañía eléctrica	1	Farmacias	4
		Industria pesquera (cooperativas de pescadores)	1	Agencias de viajes	3
		Hoteles	4	Bancos	2
		Empresas madereras	2	Distribuidoras de cerveza	2
Ingenieros	3	Fábrica de hielo	1	Depósitos de semilla: centros de acopio y comercialización	2
		Fábricas de aguas gaseosas	1	Billares	1
		Periódico	1	Cines	1
				Tiendas de ropa	9
				Oficina Express	1
				Periódico	1
				Ferreterías	3
				Subagencia de lotería	1
				Expendios de calzado	4
				Restaurantes	3
				Cantinas	3
				Radiodifusora	1
				Imprentas	1
				Molino de nixtamal (tortillería)	1
				Sitio de automóviles públicos	1

*** El número de propietarios registrados en la Cámara de Comercio de Manzanillo en 1938 sumaban 73, además de 3 ingenieros.

Fuente: Censo de la Cámara Industrial de 1939: 1751-1753

De esta manera, durante la década de 1940 específicamente el proceso de ocupación del territorio posee indudablemente como elemento de importancia fundamental el mar, no sólo porque la propia localización y acondicionamiento gradual del espacio portuario-comercial, y del propio sistema de acciones en torno

a éste, está condicionada por la estructura del lugar, sino también porque influye en la fijación de un núcleo demográfico importante sobre la faja territorial contigua; de este modo, la creciente y cada vez más compleja función portuario-comercial da al respectivo núcleo urbano una formación de influencia marítima, y, en sus fundamentos, determina la actividad humana que debe seguirse.

c) La nueva política urbana: la dotación del Fondo Legal

La urbanización del puerto de Manzanillo entre 1920 y hasta la década de 1940 tendrá como característica más importante el surgimiento de nuevas contradicciones derivadas de la estrechez del suelo plano y la demanda habitacional producto del crecimiento y asentamiento de la población expresado principalmente en las pendientes de los cerros aledaños y en el terreno lacustre del entorno.

Es precisamente la carencia de terrenos aptos para fines habitacionales ante una demanda poblacional creciente, la causa principal de que el 29 de octubre de 1923 el Dr. Gerardo Hurtado Suárez como gobernador Constitucional del estado de Colima (1921-1924), a través de la H. Legislatura estatal, expidiera el Decreto núm. 25 dotando del Fondo Legal al puerto de Manzanillo, señalándose al respecto lo siguiente:

Artículo I. "La Población del puerto de Manzanillo reconoce como Fondo Legal la cantidad de 101 hectáreas de terreno que le fueron concedidos por la H. Legislatura, según el plano levantado por el Ing. Francisco J. Silva".

Artículo II. "Del terreno comprendido en el Fondo Legal exceptuando la parte ocupada por las calles, jardines, mercado, edificios públicos, templo, curato, panteón y terrenos conocidos como de las obras del puerto, los habitantes del puerto de Manzanillo tienen derecho a solicitar lotes para la construcción de habitaciones".

Artículo III. "El Ayuntamiento reconocerá en consecuencia el estado jurídico que actualmente guardan..."

Artículo VI. "Los lotes de terreno...podrán solicitarse por los particulares con el objeto de levantar construcciones, ya sean para habitación, comercio, o establecimiento de alguna industria..."

Artículo VII. "La extensión de los lotes que se soliciten no será mayor de 200 metros, o sea 10 metros de frente hacia la calle y 20 metros de centro, y sólo podrán adjudicarse a una sola persona hasta tres lotes, con el objeto de evitar el acaparamiento de la propiedad urbana y procurar la mayor

equidad en el reparto de lotes" (Gobierno del estado de Colima, periódico Oficial I núm. 41, Tomo IX, 25 de octubre de 1924).

De la misma forma este Decreto núm. 25 también se va a caracterizar por establecer una clasificación y ubicación de los lotes condicionada geográficamente por el carácter cerril del entorno portuario, de tal manera que en el:

Artículo 24. "Los lotes que forman el Fundo Legal de Manzanillo comprenden cuatro categorías. Corresponden a la *Primera categoría* los que están situado en las manzanas 1, 2, 3, 7, 9, 10, 11, 12, 12 ½, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, y 26...; en la inteligencia de que las manzanas que están en el plano inclinado que forman el cerro de La Mojonera o Vigía Viejo y en el cerro de la Cruz, solamente se consideran lotes de primera categoría, los que estén en la primera cuarta parte del plano inclinado que forman dichos cerros. *Forman la Segunda categoría*, los lotes de terrenos que existen después de la manzana núm. 23 hacia el lado de Ventanas, tomando una faja de dos manzanas de Oriente a Poniente y hasta el segundo cuarto del plano inclinado que forma el cerro de La Mojonera o Vigía Viejo, el segundo cuarto del plano inclinado que forma el cerro de La Cruz por el lado del mar y los lotes que dan frente a la vía del ferrocarril en el cañón de entrada de la vía al puerto, así como también los que están inmediatos a las manzanas en que está ubicado el hotel Reforma hasta el punto en que da vuelta el camino que conduce a la Playita de en medio a inmediaciones de la bahía. *Forman la Tercera categoría* los lotes que están en el cerro de La Cruz por el lado de la laguna y los que se han estado formando en los terrenos ganados a la misma laguna por medio de terraplenes, y los que quedan situados en la tercera cuarta parte del plano inclinado que forman los cerros de La Cruz y Vigía Viejo; y por último se consideran como de *Cuarta clase* los demás lotes comprendidos en el Fundo Legal que están situados de la vía del ferrocarril hacia el norte por el lado del camino que conduce a la hacienda de El Colomo y al cementerio municipal, y los que quedan hacia el lado de la Playita de en Medio por el camino a la laguna de San Pedrito" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 41, Tomo IX, 25 de octubre de 1924).

Este segundo plan de ordenamiento y regulación urbana de Manzanillo, debido a que un parte considerable de las 101 hectáreas que comprende el Fundo Legal limita tanto con terrenos de particulares como del Gobierno Federal, suscitó por parte de los primeros demandas jurídicas por tales cuestiones limítrofes, por lo que la decisión de dotar de fundo legal al puerto de nueva cuenta quedaría sin efecto por varios años más.

En 1931 poco después que el Gobierno Federal cedía al gobierno del Estado de Colima algunas porciones de terreno lacustre contempladas dentro del Fundo

Legal, el 23 de julio de 1932 el Sr. Salvador Saucedo en calidad de gobernador del Estado de Colima ordenaría al ingeniero Alberto Villaseñor levantar un nuevo Plano-Proyecto urbano del puerto de Manzanillo teniendo entre otros objetivos delimitar y clasificar los terrenos y lotes que formaban parte del crecimiento urbano, de tal manera por ejemplo en el artículo 18° quedó específicamente establecido que:

"Los lotes del fundo legal de Manzanillo comprenden cuatro clases: Corresponden a la primera los lotes comprendidos en las manzanas números 0, 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12 ½, 13, 13., 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, corresponden a la segunda clase las manzanas números 8, 8 ½, 20, 21, 23, 27, 30, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 48, 49, 50.- Rinconada del ex-consulado Americano y California Standard Oil Co. de México hasta la altura del ex-consulado Americano. Parte de la Playita de en medio hasta antes del cuartel y siempre que la altura sobre el cerro no sea mayor de la tercera parte de la altura total del cerro y la manzana donde está la fábrica de hielo. Son de tercera clase las manzanas números 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 55, 56, 57. Pedregosa hasta el antiguo abasto. Playita de en medio, desde el cuartel hacia San Pedrito a la misma altura que la parte anterior, perteneciente a la segunda categoría y el segundo tercio de esta misma parte. Quedando como cuarta clase los demás terrenos no comprendidos en las clasificaciones anteriores (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, 30 de agosto de 1932, Págs. 288- 290).

Sin embargo, no fue sino hasta la presidencia de Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940) cuando en el Estado de Colima existieron condiciones políticas favorables para que en 1938 el puerto de Manzanillo no sólo se reconociera, dispusiera y comenzara a aplicar el Reglamento urbano de 1932 en cuanto a las categorías y valores de los pisos fijados dentro del Fundo Legal, sino también se reconociera que las 101 hectáreas de extensión del Fundo Legal afectaban intereses particulares, por lo que había que indemnizarlos.

Así, con relación a la propiedad de los terrenos en manos de los particulares se establece en:

"...Artículo 1.- El puerto de Manzanillo reconoce como fundo legal los terrenos demarcados para ese objeto en el plano de fecha 23 de julio de 1932, levantado por el ingeniero Alberto Villaseñor, con sujeción a lo dispuesto por el decreto número 95 de fecha 29 de octubre de 1923, expedido por la H. Legislatura Local, comprendiendo los terrenos de la Laguna de Cuyutlán, en las inmediaciones del

puerto, tomando dichos terrenos desde la vía del ferrocarril por el lado norte, tres kilómetros al punto conocido con el nombre de "Ventanas" del lado sur; y cuyos terrenos fueron cedidos al estado, para que se dispusiera libremente de ellos, de conformidad con el decreto de fecha 28 de noviembre de 1931, expedido por el H. Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, que aparece publicado en el Diario Oficial de la Federación, con fecha 5 de diciembre de 1931"

"...Artículo 3.- Los lotes de terreno comprendidos dentro del fondo legal, que estén en poder de particulares, en virtud de contratos celebrados con los antiguos propietarios o por concesión del Ayuntamiento, deberán ser respetados y reconocidos en su favor sus derechos de posesión, siempre que se sujeten a las condiciones que el presente Reglamento marca".

"...Artículo 10.- La Tesorería Municipal a más tardar al día siguiente hábil de haber recibido cantidades por concepto de adjudicaciones de lotes, deduciendo el 15 % (quince por ciento)...deberá ponerlas a disposición de los propietarios que eran del terreno, como pago de la indemnización que les corresponde, en tanto no estén cubiertas totalmente..." (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial del 30 de agosto de 1938, Págs. 266- 270). Ver primera tabla de valores prediales aplicados en Manzanillo desde 1938:

**CUADRO NÚM. 6
PRECIOS DE LOS LOTES DEL FONDO LEGAL
DEL PUERTO DE MANZANILLO (1938)***

	Precio por mt.2
Primera Categoría	\$ 0.75
Segunda Categoría	\$ 0.50
Tercera Categoría	\$ 0.30
Cuarta Categoría	\$ 0.10

* Artículo XIX.

Fuente: Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, 30 de agosto de 1938

Aunque a través de este Reglamento de 1938 "particularmente se reconoció a los particulares en calidad de propietarios de tierras" comprendidas dentro del fondo legal, a la postre el Ayuntamiento de Manzanillo procedió a someter e interpretar dicho reglamento a su propio criterio político-administrativo imponiendo arbitrariamente precios y condiciones de pago sobre dichos terrenos conforme se fueron adjudicando los lotes y pagando las indemnizaciones y pagos retrasados, en abonos, y en general estableciendo un precio de diez a veinticinco centavos el metro cuadrado (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, 30 de agosto de 1938).

De cualquier manera, pese a que la urbanización del puerto de Manzanillo hasta la década de 1940, implicó tanto el convertirse en una ciudad que gradualmente adquiría un contenido material cada vez más complejo, como el de

disponer de un Fondo Legal que por primera vez permitía a las autoridades locales incidir de alguna manera en la regulación administrativa del crecimiento urbano, también se expresaría, simultáneamente, en una serie de contradicciones estructurales muy agudas esencialmente relacionadas con la tenencia y uso del suelo portuario, derivado del choque entre la política impulsada por el Gobierno Federal a través del reparto ejidal de la tierra y la estructura de tenencia latifundista de la tierra predominante en Colima desde el siglo XIX.

2.5. Política y conflicto: el reparto ejidal en Manzanillo

En 1923 en Colima, la decisión de dotar de Fondo Legal al puerto de Manzanillo mediante la expropiación de 101 hectáreas, fue estimulada por la política nacional de los gobiernos posrevolucionarios (1917-1940) de modificar la tradicional estructura de tenencia latifundista de la tierra predominante en el país desde el siglo XIX sobre todo a través del reparto ejidal de la tierra y por los antecedentes que en materia territorial los gobiernos del Estado de Colima habían venido impulsando en forma pionera y sucesivamente con el objetivo de abatir el latifundismo en la entidad.

1) Manzanillo y la propiedad ejidal

A raíz de la revolución mexicana de 1910-1917, y principalmente durante las siguientes dos décadas la política nacional de reparto agrario tendrá profundas repercusiones de carácter económico, político y social, aunque su impacto socio-territorial en los ámbitos locales fue diferenciado.

En Colima particularmente existía como antecedente que durante el siglo XIX, debido entre otras cosas al aislamiento geográfico se había formado y consolidado una fracción de clase oligárquica terrateniente que a través del mecanismo del matrimonio no sólo había obtenido, preservado, y controlado los destinos económicos de la entidad teniendo "bajo su dominio inmensas extensiones de tierra, el grueso del comercio y las finanzas estatales"⁶³ (Gastelum,

⁶³ Como el historiador Edmundo O' Gorman (1985: 266) señala los principales latifundios del estado de Colima pertenecen a una familia encabezada por Enrique O. de la Madrid, el cual fue gobernador durante la presidencia de Porfirio Díaz en varios periodos. También es importante

2001: 128), sino también en la segunda mitad del siglo XIX sobre todo se había convertido políticamente en “un baluarte inexpugnable del porfirismo”, expresándose en ese sentido en un formidable obstáculo económico y político a cualquier política nacional que afectara sus intereses en la entidad, como quedó demostrado sintomáticamente cuando la federación quiso promover la colonización y aplicar el primer plan urbano en el puerto de Manzanillo, quedando bloqueada a través del Congreso del Estado de Colima dicha iniciativa federal como fue señalado anteriormente.

En la década de 1920 particularmente en el caso de la municipalidad de Manzanillo, territorialmente incluía a: las Haciendas de San Carlos, Santiago y Tapeixtles -ex hacienda de Camotlán de Miraflores-, propiedad de los sucesores del gran hacendado Carlos Meillón muerto en 1899-; la Hacienda de Armería de Aristeo Núñez; la Hacienda de Juluapan; la Hacienda del Colomo, la Hacienda de Coalata de Isaura viuda de Núñez; y la Hacienda de Cuyutlán del ex-gobernador Francisco Santa Cruz, y se caracterizan por la producción de coquito de aceite, sal, madera, maíz, y arroz principalmente (Santoyo, s/f.).

**CUADRO NÚM. 7
ALGUNAS DE LAS HACIENDAS
IMPORTANTES DE MANZANILLO
Y SU POBLACIÓN (1933)**

Finca *	Habitantes fijos registrados
Armería	178
Cacao	22
Hacienda de (Campos)	275
El Colomo	197
El Chavarín	40
La Fundición	58
Miramar	76
San Carlos	40

(AGGEL; Departamento de Estadística, censo de población, citado por Dora L., 1994: 257- 258)

Sin embargo, los gobiernos post-revolucionarios, en su política de modernización y reconstrucción nacional, entre otras medidas destacarían por el

destacar que estos latifundios representan en extensión más de la mitad del territorio del estado de Colima.

objetivo de desarrollar una nueva vía de desarrollo a partir del reparto de tierras en el territorio nacional, es decir, por promover una radical repartición agraria ejidal que no sólo corresponderá a la peculiaridad del nuevo Estado mexicano surgido de la revolución, sino también creará las bases de una vía capitalista en México (Gilly, 1971: 359- 361).

Una política de reparto agrario fundamentalmente bajo la forma de ejidos,⁶⁴ que se caracterizó durante los primeros gobiernos post-revolucionarios por el débil impulso, pero que bajo el periodo cardenista adquirió los tintes de una política llevada al extremo, derivando en la creación de la estructura de tenencia de la tierra social a mediados del siglo XX.

En Manzanillo el proceso de afectación hacendaria y de conversión de la tierra a forma ejidal se efectuó durante la década de 1930, dando lugar al establecimiento de 35 ejidos,⁶⁵ convirtiéndose en el municipio con el mayor número de ellos en el Estado de Colima, y a la vez, el puerto de Manzanillo caracterizándose no sólo por quedar rodeado de los ejidos de Campos, Tapeixtles, El Colomo, y la Colonia del Pacífico, sino también de terrenos federales por el entorno lacustre, cerril y marítimo.

**CUADRO NÚM.8
CIUDAD DE MANZANILLO Y AÑOS DE CONSTITUCIÓN
DE LOS EJIDOS QUE LO RODEAN Y LIMITAN**

Ejido	Año de exp. por resolución presidencial	Superficie Total (Has.)	Categoría política previa a la expropiación
Campos	1934	569. 00 00	Ex –Hacienda de Cuyutlán
Tapeixtles	1935	1, 268. 00 00	Ex –Hacienda de San Carlos
Colonia del Pacífico	29/10/1935	1, 114. 00 00	Ex Hacienda de San Carlos
Salagua	29/10/1935	784. 00 00	Antigua Hacienda de San Carlos
Abelardo L. Rodríguez	22/12/1933	420. 00 00	Ranchería
Miramar	09/01/1938	742. 84.50	Ranchería
El Naranjo	12/11/1935	703. 00 00	Ranchería
La Central	27/01/1937	2, 478.00 00	Ranchería
El Colomo	1935		Ex–Hacienda de El Colomo

Fuente: SAHOP, 1975: 134.

⁶⁴ La Constitución Mexicana de 1917 consagró un patrón general de la propiedad de la tierra compuesto por tres tipos de tenencia: pública -bienes de la nación-; *social* -ejidal y comunal-; y *privada* -individual y en copropiedad- (Pérez, 1993).

⁶⁵ Salagua, Colonia del Pacífico, Cualata, Jalipa, Tapeixtles, Humedades, Independencia, Campos, Santiago, El Colomo, El Naranjo, La Central, El Chavarín, Miramar, Camotlán, El Veladero, Las Juntas, Venustiano Carranza, Santa Rita, Chandiablo, entre otros.

En la primera mitad del siglo XX en la medida que las haciendas del municipio de Manzanillo se fraccionaron y desaparecieron convirtiéndose en ejidos, no sólo se configuró una nueva y predominante estructura de propiedad ejidal de la tierra, sino que simultáneamente dio origen y lugar a litigios limítrofes y a un agudo trasiego de tierras a través de solicitudes y dotaciones principalmente.

Adolfo Gilly señala que: la presidencia de Lázaro Cárdenas (1934-1940) además de significar un "golpe profundo a buena parte de las bases económicas que aún le restaban a la oligarquía terrateniente después de haber perdido definitivamente el poder político en 1910-1920, fue de donde surgió esencialmente la estructura actual de la distribución de la tierra entre propiedad privada y ejido en México" (Gilly, 1971: 359- 361). El reparto agrario-ejidal no surgió directamente de la revolución de 1910 sino bajo la presidencia del General Lázaro Cárdenas.

2) La Política territorial en Colima

Teniendo como contexto la política de reparto agrario nacional, Colima fue de las entidades que se caracterizó en forma pionera por implementar una política agrícola para abatir el latifundismo, de tal manera que los primeros repartos agrarios fueron efectuados a partir de septiembre de 1915 por el general Juan José Ríos (1915- 1916) en calidad de gobernador provisional del estado de Colima y a la vez comandante militar.⁶⁶

Poco después, a finales del año de 1918 el profesor J. Felipe Valle, -como gobernador Constitucional del estado de Colima (1916-1918)-, expidió la Ley núm. 10 para el Fraccionamiento de latifundios en el estado de Colima, y un año después el nuevo gobernador de la entidad Sr. Miguel Álvarez García (1919-1921) decretaría la Ley no. 11 de Expropiación por causa de utilidad pública, dos medidas legales que dado el poder de la vieja burguesía local desataron fuertes conflictos durante los años siguientes.

⁶⁶ De los denominados gobiernos "Constitucionalistas" en la entidad, en 1914 existe el antecedente del Sr. Trinidad Alamillo como gobernador del Estado de Colima que elevó a la categoría de pueblos a Cuyutlán (Manzanillo) y El Mamey (hoy Minatitlán), autorizándoles el establecimiento de los Fondos Legales respectivos.

El caso de la Ley núm. 10, para el Fraccionamiento de latifundios, en el capítulo referente a las tierras que debían fraccionarse se estableció:

Artículo I°. En el estado de Colima para los efectos de la presente ley, se considera como latifundio toda extensión que exceda de 200 hectáreas en terrenos salitrosos; 500 en terrenos de riego; 600 en terrenos de temporal plano y limpio; 700 en terreno de temporal plano boscoso; 800 en terreno montañoso de temporal; y 1000 en cerros o barrancas, que sólo pueden para pastos. Cuando un propietario sea dueño de las diversas clases de terrenos de que se ha hecho mención, sus propiedades no podrán exceder en total de 1 500 hectáreas (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 23, Tomo IV, 4 de enero de 1919).

Por su parte en la Ley núm. 11, relacionada con la Expropiación por causa de utilidad pública, el capítulo primero referente a los casos en que procedía dicha medida se señala:

“Artículo I°. La ocupación de la propiedad privada, por causa de utilidad pública por el gobierno del estado; a iniciativa de los Ayuntamientos respectivos; de particulares y de compañías, se regirá por la presente ley.

Artículo II°. Corresponde al ejecutivo decretar, en los términos del presente, leyes de expropiación, por causa de utilidad pública, de los bienes muebles e inmuebles de propiedad privada que se encuentren dentro del territorio del estado y de los derechos sobre los mismos bienes

Artículo III°. La expropiación podrá decretarse:

- a) De oficio, cuando se trate de expropiar propiedades muebles o inmuebles que serán utilizadas directamente por el gobierno del estado.
- b) De oficio y a iniciativa de los ayuntamientos del estado, cuando se trate de expropiar propiedades muebles o inmuebles enclavadas en sus respectivas jurisdicciones...”

Artículo IV. De conformidad con lo que establece el párrafo segundo del Artículo 27° de la Constitución General de la República, sólo podrá considerarse de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada, en los casos de que se trate de algunas de las materias siguientes:

- 1.- Las obras de ferrocarriles, ya tengan el carácter de vías generales de comunicación o de interés local.
- 2.- Las vías telegráficas y telefónicas dentro del estado.
- 3.- La construcción de caminos carreteros, ya sea nacional, comunal o vecinal.
- 4.- La construcción de edificios destinados a los servicios públicos o adaptación de los expropiados a los particulares o compañías para los mismos fines, como son: asientos de poderes del estado y

municipales; escuelas; hospitales; mercados; cárceles; beneficencia; y todos los que deban servir para cualquiera otra institución oficial no especificada en este artículo.

5.- Dotación de fondos legales a los pueblos.

6.- Introducción de agua potable a las ciudades, pueblos y rancherías del estado.

(Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, núm. 47, Tomo V, 20 de noviembre de 1920).

Esta Ley núm. 11, incluía además diversas materias de utilidad pública referentes a la construcción de: canales de irrigación, presas, puentes, higiene pública de ciudades, apertura de calles, instalación de plantas de energía eléctrica, baños públicos, obras de irrigación, comunicaciones terrestres, etcétera. (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 47, Tomo V, 20 de noviembre de 1920).

En Colima, bajo el contexto de la nueva situación política nacional generada por la revolución mexicana, y bajo la identidad e inspiración de los gobernantes de Colima estimulados por el espíritu social expresado en la Constitución general de 1917, en 1923 ⁶⁷ se dota de Fondo Legal al puerto de Manzanillo, autorizándole administrativamente 101 hectáreas en forma definitiva, como se expresa en el siguiente cuadro:

**CUADRO NÚM. 9
TERRENOS EXPROPIADOS PARA FORMAR EL FONDO LEGAL
DE MANZANILLO (1923)**

Propietarios	Extensión Afectada
E. K. Smoot	(7 hectáreas- 46 Áreas- y 62 Centiáreas)
Ferrocarriles Nacionales	(1- 84 – 80)
Hacienda de Tapeixtles	(7- 16- 00)
Hacienda de El Colomo	(7- 61- 20)
Sucesores de Blas Ruiz	(38- 10- 60)
Intestado de Francisco Santa Cruz	(6- 30- 66)
Federación (parte de la laguna 1 y 2)	(24 – 20- 40)
Municipio (calle, jardín, particulares)	(8- 23- 38)
	Total: 101-00-00 hectáreas

Fuente: Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 41, Tomo IX, 25 de octubre de 1924

⁶⁷ Junto a las leyes dictadas por los gobiernos locales para movilizar y hacer más activa la riqueza del estado de Colima, se sumó: la Cristiada, el impacto de la crisis de 1929, y las catástrofes del 32. Era un periodo de expectativas para ensayar nuevos cultivos y búsqueda de nuevos mercados (Dora Licons, 1994)

Sin embargo, tanto por el tradicional peso económico y político hacendario terrateniente de Colima, como por la importancia económica de Manzanillo, y por las características geográficas peculiares del suelo portuario, esta decisión de dotar del Fondo Legal, generó agudos conflictos y demandas jurídico- políticas principalmente derivados del uso y posesión del suelo.⁶⁸

De hecho, el mismo Decreto de 1923 que daba pie a la creación del Fondo Legal reconocía en el:

Artículo 2º: “condiciona la creación del Fondo a las cesiones voluntarias que le hagan los propietarios que tengan propiedad dentro de las 101 hectáreas, y también condiciona el establecimiento del Fondo, en defecto de estas cesiones, a expropiaciones que se hagan de las propiedades.”

Mientras, el:

Artículo 29 señala: “entretanto se llega a un arreglo con el Sr. Edgar K. Smoot, propietario de terrenos que quedan comprendidos en el Fondo Legal y se obtiene la expropiación de tales terrenos con arreglo a la ley, sólo podrán solicitarse lotes en adjudicación, de los terrenos que pertenecen a los herederos de don Blas Ruiz, al Sr. Francisco Santa Cruz Ramírez, a la Sra. María Nabora Rubio de Ceballos y al Sr. Enrique O. De la Madrid, quienes voluntariamente han aceptado las condiciones de adjudicación que se establecen en este reglamento” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 41, Tomo IX, 25 de octubre de 1924).

2.5. Los conflictos por el uso y posesión del suelo intraurbano

La dotación de Fondo Legal a Manzanillo (1923- 24), mediante la forma jurídica de la expropiación,⁶⁹ trajo consigo agudas reacciones y querellas jurídico-políticas, que además de trascender el ámbito local, se convirtieron en el problema central de la urbanización portuaria hasta la década de 1940.

Si varios de los hacendados del puerto afectados por el decreto de expropiación lo aceptaron “voluntariamente” y sin reaccionar jurídicamente, figuras

⁶⁸ La decisión de dotar de Fondo Legal se dio a conocer públicamente en 1923, pero apareció a través del periódico Oficial del Gobierno del Estado de Colima hasta 1924.

⁶⁹ Una expropiación ilegal dado que incluye terrenos federales por lo que el procedimiento requería otros trámites legales.

representativas y con fuertes intereses en el ámbito local como el Ing. Edgar K. Smooth y los herederos del Sr. Carlos Meillón destacaron por responder a tal medida considerándola “un atropello a la propiedad privada” (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 013254, 28 de febrero de 1983).

Y es que, el problema central que implicó la medida expropiatoria en torno a las 101 hectáreas del puerto afectadas, estaba en que tal decisión comprendía gran parte de suelo Federal de carácter -lacustre,⁷⁰ marítimo, y cerril-, combinándose con la cuestión ambigua e indefinida de las extensiones y límites territoriales que estaban en posesión de los particulares, e incluso poseía tintes políticos “con el fin de arrancar de las manos de Blas Ruiz el beneficio económico que representa casi... la totalidad de las casas existentes en el puerto (que) eran de su propiedad: 87 casas y 9 jacales”⁷¹ (Gutiérrez, 1995: 154-156).

Bajo tales consideraciones, particularmente tanto el Ing. Norteamericano Edgar K. Smooth como los sucesores del Sr. Carlos Meillón iniciaron procesos legales que a la postre tendrían el denominador común de involucrar instituciones de jurisdicción federal en materia de suelo.

El caso del Ing. Edgar K. Smooth en primer término destacó por su condición de reciente gran propietario de terrenos en Manzanillo obtenidos a raíz de las concesiones autorizadas por el Gobierno Federal, y derivadas del contrato de construcción de las obras de modernización del puerto (1899- 1906); concesiones extendidas por la federación cediéndole terrenos ganados al mar y a la laguna de Cuyutlán por las obras portuarias realizadas.

Con estas consideraciones, la defensa legal del norteamericano Edgar K. Smooth ante la decisión de dotar del Fondo Legal al puerto fue en el sentido de que dicha expropiación sobre todo en relación con ciertas porciones de la laguna de Cuyutlán no estaban delimitados ni definidos jurisdiccionalmente.⁷² Casi una

⁷⁰ Tal es el caso por ejemplo del Sr. Teodoro Padilla, quien el 20 de diciembre de 1900 solicitó la adjudicación de 14 hectáreas de la laguna de Cuyutlán, considerada como “terrenos baldíos nacionales.”

⁷¹ Blas Ruiz era uno de los comerciantes más destacados del Estado de Colima, y entre sus antecedentes laborales está haberse desempeñado en la Aduana de Manzanillo en el siglo XIX.

⁷² El presidente de México, a través de la Secretaría de Industria, Comercio y trabajo, había declarado el 30 de junio de 1919, que las salinas y el vaso de la laguna de Cuyutlán eran de

década después, el 21 de noviembre de 1931 el Congreso de la Unión expidió el Decreto mediante el cual parte de los terrenos de la laguna de Cuyutlán en litigio eran cedidos al gobierno del Estado de Colima, quedando resuelto el problema favorable a las autoridades portuarias frente a las demandas de inconformidad presentada por el Ing. contratista Edgar K. Smooth.

Sin embargo, el problema de la urbanización portuaria y los conflictos derivados en relación con las considerables propiedades heredadas por los sucesores del Sr. Carlos Meillón Cañedo, no sólo se convirtió en el conflicto jurídico-político central del desarrollo portuario de Manzanillo hasta 1940, sino también su resolución definitiva tendría tintes más autoritarios e impositivos por parte de las autoridades correspondientes.

En este sentido, la cuestión de constituir el Fundo Legal de Manzanillo, aunque convirtió a los sucesores del Sr. Meillón en los más afectados territorialmente, en realidad desde finales de la segunda mitad del siglo XIX derivado de las obras públicas y el propio crecimiento urbano portuario, el Sr. Carlos Meillón en su calidad de gran propietario territorial había venido enfrentando demandas jurídicas constantes, como había sido el caso por ejemplo relacionado con las obras de construcción e introducción de la vía ferroviaria Guadalajara-Colima- Manzanillo a finales del siglo XIX.

El lugar seleccionado en Manzanillo por la Compañía Constructora Nacional Mexicana encargada de construir la Estación Terminal del ferrocarril, había sido reclamado por el Sr. Carlos Meillón como de su propiedad, aun cuando las autoridades del puerto de Manzanillo habían practicado "la adjudicación" y ofrecido garantías del terreno a dicha compañía constructora, permitiendo en ese sentido no sólo la ocupación del terreno sino también la realización de construcciones y

propiedad nacional. Ello estaba apoyado en el Artículo 27° Constitucional que señala que las salinas sólo pueden ser propiedad nacional cuando se alimenten directamente con las aguas del mar. Sin embargo, según las autoridades y vecinos de Manzanillo la laguna de Cuyutlán se llena con los escurrimientos de los cerros en las épocas de lluvias; lo que invalida legalmente la propiedad de la laguna por la federación y le daba el derecho de propiedad al municipio de Manzanillo (Macías, 1971, Pág. 3)

mejoras de considerable cuantía. Posteriormente, una vez que muere el Sr. Carlos Meillón en 1899, la Sra. Clara Ochoa Viuda de Meillón, presionada por las adversas circunstancias del costo, tiempo y desgaste derivado de la demanda judicial iniciada por su esposo contra la empresa concesionaria del ferrocarril, terminó por aceptar que "el lugar escogido para construir la Estación ferroviaria no es reconocido por ésta como propiedad privada", dando por cerrado dicho litigio (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 013254, 28 de febrero de 1983)

Sin embargo, en 1923 al dotarse de Fundo Legal a Manzanillo siendo los sucesores del Sr. Meillón los más afectados, éstos iniciaron la demanda jurídica oponiéndose a tal expropiación, argumentando entre razones jurídicas que dicha medida adolecía de un deslinde geográfico preciso, es decir, considerándola un "acto administrativo unilateral que carece de todo valor, dado que nadie puede declararse a sí mismo dueño de un predio sin título suficiente y tampoco puede hacerlo el gobierno que en este aspecto queda equiparado al papel que podría desempeñar un simple particular" (Santana, 1984).

Bajo esta misma tesitura, también se argumentó con relación al Artículo 2° del Decreto núm. 95 de 1923 donde se declaraba "de utilidad social las 101 hectáreas destinadas para fundo legal", y se autorizaba al "ejecutivo del estado para que por los medios que estime convenientes, promueva con el o los propietarios la cesión del terreno indicado; y en caso contrario proceda a su expropiación en los términos de la ley", que "ni el gobernador Álvarez García que desempeñaba el Poder Ejecutivo en 1923 y promulgó el decreto, ni los que le sucedieron hicieron gestión alguna para que los propietarios de los terrenos destinados para fundo legal los cedieran y tampoco los expropiaron" (Santana, 1984).

En 1932, en relación con la nueva elaboración y promulgación del Plano-Proyecto, los sucesores del Sr. Carlos Meillón no sólo volvieron a inconformarse jurídicamente, sino también que ello determinara en parte que el 10 de septiembre de 1938, siendo Miguel G. Santana (1935-1939) gobernador del Estado de Colima, además de desconocer la resolución contenida en el Reglamento de 1932 en

relación con la lotificación urbana del puerto, se reconoció al Sr. Carlos Meillón como "último y único propietario de algunos de los terrenos que el Ayuntamiento de Manzanillo había dispuesto indebidamente" (Santana, 1984).

Es decir, el reconocimiento o rectificación por parte de las autoridades locales en 1938, se había desprendido del hecho de que por la vía del remate efectuado en el Juzgado Segundo de lo Civil y de Hacienda de Guadalajara -dentro del juicio hipotecario-, se había adjudicado al Sr. Carlos F. Meillón la Hacienda de San Carlos, ubicada en el municipio de Manzanillo "estando comprendidos en su mayor parte los terrenos que forman el área del pueblo y hoy ciudad y puerto de Manzanillo...exceptuando los afectados por dotación agraria concedida al poblado de Colonia del Pacífico".⁷³ De tal resolución se desprendería también notificar al Ayuntamiento portuario "su inconformidad por las adjudicaciones o ventas que dicha corporación venía haciendo de lotes o pisos, partes de los terrenos pertenecientes al promovente, quien se reservó sus derechos para demandar la nulidad de esas adjudicaciones" (Santana, 1984).

A la postre, y ante los procedimientos de las autoridades portuarias de aplicar una política administrativa de adjudicarse terrenos y realizar cobros en forma impositiva y unilateralmente, el Sr. Carlos F. Meillón se negó a recibir las cantidades que la Tesorería Municipal cobraba por concepto de adjudicaciones de terrenos urbanos hechas sin su consentimiento, dando así por concluido sus conflictos legales principalmente con las autoridades portuarias.

Por su parte, el Ayuntamiento portuario continuaría efectuando arreglos con aquellos lugareños que le reconocieron sus derechos de propiedad, aunque por otro lado promovió juicios para recuperar algunos predios comprendidos dentro del Fundo Legal, como fue el caso por ejemplo de la querrela judicial por desocupación seguido en contra de los señores Bejarano por una huerta cercana al poblado de Salagua, con superficie de 9 hectáreas, cuya sentencia se ejecutó con auxilio de la fuerza pública ante la resistencia armada de los demandados (Santana, 1984).

⁷³ Uno de los ejidos aledaños que rodea al puerto de Manzanillo localizado entre la Laguna de San Pedrito y el Océano Pacífico.

Finalmente, aunque en 1938 a los sucesores del Sr. Carlos Meillón se les reconoció como legítimos propietarios de gran parte de los terrenos comprendidos dentro del Fondo Legal portuario, las autoridades locales a la postre se impusieron en los hechos apegándose a la ley que señala que "al transcurso de 10 años se generaron derechos de propiedad a favor del municipio de Manzanillo por prescripción positiva".⁷⁴

En todo caso, las autoridades de Manzanillo bajo el argumento de carecer de recursos para indemnizar satisfactoriamente la demanda económica y legal de los sucesores del Sr. Carlos Meillón, cedieron frente a la fuerte exigencia social que representaba el crecimiento urbano portuario y su demanda creciente e incesante de espacio para uso habitacional.

A finales de la década de 1930 los conflictos por el uso y posesión del suelo entre autoridades portuarias y los sucesores del Sr. Carlos Meillón, fueron no sólo la expresión contradictoria más significativa en términos jurídicos. Políticos de la urbanización portuaria de Manzanillo, sino también marcó la desaparición y liquidación de la otrora poderosa figura del hacendado terrateniente que gobernó económica y políticamente la entidad prácticamente durante el siglo XIX.

2.6. Conclusiones

Entre 1899 y 1940, el Gobierno Federal vuelve a ser determinante en Manzanillo en la construcción e inicio de operaciones de la moderna infraestructura portuaria - rompeolas, malecón, ferrocarril, carretera terrestre troncal-. El puerto pasa de ser un fondeadero a convertirse en un espacio especializado en una doble función de sitio de abastecimiento de las embarcaciones y en el manejo de tráfico portuario-comercial regional, estimulado por los requerimientos externos principalmente de Estados Unidos. Es decir, hasta las primeras cuatro décadas del siglo XX, el interés del Gobierno Federal por promover el desarrollo nacional hacia el exterior mediante los puertos del país, se tradujo en la creación y promoción de una infraestructura

⁷⁴ La posesión sin justo título prolongada en forma continua durante 10 años, convierte al poseedor en propietario (artículos 806, párrafo segundo, y 1 147, fracción III, del Código Civil de Colima (Ibíd.: 1984)

moderna diseñada más para facilitar el flujo mercantil del país beneficiando al capital externo que promoviendo la integración y dinamismo de las regiones del interior del país.

Una especialización portuaria consistente no sólo en una división y fragmentación económica territorial, sino también en el surgimiento de una base socio-profesional de trabajadores –agentes aduanales y estibadores, fundamentalmente, así como en la implementación del uso racional y técnico del espacio portuario con fines propiamente comerciales.

Al mismo tiempo se logró la introducción y adecuación sociotécnica territorial fundamental para dar lugar a la apropiación de un espacio portuario que permitió el establecimiento de una población fija y también estimular significativamente la urbanización que adquirió un contenido material crecientemente complejo. Un proceso urbano local que se tradujo no sólo en el agudo desfase entre las necesidades habitacionales de una creciente población y la estrecha disponibilidad territorial con fines sociales y en el impulso del Fondo Legal Portuario, sino esencialmente en los conflictos por el uso y posesión del suelo derivado del choque entre la política de modernización portuaria nacional impulsada por el Gobierno Federal y los intereses particulares de una poderosa fracción de clase terrateniente surgida y arraigada en Colima desde la segunda mitad del siglo XIX.

Sin embargo, a pesar de la introducción e impulso determinante del Gobierno Federal y, en primer término, de Porfirio Díaz en materia de modernización portuaria convirtiéndolo en el más importante del Pacífico mexicano por la división y diversidad de servicios marítimos que prestaba a la navegación comercial, hasta 1940, Manzanillo carecía sobre todo de un muelle adecuado y de otras obras públicas importantes de comunicaciones terrestres, que pudieran ofrecer garantías y seguridad a las embarcaciones en la carga y descarga de mercancías inhibiendo la actividad y función comercial portuaria regional.

CAPÍTULO III FRAGMENTACIÓN ECONÓMICA Y URBANIZACIÓN DEL FUNDO LEGAL PORTUARIO (1940-1970)

3.1. Introducción

Entre 1940 y 1970 el Gobierno Federal se caracterizó por impulsar nuevas políticas públicas a través del modelo de “sustitución de importaciones” y el programa denominado “La marcha hacia el Mar”, redundando en el caso concreto de Manzanillo en la construcción de nueva infraestructura portuaria, consolidándolo como uno de los puertos más dinámicos del Pacífico central mexicano por la doble función económica: como sitio de abastecimiento de combustibles a las embarcaciones marítimas y como puerta de entrada y salida comercial más importante del Occidente Mexicano.

De esta manera, por un lado, la nueva política del Gobierno Federal vuelve a constituirse como decisiva caracterizándose por promover el desarrollo nacional a través del denominado modelo “sustitutivo de importaciones” o de “desarrollo hacia adentro”,⁷⁵ teniendo entre los objetivos principales la integración de la economía nacional a través de mecanismos de inversión estatal para adecuar y ampliar la infraestructura terrestre y portuaria, fomentando la industrialización, y apoyándose en la captación de parte de los recursos provenientes de la actividad exportadora, único sector de la economía que generaba un excedente importante (Ibíd.: 376-380), mientras, por otro lado a través del programa denominado “La Marcha hacia el Mar” (PMM), impulsando una política general de progreso marítimo nacional – fomentando una mayor explotación y transformación de los recursos marítimos, impulsando relaciones más estrechas entre los puertos y su hinterland, etcétera-, considerándose en ese sentido y de manera novedosa a los puertos del país un elemento especial y valioso para integrar y completar el desarrollo de la economía nacional mexicana, es decir, expresando la intención explícita de repartir la

⁷⁵ Como O. Sunkel acota “El desplazamiento del centro de gravedad del sistema económico mundial desde Gran Bretaña hacia Estados Unidos tiene una enorme significación para explicar el funcionamiento de las economías latinoamericanas (Sunkel, 1980: 43- 78)

población de una manera más regular sobre el territorio del país y principalmente sobre las regiones costeras.

De cualquier manera, entre 1940-1970 el Gobierno Federal a través de ambas políticas particularmente reconocería a los puertos del país como lugares estratégicos para fortalecer el mercado interno y promover un desarrollo regional en función del potencial económico de éstos.

En el contexto político económico nacional anterior, Manzanillo sobre todo por la ubicación portuaria en relación con el dinámico auge comercial del Occidente mexicano, por un lado experimentó la introducción y ampliación de más infraestructura portuaria, destacando: la construcción y puesta en operaciones tanto del denominado Muelle Fiscal para mejorar la capacidad del servicio de carga y descarga de mercancías como del Muelle Tipo "T" en espigón construido por la empresa PEMEX para el abastecimiento de combustibles; las obras técnicas de prolongación y ampliación del rompeolas; los trabajos de dragado marítimo para lograr un fondeadero más profundo y mejorar la seguridad de las embarcaciones; el acondicionamiento del malecón, etcétera, y por otro quedando de manera importante comunicado con el interior del país por la construcción de nuevas carreteras terrestres troncales regionales.

El nuevo rumbo de la política pública impulsada por el Gobierno Federal se expresaría en la consolidación de Manzanillo tanto como el espacio portuario-comercial más importante del occidente mexicano, y en esa medida contribuyendo con el surgimiento y consolidación de la burguesía agrícola comercial en el valle de Tecomán, Colima, como en sitio estratégico para el abastecimiento de combustibles y avituallamientos a las embarcaciones que surcan el Pacífico mexicano.

Pero también, en Manzanillo entre 1940 y 1970 por primera vez, franjas de extensión considerable y seleccionadas por sus condiciones naturales de playa excepcionales, comenzaron a constituirse en forma fragmentada y crecientemente en objeto de apropiación y acondicionamiento principalmente con fines de explotación de carácter turístico residencial, sobre todo derivado de la participación

e impulso pionero de importantes inversionistas foráneos de origen nacional y extranjero.

Entre 1940 y 1970 el territorio de Manzanillo se caracterizó esencialmente por la localización y establecimiento simultáneo de tres "subespacios" económicos diferenciados estrechamente relacionados con las condiciones naturales diversas del lugar, expresando en última instancia en la definición de tres funciones económicas impuestas por criterios foráneos, es decir, tres objetos y sistemas técnicos que definen el contenido material de Manzanillo y a la vez lo fragmentan por las funciones y adecuaciones técnicas diferenciales que espacialmente expresan el manejo especializado del tráfico portuario-comercial de mercancías; para el abastecimiento de combustibles a las embarcaciones que surcan el Pacífico mexicano; y para proporcionar descanso y ocio de carácter turístico-residencial de playa, desde luego constituyen tres objetos técnicos configurando una realidad material mixta y contradictoria, aunque contiguos geográficamente.

En ese mismo periodo, estimulado por la intervención del Gobierno Federal y por la pionera incursión de la iniciativa privada foránea, Manzanillo experimentó un crecimiento demográfico y urbanización vertiginosa por la concentración de la población con respecto al Fundo Legal Portuario y por la agudización del proceso de asentamiento generalizado de dicha población sobre terrenos no aptos para fines habitacionales, dando lugar por primera vez a formas de segregación espacial y a expresiones de pobreza urbana portuaria extrema, a la vez, que al surgimiento de nuevos conflictos intra-urbanos por posesión y uso del suelo portuario.

El desarrollo urbano fue acelerado, concentrado y contradictorio en torno al Fundo Legal, derivado en gran medida por la intervención del Gobierno Federal expresada en un funcionamiento institucional legal-administrativo antagónico, y el carácter presidencialista mexicano en la toma de decisiones.

El desarrollo urbano portuario de Manzanillo entre 1940 y 1970 tendrá como fuente de contradicciones más importante el choque entre el tradicional centralismo financiero, jurisdiccional y político-administrativo del Gobierno Federal y las específicas condiciones territoriales y socioeconómicas locales, es decir, no obstante el peso determinante del Gobierno Federal en la definición predominante

de Manzanillo como puerto comercial y abastecedor de combustibles, su intervención territorialmente adolece de un enfoque o visión integral del desarrollo urbano derivado sobre todo del énfasis dado a su calidad de promotor económico fundamentalmente.

3.2. El modelo nacional de “Desarrollo hacia adentro” o “sustitutivo de importaciones”

Bajo el contexto de la Segunda Guerra Mundial (1939-1944), el Gobierno Federal inició e implementó una nueva política de desarrollo nacional que en general se caracterizó tanto por el decidido impulso a la industrialización del país como por considerar a los puertos mexicanos como espacios estratégicos para alcanzar el desarrollo económico “desde adentro” o regionalmente sobre todo impulsando la infraestructura portuaria del país y la infraestructura terrestre troncal de auto transporte iniciada e impulsada por el propio Gobierno Federal desde años anteriores.

De 1940 a 1952 bajo los periodos presidenciales de Ávila Camacho y Miguel Alemán, respectivamente, se buscó consolidar la economía del país convirtiéndolo en exportador, traduciéndose en la promoción pública de la industrialización nacional, mientras que en los años iniciales del presidente López Mateos (1952-1958) la política nacional se caracterizó por impulsar la producción de productos agrícolas de exportación para el mercado externo.

Producto de estas nuevas políticas nacionales en relación con los puertos del país, un importante estudio realizado por la compañía de origen Holandés (NEDECO) señala que durante la década de 1950 "es evidente que una nueva tendencia se está arraigando en la economía agrícola nacional: la producción de cosecha convertible en dinero para el mercado interior o exterior, aunque prevalece la economía de subsistencia; las obras de irrigación ejecutadas en el país en los últimos 15 años, han propiciado, que las exportaciones agrícolas adquieran una importancia cada vez mayor" (NEDECO, 1955: 17).

En lo referente al programa denominado “La Marcha hacia el mar”, también los puertos del país por primera vez comienzan a considerarse pivotes económico-

demográficos claves para alcanzar el desarrollo nacional “desde adentro”, a partir sobre todo de dos principios político territoriales básicos como son: a) que “las naciones poco desarrolladas generalmente necesitan un mejor acceso a la tierra desde el mar y mejores carreteras principales para su desarrollo económico y apertura”; y que b) “la repartición más igual de todas las actividades económicas sobre el país entero y especialmente sobre las regiones costeras es mucho más importante como aspiración política nacional” (Ibíd.: 19).

Bajo estos supuestos fundamentales explícitos en materia de la nueva política pública portuaria, el Gobierno Federal esbozó el doble propósito de crear nuevos hogares a lo largo de las costas para el exceso de población de las mesetas centrales y aumentar la producción nacional a través del desarrollo de los puertos.

3.3. Manzanillo y la infraestructura terrestre y marítima

En el contexto de las nuevas políticas públicas, entre 1940 y 1970 el Gobierno Federal principalmente con relación al occidente mexicano con el objetivo de incrementar el contacto directo y el auge económico entre las ciudades importantes de la región como Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, y Guerrero, y a la vez mejorar la comunicación entre éstas con las costas y puertos del Pacífico central, por un lado comenzó un esfuerzo considerable por promover la construcción de una infraestructura terrestre regional que consistía en la proyección y construcción de la nueva carretera que comunicó el Pacífico mexicano y el Occidente mediante la prolongación del camino Guadalajara-Autlán-Barra de Navidad, y de allí a lo largo de la costa hasta Manzanillo- vía larga-; el trazo del camino costero que enlazó por primera vez el puerto de Manzanillo con Acapulco, Puerto Ángel y Salina Cruz; la conclusión de la carretera Jiquilpan-Colima-Manzanillo totalmente pavimentada; y la finalización y puesta en servicio de la importante carretera Guadalajara- Ciudad Guzmán-Colima-Manzanillo -vía corta-.⁷⁶

⁷⁶ En 1947 entró parcialmente en servicio la carretera Colima-Guadalajara, utilizando la brecha Tonila-Atenquique, aunque fue hasta la primera mitad de la década de 1960 cuando quedó pavimentada totalmente y entró en servicio.

El Gobierno Federal en parte, a través de la realización de vías terrestres para los automotores, no sólo buscó incentivar e incrementar la estructuración del hinterland central mexicano,⁷⁷ sino también proyectarlas como el mejor medio de integración y desarrollo económico regional a partir del puerto de Manzanillo.

Por otra parte, la federación con relación a Manzanillo, emprendió y promovió nuevas e importantes obras técnicas en la infraestructura portuario-comercial que se expresaron: en la realización de obras de dragado para aumentar la profundidad de la bahía y en la prolongación del rompeolas construido en 1901 para ofrecer mayor seguridad a las embarcaciones; la edificación y puesta en servicio por primera vez de un Muelle Fiscal para mejorar y agilizar el manejo, almacenamiento y custodia de la carga comercial; en la introducción de vías de ferrocarril de acceso hasta el Muelle Fiscal; así como en el inicio y larga construcción del denominado Puerto Interior de Manzanillo; esta última obra pública la más trascendente en su consolidación como un espacio portuario comercial acorde a los requerimientos regionales e internacionales de la división territorial del trabajo.

El Gobierno Federal se caracterizó por expedir una nueva legislación marítima que definió a la Secretaría de Marina como la nueva y máxima autoridad responsable de proyectar y ejecutar las obras de infraestructura portuaria nacional, por lo que esta dependencia Federal con relación al puerto colimense, tendrá entre su inicial y más trascendente responsabilidad la de efectuar y realizar los estudios de factibilidad técnica y financiera de construcción de un Puerto Interior en Manzanillo, debido a que la bahía de "Manzanillo regularmente experimenta una ola de fondo que provoca movimientos muy perturbadores tanto para la seguridad de las embarcaciones como para facilitar las maniobras de carga y descarga de mercancías".

En 1935 la Secretaría de Marina dio los pasos iniciales hacia la construcción del primer proyecto de Puerto Interior integral en Manzanillo, que tuvo entre sus

⁷⁷ A partir de la década de 1940 el enlace comercial ferroviario entre el puerto de Manzanillo con el occidente era muy débil, por lo cual fue superado por el servicio de autotransporte terrestre.

principales características: constituir un espacio portuario-comercial acondicionado técnicamente para brindar más seguridad a las embarcaciones y facilitar las maniobras de carga y descarga de mercancías, -incluidos los servicios marítimos y terrestres complementarios-; y seleccionar a la laguna de Cuyutlán como sitio para construir dicho Puerto Interior, consistiendo este proyecto en comunicar a la laguna de Cuyutlán con el Océano Pacífico a través de un canal de 300 metros de ancho desgajando y haciendo un tajo en uno de los cerros del entorno portuario, así como dragar el fondo lodoso de la laguna de Cuyutlán, y levantar en sus márgenes todas las instalaciones portuarias.

Sin embargo, siendo el general Lázaro Cárdenas presidente de México aunque fueron autorizados y se efectuaron parte de las acciones de mayor dificultad técnica expresadas en las obras del tajo del cerro,⁷⁸ hubo cambio de régimen y cambio de programas portuarios; de golpe se ordenó la suspensión del proyecto bajo el argumento oficial de que "había un error técnico al considerar como factible la laguna de Cuyutlán para albergar el Puerto Interior" (Aguayo, 1968).

a) El Muelle Fiscal de Manzanillo

En el periodo comprendido de 1940 y 1970 fue sin duda la obra de infraestructura portuaria más importante construida por el Gobierno Federal a través de la Dirección del Sr. Luis Ángel Arellano -comisionado del Departamento de Obras Marítimas de la Secretaría de Marina-, quedando determinada su localización y trazo tanto por la cercanía a la Estación de la vía ferroviaria Manzanillo-Guadalajara como por la protección y abrigo que ofrece el trazo del rompeolas construido a principios del siglo XX y en proceso de extensión en la década de 1940.

Constituye un muelle de carga general de forma vertical mar adentro con relación al Malecón sostenido a base de pilotes y con una cubierta cuadrangular de concreto armado, teniendo una longitud de 216 metros del lado este y 236 metros

⁷⁸ Las obras iniciales tuvieron un costo de 8 millones de pesos, pero el proyecto global tenía un costo estimado de 205 millones.

en el lado oeste, y un ancho de 59 metros aproximadamente, estimándose que a lo largo del muelle pueden amarrar simultáneamente: 2 barcos de 10 mil toneladas, y a lo ancho uno de mil toneladas.

Su diseño técnico es para una carga superficial de 4 toneladas por metro cuadrado, lo que es bastante para un muelle de carga general, cuenta a cada lado con dos vías de tren, y también con una grúa movida por vapor con capacidad de elevación de 7 toneladas, contándose además con bandas transportadoras para el manejo de minerales; incluido corriente eléctrica y alumbrado para facilitar las maniobras nocturnas.

Por otra parte y de manera complementaria a la puesta en servicio del Muelle Fiscal, la Secretaría de Marina realizó otra serie de obras de acondicionamiento portuario entre las que destacaron: los trabajos de ampliación y mejoramiento del Malecón "Miguel Alemán" en una extensión de 325 metros, y calado que oscila entre los 5.50 metros hasta los 3.00 metros; la construcción y prolongación de 200 metros del rompeolas construido a principios del siglo; y las obras de dragado en la rada o zona de ingreso y maniobras de las embarcaciones que entran a la bahía.⁷⁹ En este sentido, la Secretaría de Marina había realizado estudios técnicos en la bahía de Manzanillo identificando dos fondeadores naturales: uno, que constituye la principal área de fondeo y que comprende la zona situada a 600 metros del extremo de rompeolas, con profundidad de 18 a 25 metros, y fondo de arena dura, donde pueden distribuirse sin problema de seis a ocho barcos grandes; y otro, que constituye la segunda área de fondeo, situada entre el rompeolas de protección y la playa de San Pedrito, con una profundidad de 11 a 12 metros, fondo de arena dura, y está comprendida dentro del área de maniobras del puerto (Secretaría de Marina, 1972: 8- 11). Ver al respecto foto de la obra de construcción

⁷⁹ Estas primeras obras de infraestructura portuaria tuvieron un costo de 16 millones de pesos.

**FOTO NÚM. 6
LA CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE FISCAL (AL FONDO)**



Fuente: Archivo personal MSGV.

Con la construcción y puesta en servicio del nuevo Muelle Fiscal, la infraestructura portuaria de Manzanillo mejoraría no sólo por ofrecer mayor seguridad a las embarcaciones y agilizar los servicios de carga y descarga, almacenamiento –bodegas techadas-, y custodia fiscal de mercancías, además de su traslado más rápido hacia adentro o fuera del país, sino también por la posibilidad real de proporcionar por primera vez un servicio portuario-comercial a tres embarcaciones simultáneamente, lo que implicará también mayor exigencia portuaria principalmente en los trabajos de coordinación administrativa y laboral de las diversas Agencias Aduanales, la CROM, e instituciones federales encargadas de manejar la carga y descarga de mercancías.

**FOTO NÚM. 7
MUELLE FISCAL**



Fuente: PEMEX, 2005

b) El Puerto Interior en la laguna de San Pedrito (1954-1970)

A pesar de los esfuerzos del Gobierno Federal en infraestructura portuaria, desde la segunda mitad de la década de 1940 comenzó a cobrar sentido que la ausencia de una infraestructura portuaria adecuada afectaba el desarrollo general del país, y hacía necesario dotar a Manzanillo de un Puerto Interior, en el contexto del modelo “sustitutivo de importaciones” y el incremento de la actividad mercantil regional en función del tráfico portuario entre quienes se dedicaban a la vida económica.

Con lo anterior entre 1944 y 1946 se retomó la idea de construir un Puerto Interior en Manzanillo, considerándose entre sus opciones técnicas: la ampliación del Muelle Fiscal, o construirlo en un sitio distinto con relación a aquel considerándose como argumento principal al respecto que la bahía “no es un lugar seguro” a la navegación y propicia que las compañías aseguradoras de navíos cobren tarifas que hacían incosteable el tráfico portuario-comercial por el lugar.

Otra de las cuestiones técnicas que también justificaban la construcción del Muelle Interior se inscribió dentro del programa Federal "La marcha hacia el mar", el cual hizo que Manzanillo se volviera inicial y paulatinamente más atractivo como centro para el establecimiento de una planta siderúrgica, "pues lleva la ventaja por sus instalaciones portuarias ya existentes" (Tiempo citado por Godau, 1954); al respecto, la Secretaría de Marina sugería la construcción de un muelle para el manejo de minerales pues aunque considera que las perspectivas para el futuro inmediato de Manzanillo son limitadas, "la situación puede cambiar si los depósitos de minerales en el hinterland son tan importantes, y se conceden permisos para la exportación de hierro" (NEDECO, 1955: 139).

La posibilidad era incluso mediante el proyecto del nuevo Puerto Interior diversificar y consolidar la exportación de minerales tales como manganeso, hierro, sílice, fósforo, etcétera-, debido a que por la condición de puerto del lugar en la primera mitad de la década de 1950 por requerimientos externos se habían exportado mil toneladas de espato-flour a Japón; cerca de 19 millones de toneladas de mineral de hierro -traído vía ferrocarril- desde Piscila, Colima; y 250 mil toneladas de manganeso por mes en promedio extraído y trasladado desde Autlán, Jalisco.

Sin embargo, la idea de construir un Puerto Interior funcional como espacio exportador de minerales quedaría cancelada a raíz de los cambios en la política económica del Gobierno Federal determinando bajo el contexto del modelo "sustitutivo de importaciones" prohibir exportaciones de mineral de hierro para conservarlo como reserva de la industria siderúrgica al considerarla un sector económicamente estratégico nacional, además de que por otra parte el puerto de Manzanillo con relación a los principales depósitos de hierro localizados más cercanamente -Piscila y Minatitlán- presentaba una infraestructura terrestre vial muy deplorable.

Sin embargo, en el mes de enero de 1954 el presidente de México, Adolfo Ruiz Cortínez, tomaría la decisión de construir lo que será "el puerto interior de mayor capacidad en todo el Pacífico" mexicano, obteniendo la licitación inicial de construirlo la empresa Urbanizadora y Constructora América.

Entre las cuestiones técnicas del nuevo Puerto Interior destacan que el lugar seleccionado para construirlo es la laguna de San Pedrito, debido en parte a que es un sitio en gran medida protegido por la prolongación del rompeolas,⁸⁰ en parte por disponer de una amplia y considerable extensión de terreno plano para su construcción y futuro crecimiento físico -considerándose tanto el tipo de muelles a construirse como la naturaleza y diversidad de servicios de tráfico comercial- carga general, minerales, frigoríficos, empacadora de pescado, etcétera- que funcionalmente podría ofrecer el puerto de Manzanillo-, y en parte porque en la laguna de San Pedrito son favorables a la navegación ya que “las mareas del puerto son mínimas” y “la corriente es de irregular intensidad” en dirección de la costa y más fuerte mar afuera (Secretaría de Marina, 1972).

Durante la presidencia de López Mateos en relación con la construcción de este proyecto portuario-comercial, se realizaron obras como la demolición de parte de un cerro para tender un acceso terrestre vial hasta la nueva área portuaria, pero fue con el gobierno del presidente de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) cuando prácticamente se terminó de construir gran parte de lo que será el nuevo Puerto Interior de Manzanillo como:

La realización de un Tajo en la bahía para comunicar el Océano pacífico con la laguna de San Pedrito; obras de dragado y diseño de la dársena o área para las maniobras de las embarcaciones en la laguna de San Pedrito; dos espigones paralelos de 240 metros de ancho, 880 metros de largo y 12 metros de profundidad para evitar el azolve del canal de acceso que comunica el Océano Pacífico con la laguna de San Pedrito; un sistema vial del Puerto Interior, -incluyendo obras de relleno de la bahía y la laguna de Cuyutlán- para dar paso a las vías del ferrocarril de acceso al Puerto Interior, quedando entroncada desde la vía ferroviaria principal Manzanillo-Guadalajara iniciando cerca de la calle Hidalgo, continuando por “El Tajo”, después por el lugar denominado Playita de en medio, hasta llegar a San Pedrito; Una carretera de 7 kilómetros de longitud siguiendo el borde de la laguna de San Pedrito hasta entroncarse con el camino Manzanillo-Cihuatlán, y una carretera -desde “El Tajo” hasta la glorieta del puente de San Pedrito- de 4 carriles y 32 metros de ancho, incluido un camellón intermedio pavimentado, identificado como periférico del Puerto Interior; Muelles de altura suficientes de carga general de minerales y miel;

⁸⁰ En términos ecológicos la laguna de San Pedrito constituye una zona de manglares de extraordinaria riqueza natural.

silos; patios de almacenamiento y maniobras; edificios administrativos, etcétera, así como también la complementaria infraestructura de energía eléctrica, agua potable, y de drenaje, etcétera en función de este nuevo espacio portuario-comercial.

En realidad, en la década de 1960, la construcción y casi conclusión de éste nuevo espacio portuario-comercial en Manzanillo, además de expresarse como una obra pública transexenal, y sujeta a los avatares financieros relacionados con los cambios sexenales de la federación, en otro sentido también significa el reconocimiento del propio Gobierno Federal ante los insuficientes servicios portuarios existente en nuestro país, a tal grado inclusive que "tenía que subsidiar la exportación para hacerla competitiva internacionalmente" (Santoyo, s/f.: 212).

c) PEMEX y la nueva infraestructura marítima de abastecimiento de combustible

Por otra parte, bajo el contexto de la nacionalización de la industria petrolera nacional, la empresa Petróleos Mexicanos (PEMEX) inició la construcción de sus instalaciones portuarias para abastecer de hidrocarburos la zona de influencia del puerto, siendo la primera de ellas, un muelle tipo "T" de 30 metros de extensión y 11 metros de profundidad, y tanques con una capacidad de almacenamiento de 160 mil barriles, localizándose la ubicación de dichas instalaciones e infraestructura en la línea donde inicia el rompeolas de protección del puerto de Manzanillo, en la parte occidental, construido en las postrimerías del siglo XX.

Con este muelle construido en "T" se buscó, aunque sin llevar a cabo los trabajos de dragado, encontrar la profundidad adecuada para las maniobras y operaciones de barcos de hasta 17 mil toneladas, que eran los de mayor porte de la flota de PEMEX hasta la década de 1940. Inicialmente, en este muelle sólo podía atracar una embarcación por tener un solo paramente de atraque, cualquiera que fuera su capacidad de movimiento de tonelaje.

Con relación a la función económica de Manzanillo como proveedor de combustibles a cargo de la empresa PEMEX, durante la década de 1950 destacó en el Pacífico central mexicano por disponer de instalaciones portuarias con una

capacidad de abastecimiento de combustible a los buques de "30 toneladas/ hora" (Suárez, 1987).

A mediados de los años cincuenta, la empresa PEMEX a través del puerto de Manzanillo importaba: gas-oil; gasolina; petróleo; gas natural; y exportaba: aceite lubricante; gas-oil; y combustibles.

Véase al respecto el movimiento de carga de combustible en la bahía de Manzanillo registrado por la empresa PEMEX entre los años de 1937 a 1953 en el cuadro núm.10

**CUADRO NÚM. 10
ENTRADA, NÚMERO DE NAVÍOS Y PORTE DE LAS EMBARCACIONES
QUE ENTRARON A LA BAHÍA DE MANZANILLO ENTRE 1937 Y 1953**

Buques volanderos o tomando combustible	Núm. de navíos	Toneladas
1937	43	45, 625
1942	18	12, 151
1951	38	71, 712
1952	33	59, 376
1953	44	63, 190
Buques de línea		
1937	6	28,014
1942		
1951	3	10, 954
1952		
1953	3	26, 821

Fuente: NEDECO, 1955: 12 Y 13

Derivado en parte por la infraestructura portuaria instalada por el Gobierno Federal, en 1950 el puerto de Manzanillo tenía un movimiento de 7' 200 mil toneladas de movimiento comercial (Santoyo, s/f. 212), a la vez que en los tres primeros años de la misma década de 1950 entraron a la bahía un promedio de 38 barcos de 5 mil y 10 mil toneladas, y 7 barcos de entre 2000 y 5000 toneladas de carga comercia (Ibid.: 139), es decir, un barco comercial en promedio cada mes, cifra que aumentaría considerablemente entre 1955 y 1968.

3.4. El Occidente mexicano y la importancia portuario-comercial de Manzanillo

En forma creciente desde la década de 1940 a raíz de la nueva política económica federal de fomentar los sectores económicos de carácter exportador entre los que destacan el sector agrícola nacional, y del impulso a la infraestructura terrestre regional y portuaria, el Occidente mexicano destacando los estados de Jalisco y Colima experimentaron un auge y dinamismo económico inusual como productores y exportadores de productos primarios, es decir "la política nacional que demandaba la producción de productos agrícolas de exportación para el mercado extranjero", convirtió al Occidente de México no sólo en uno de los más importantes productores y exportadores agrícolas del país, sino también derivó en que el puerto de Manzanillo se convirtiera en la principal vía exportadora de dichos productos siendo el "de mayor incremento portuario-comercial" nacional sobre todo durante la década de 1960.

Y es que durante el periodo de 1940 a 1970 el creciente acondicionamiento portuario-comercial de Manzanillo, no sólo estimuló un enlace e intercambio comercial creciente con países extranjeros distantes geográficamente como Japón, Canadá, EU, Europa (Polonia), Centro y Sudamérica (Perú) y con ciudades económicamente importantes del interior del país como Autlán, Guadalajara, Ciudad Guzmán, Aguascalientes, Apatzingán, Zamora, Tepic, Distrito Federal., Colima, Tecomán, etcétera, sino que en esa medida también favoreció considerablemente el tráfico de mercancías diversas hacia fuera y dentro del país tales como: algodón, maíz, carbón, cereales, azúcar cruda, vinos y licores, pepitas de calabaza enlatadas, artesanías, manufacturas de piel de caguama, harina de pescado, material de electricidad, partes de maquinaria, minerales -nitrato de sodio, manganeso, hierro, sulfato de amonio, etcétera-, jugo de limón, brea, manufacturas, sal, partes de automotores, automóviles, miel, etcétera, destacando sobre todo Jalisco y Colima en calidad de importantes exportadores de productos agrícolas como maíz, limón, plátano, mango, entre otros.

Si durante la década de los años cincuenta, el movimiento y manejo de carga general anual por el puerto de Manzanillo tuvo un promedio de 253 mil toneladas como máximo y de 77 mil como mínimo, durante la década de los años sesenta, el estado de Jalisco se convirtió en el primer productor y exportador de maíz en México, comercializándolo en gran medida por el puerto de Manzanillo (Rivière, 1973: 184); en este sentido entre 1950 y 1967, los volúmenes de maíz exportado por el Estado de Jalisco por Manzanillo fueron considerables, de tal manera que en 1950 se exportaron 253 mil 367 toneladas; en 1959, 200 mil 901 toneladas; en 1960, 605 mil 705 toneladas; en 1964, 836 mil 928 toneladas; en 1965, 360 mil 684 y en 1967, 597 mil 507 toneladas, siendo Manzanillo el puerto de la República Mexicana "que mayor incremento reveló en marina mercante" (Ibid.: 187).

En este mismo contexto de importancia económica fundamental de Manzanillo como espacio portuario comercial funcional del occidente mexicano, la empresa paraestatal mexicana Comisión Nacional de Subsistencia Popular (CONASUPO) en calidad de exportadora de cereal más importante del país lo designó como "puerto exportador" preferente.

Ver al respecto el siguiente cuadro comparativo entre Veracruz y Manzanillo en cuanto al volumen y manejo de maíz en un solo año:

CUADRO NÚM. 11
MAÍZ TRANSPORTADO POR FERROCARRIL
(1965)

Guadalajara- Tlanepantla (DF)	95, 844. 51 Toneladas
Guadalajara- Manzanillo	203, 091. 81 Toneladas
Guadalajara- Veracruz	39, 571. 34 Toneladas

(Rivière 1973, 184)

Pero en el Occidente mexicano el puerto de Manzanillo no sólo cobró una importancia portuario-comercial preeminente por el tráfico y manejo de productos primarios, sino también por el papel destacado como espacio estratégico de exportación e importación de productos de naturaleza mineral, destacando al respecto la empresa Minera de Autlán (Jal.) que llegó a exportar hasta 25 toneladas de manganeso a Estados Unidos, a la vez que eran importadas hasta 37

mil toneladas de sulfato de amonio en promedio anualmente; un tráfico portuario-comercial importante de minerales movidos por Manzanillo, que tan sólo por concepto de impuestos correspondientes a los embarques de hierro y manganeso realizados desde Autlán, Jal., tuvieron un equivalente de más de 30 millones de pesos para la federación.

Con relación al estado de Colima, la política nacional de pretender consolidar la economía a través de productos agrícolas de exportación, a partir de la década de 1950 sobre todo se tradujo en el determinante impulso y consolidación del valle agrícola de Tecomán como el centro de acumulación de capital más dinámico del estado de Colima, no sólo a través de la producción y comercialización de productos agrícolas como limón, aceite esencial de limón, plátano, copra de coco, y algodón, sino también en función de la utilización del puerto de Manzanillo como principal vía exportadora. Durante este periodo Tecomán pasó de constituir un pueblo sin importancia económica a ser una localidad que tuvo un acelerado proceso de acumulación de capital en función de la producción y exportación de productos agrícolas, tales como el limón, con fuerte demanda del mercado norteamericano.⁸¹

Fue durante la Segunda Guerra Mundial cuando los Estados Unidos carecieron de las fuentes del Mediterráneo para el abastecimiento de ciertos productos agrícolas; en primer término el valle central de Colima y Coquimatlán y posteriormente, el valle de Tecomán, convirtieron a la entidad en emporio agrícola de importancia regional y nacional, es decir, como la historiadora Mirtea Acuña señala, en Colima "fue hasta los años cuarentas que se desarrolla el proceso modernizador, alcanzando durante la década de los cincuentas una fuerte apertura, y toma fuerza el despegue agrícola del valle de Tecomán. Se va produciendo el cambio de una agricultura de subsistencia hacia otra de tipo comercial capitalista" (Acuña, 1993: 8).

⁸¹ Es importante destacar que a tono con la política nacional, en Colima el gobierno del general González Lugo (1940- 46) destacó por el importante esfuerzo en construir la infraestructura agrícola que convirtió el valle de Tecomán en un dinámico emporio agrícola.

Tal modernización agrícola colimense, estuvo no sólo estrechamente relacionada con la inmigración poblacional foránea -procedente en su mayor parte de Jalisco, Michoacán, y el norte del país-, sino también se expresó en el surgimiento de una burguesía agrícola capitalista -"barones de la tierra"- que tendrá como característica principal la concentración y apropiación de las mejores tierras agrícolas del valle de Tecomán; a la vez de beneficiarse de las políticas estatales sobre todo expresada en la construcción de canales de riego; la ampliación de la red de caminos terrestres; la experimentación de nuevos cultivos, y la intensificación de otros más, etcétera, representando en sentido económico "la década de oro de Tecomán".

Fue sin duda en el contexto estatal de promoción agrícola que Tecomán destacó por la producción y comercialización del limón constituyéndose rápidamente en una de las contribuciones económicas fundamentales del estado de Colima.

Un producto cítrico que había sido introducido a la entidad desde Europa a través del puerto de Manzanillo durante la época Colonial y hasta principios del siglo XX se había venido cultivando principalmente en los patios de las casas colimenses con fines de consumo familiar, pero desde la segunda década del siglo XX (1920) ⁸² empresarios como el Sr. Torres en calidad de intermediario comenzaron a comprarlo con fines de revenderlo a importantes empresas norteamericanas como Wells Fargo Co. y Callago Full Co., además de exportarlo a Japón vía Manzanillo en embarques regulares de entre 800 a 1 000 cajas de 30 kgs cada una en promedio (Acuña, 1993: 346).

Hacia 1935 Tecomán se caracterizaba por exportar semanalmente entre 3 y 4 mil cajas conteniendo jugo de limón -envuelto en papel celofán- y aceite esencial envasado a Estados Unidos; en 1953 tan sólo la empresa Golden Citrus Juice Inc. de la ciudad de Florida, Estados Unidos compraba 200 mil galones de jugo de limón y de aceite esencial al Sr. Melchor Vela García. En 1955 Colima y Tecomán exportaban "alrededor del 40 por ciento de la producción mundial de aceite esencial

⁸² Por ejemplo en 1911 en Manzanillo la Hacienda de Juluapan contaba con unos 10 mil árboles de limón.

de limón, y para 1958 la ciudad de Nueva York vía Manzanillo compraba todo el limón producido en Colima; al respecto, debido a la importante exportación de limón Tecomán fue considerada “la capital mundial del limón”. (Ibíd.: 348)

Durante estos años otro de los productos que la entidad de Colima y principalmente Tecomán produjo y exportó en cantidades considerables fue el plátano, cuyos antecedentes comerciales datan de la primera década del siglo XX cuando importantes miembros de la burguesía terrateniente colimense como el Sr. Arturo Meillón propietario de la Hacienda de Cuyutlán, el ex-gobernador Enrique O. De la Madrid y el Sr. Ricardo M. Stadden lo exportaban a Estados Unidos en volúmenes considerables, aunque fue en la década de 1940 cuando desde la Hacienda de Calera se comenzó la industrialización del plátano con fines de exportación a Estados Unidos y Japón, y ya para 1957 lograban exportarse volúmenes de hasta un millón y medio de pesos. Es precisamente en la década de 1950 cuando la producción de plátano en la entidad llegó a representar hasta 6 toneladas mensuales y a alcanzar un valor comercial total de 54 millones de pesos anualmente.

Precisamente, empresarios jaliscienses como la familia Leño no sólo fincan sus intereses principalmente adquiriendo grandes extensiones de terrenos agrícolas en Tecomán, sino que el valle de Tecomán compite nacionalmente con el estado de Tabasco en la producción y exportación de plátano a Estados Unidos; los embarques de plátano de exportación desde Tecomán por Manzanillo no sólo llegaron a sumar hasta 600 toneladas por semana, sino también que Colima se convirtiera en líder del ramo del país (ver Acuña, 1993: 324).

En Colima, también en estos años otro producto agrícola comercialmente importante fue el cultivo y la exportación de algodón, cuyos antecedentes comerciales se remontan a la década de 1830 en que a lomo de mulas se enviaban importantes cantidades de algodón desde Colima hasta la ciudad de Guadalajara principalmente para ser procesadas por sus fábricas textiles, y ya para la segunda mitad del mismo siglo XIX era enviado a través del puerto de Manzanillo a San Blas, Mazatlán, Guaymas, Baja California y Acapulco, así como al extranjero.

En 1909 la entidad de Colima se caracterizaba por sumar cerca de 22 mil 977 hectáreas dedicadas a la producción de algodón con fines comerciales y hasta 1940, sobre todo Tecomán, Manzanillo e Ixtlahuacán derivado de solicitudes de empresas extranjeras como Vokar se distinguieron por exportar algodón por el puerto de Manzanillo a países europeos como Hamburgo, Alemania.

Pero fue durante la década de 1950 que la siembra y compra de algodón abre "halagüeñas perspectivas para la economía del Estado," estimándose tan sólo en 1954 una exportación nacional de 40 millones de toneladas, y en esa medida se convirtió en "una de las bases más sólidas de la economía rural mexicana," al representar para el país el "23 por ciento de las divisas" y ventas equivalentes estimadas de hasta "2 550 millones de pesos mexicanos" (Acuña, 1993: 200).

Durante los años 1940 a 1970 la política principal del Gobierno Federal fue ampliar el mercado interno promoviendo sectores estratégicos económicamente como la industria siderúrgica y principalmente el fuerte potencial exportador agrícola. En el occidente mexicano se expresó tanto en la conversión de Jalisco como el principal exportador de productos agrícolas por el Pacífico central mexicano, como en el surgimiento de una poderosa burguesía agrícola en Tecomán, Colima teniendo como fuente principal de acumulación el mecanismo de la privatización y monopolio de la tierra así como de la exportación por el puerto de Manzanillo.

3.5. Manzanillo y los límites de la política portuaria nacional

Entre 1940 y 1970, no obstante que por primera vez la política nacional se expresó en un esfuerzo creciente por penetrar e integrar física y económicamente el interior del país y en este sentido explícitamente se reconoció el fomento de los puertos como áreas estratégicas para alcanzar el desarrollo regional y nacional, en realidad, expresado en el programa "La marcha hacia el mar", fue más discurso que integración, pues durante este periodo afloraron contradicciones emanadas del choque entre las expectativas de crecimiento económico trazadas por el Gobierno Federal y las insuficientes adecuaciones y transformaciones de la infraestructura portuaria, es decir, por parte del Gobierno Federal la falta de una visión integral del

desarrollo portuario más allá de la mera construcción de la infraestructura marítima y que en el caso de Manzanillo se tradujo críticamente en la incapacidad y saturación funcional del espacio y sistema portuario-comercial configurado propiamente por el Gobierno Federal ante los extraordinarios e imprevistos volúmenes de carga comercial que requirieron manejarse por el puerto de Manzanillo principalmente en la década de los años sesenta.

Los graves conflictos territoriales de la función portuario-comercial de Manzanillo constituyen, en gran medida, la expresión al interior del Estado de la ambigüedad y duplicidad que existe alrededor de las competencias y alcances institucionales para el desempeño de la multiplicidad de funciones que debe realizar el Estado. Así la nueva política del Gobierno Federal entre 1940 y 1970 se expresó en la creación de nuevas figuras institucionales y competencias que se superponen, interfieren o se duplican en el ámbito territorial, convirtiéndose ello en parte fundamental de las contradicciones del desarrollo portuario del lugar.

Entre 1940 y 1970 Manzanillo destacaría por el grave desprestigio de su función como espacio portuario-comercial adecuado en el manejo de la carga y descarga de mercancías, derivado sobre todo de la decisión de la Secretaría de Marina de seleccionar y construir el Muelle Fiscal en el lugar identificado como "La Playita de en medio", que se seleccionó debido a razones técnicas, por la protección marítima que ofrecía el rompeolas, el aprovechamiento del Malecón, y la cercanía de la Estación ferroviaria -lo que favorecía el ahorro de erogaciones financieras en la construcción de más vías férreas y a la vez facilitaba el transporte de mercancías-, en contraste dicha área ofrecía la fuerte restricción de no disponer de superficie plana para posibles ampliaciones físicas y en esa medida de mejoramiento del servicio portuario-comercial ante un potencial crecimiento futuro.

Durante este periodo Manzanillo se caracterizó por las graves dificultades técnicas esencialmente vinculadas a la insuficiente construcción de la infraestructura portuaria marítima y terrestre como espacio portuario regional funcionalmente adecuado frente a los extraordinarios volúmenes de mercancías que el occidente mexicano requirió mover con fines comerciales durante estos años. Tales restricciones técnico-portuarias, estaban estrechamente relacionadas

con la propia localización y características del diseño del Muelle Fiscal, con la insuficiente disponibilidad de espacios de almacenamiento y custodia de la carga general y con los servicios de transporte comercial ferroviario.

Poco después de haber entrado en operaciones “el único muelle fiscal que sirve para las operaciones de altura se encuentra en pésimas condiciones, expresándose ello, no sólo en que los buques mercantes tienen que permanecer varios días fondeados en la bahía en espera de turno para cargar o descargar sus mercancías,⁸³ sino también en que las demoras significan mil dólares por cada día que pierden los buques, lo que quiere decir que en 20 días desperdiciados, la demora cuesta 20 mil dólares, que equivale a un cuarto de millón de pesos con el consiguiente desprestigio de nuestro puerto, que se cataloga por los compañías armadoras como deficiente en sus instalaciones marítimas”⁸⁴

Entre las deficiencias técnicas más importantes que presenta el Muelle Fiscal de Manzanillo, se señala que no ofrece ninguna seguridad a las embarcaciones mercantes para efectuar maniobras “por las constantes resacas” que entran a la bahía, obligándolas en ciertos casos a retirarse del muelle, interrumpiendo la carga y descarga de sus mercancías, pues “faltan defensas”⁸⁵ adecuadas para evitar que se golpeen los cascos de los navíos. Al respecto, varios buques sufrieron averías debido a la fuerte resaca, mientras que dos inspecciones efectuadas por empleados de la compañía aseguradora Lloyd’s⁸⁶ calcularon en varias decenas de miles de pesos, pues además de las grandes averías a los cascos, se rompieron 6 “cuadernas.”⁸⁷ En tal sentido, se señalaba que de no atenderse este problema del Muelle Fiscal se corre el riesgo de que las compañías aseguradoras de embarcaciones “...declaren a Manzanillo como puerto inseguro por el alto riesgo de averías”.

⁸³ La permanencia del barco en la bahía, además del aumento de gastos de estadía, significa también pérdidas para las empresas armadoras y consignatarios de mercancías que sufren demoras en recibir los cargamentos con la oportunidad que se requiere.

⁸⁴ Los primeros 6 meses de 1967 no hubo un solo día que no hubiera estado ocupado el Muelle Fiscal.

⁸⁵ Especie de amortiguador que se coloca entre el muelle y el barco para evitar que éste se golpee cuando es amarrado para ser descargado.

⁸⁶ Compañía naval de seguros.

⁸⁷ Especie de costilla de la embarcación.

Con el diseño y construcción del Muelle Fiscal Manzanillo hubo condiciones técnicas materiales de ofrecer servicios de carga y descarga a tres embarcaciones simultáneamente, sin embargo, no tuvo la capacidad para el anclaje de barcos de gran calado, lo cual redujo su capacidad a un 50 por ciento para atender la navegación comercial de este tonelaje. Al respecto, entre las quejas técnicas se señalan que las obras de dragado realizadas frente al Muelle Fiscal no poseen la profundidad suficiente para barcos mercantes de 10 mil toneladas de porte.

La superficie del Muelle Fiscal, un área menor de 12 mil mts.2, específicamente considerada para zona de almacenamiento y custodia de la carga comercial, también resultó insuficiente derivando en pérdidas cuantiosas a quienes estaban relacionados económicamente con los servicios portuarios.

Durante estos años, debido a la falta de almanecenes, se volvió una constante que diversos productos agrícolas perecederos para la exportación tales como maíz, trigo, etcétera quedaran acumulados varios días y expuestos al aire libre y lluvia, generando pérdidas económicas considerables a los interesados, además de que dicha carga estibada a lo largo y ancho de los terrenos aledaños al muelle,⁸⁸ generaban problemas de tráfico en la ciudad, así como obstrucción a la bahía. También derivado de la saturación en los almacenes del Muelle Fiscal, fueron experimentadas pérdidas por el manejo de productos como el algodón de exportación que se producía en la región de Apatzingán, Mich., y que por descuido y negligencia se contaminó con mineral de manganeso, de tal manera que ya no lo compraron los importadores⁸⁹ (Suárez, 1988).

En la década de 1960 era frecuente que camiones cargados de maíz y carbón tuvieran que estacionarse en las calles aledañas al Muelle Fiscal estorbando la circulación portuaria por varios días debido a que sólo había una báscula trabajando ocho horas diarias,⁹⁰ agregándose a ello que los servicios

⁸⁸ Son: años en que las áreas y calles aledañas al Muelle Fiscal como El Playón, la Playita de en medio, las banquetas del Edificio Federal, La Estación del ferrocarril, etcétera se veían llenas de mercancía estibada durante días.

⁸⁹ A raíz de este problema los productores decidieron exportar su producto por el puerto de Mazatlán.

⁹⁰ En estos años se llegaban a contar hasta 200 camiones de carga estacionados en las calles.

aduanales eran de lunes a viernes, lo que repercutía en considerables pérdidas económicas para las navieras.

Debido a la fuerte demanda de servicios portuario-comerciales y las pérdidas económicas mencionadas anteriormente,⁹¹ importantes empresas privadas y paraestatales como ANDSA y CONASUPO, se caracterizaron por la gestión constante para construir, ampliar y mejorar la infraestructura portuaria, ante la necesidad imperiosa de contar con recintos adecuados para el almacenamiento de productos, como el caso que se suscitó en noviembre de 1966 cuando existió el riesgo de perderse 24 mil toneladas de maíz por no haber bodegas disponibles y estar la mercancía a la intemperie.

Por su parte, la Asociación Nacional de Depósito (ANDSA), en calidad de empresa paraestatal más importante en el manejo y distribución de cereales del país, destacaría por gestionar la construcción de un nuevo muelle y almacenes especializados para la exportación de cereales –maíz-, considerando el “morro de la antigua planta de luz”,⁹² como sitio apropiado para su ubicación. Por otra parte, justificaba la construcción al señalar el compromiso que tenía para exportar 580 toneladas de maíz a Japón y Polonia, así como por la falta de muelles en Manzanillo, mencionando que “los embarques habían sido lentos, y provocado problemas graves de almacenamiento”.⁹³ En el mismo sentido la empresa también se justificaba al señalar que en el área identificada como “El Playón” –junto a los terrenos del ISSSTE-, y en las orillas de la laguna de Cuyutlán, mantenía “100 mil toneladas de cereales para exportar expuestas al aire libre y con riesgo de sufrir daños en caso de lluvia.”⁹⁴

La Comisión Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO), a través de la Gerencia Regional⁹⁵ proyectaría “construir dos bodegas con capacidad de 15 mil toneladas, las cuales servirán para almacenar el algodón ejidal de Apatzingán,

⁹¹ Existe también el plan de la empresa Salinas del Pacífico de solicitar la concesión de un terreno para construir dos almacenes para sal en el espacio del Playón.

⁹² En este lugar se encontraba la pilotía del puerto, el lugar que servía para la navegación.

⁹³ La empresa señalaba que entre enero y marzo de 1966 sólo pudo embarcar 300 mil toneladas con grandes problemas técnicos y altos costos de manejo.

⁹⁴ ANDSA se caracterizó por destacar en la construcción de almacenes en el puerto.

⁹⁵ El Gerente en estos años fue el Sr. Hank González.

Mich., porque se ensuciaba con el Manganeseo que exportaba la empresa Minera de Autlán y sufría depreciación". Todo ello estaba enfocado a resolver el problema de escasez de bodegas en el puerto de Manzanillo, y "evitar las cuantiosas erogaciones que hacía por concepto "de demora de los furgones y trastornos registrados por la improvisación".

Derivado también del auge y diversificación agrícola del occidente mexicano⁹⁶ en el puerto de Manzanillo se construyeron nuevas obras de infraestructura industrial para embarcar mercancías perecederas, como la instalación de dos enormes tanques -localizados entre la estación del ferrocarril y la entrada del Muelle Fiscal-, para almacenar mieles incristalizables traídas de los ingenios azucareros de Quesería (Colima), Tamazula (Jalisco), Estipac, Santiago, Tule, Tala, La Purísima, y Morelos; utilizadas para preparar forrajes en nuestro país, y exportada a Estados Unidos donde la convertían en nitroglicerina.

La red y servicio ferroviario que movía la carga comercial estaba a cargo de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES),⁹⁷ lo cual fue otra de las restricciones materiales más relevantes que contribuyó al desprestigio portuario comercial de Manzanillo.

Entre las condicionantes del constante estrangulamiento ferroviario, en parte derivó de la existencia de una sola vía de ferrocarril trazada y puesta en servicio desde principios del siglo XX sin haberse contemplado su rehabilitación y modernización regional por parte del Gobierno Federal⁹⁸ mientras ampliaba y mejoraba la infraestructura portuaria, y en parte de las restricciones de

⁹⁶ En 1943 por el auge económico regional el Banco Industrial de Jalisco fundó un sucursal en Manzanillo

⁹⁷ En estos años FENAMEX dependía de la Gerencia General de Ferrocarriles con sede en Guadalajara.

⁹⁸ Las fallas y accidentes ferroviarios eran una constante, de tal manera por ejemplo que entre 1961-1962 se registraron 5 accidentes ferroviarios: el 2 de diciembre de 1961 entre la Estación de Alzada y Tonilita se descarrilan 5 furgones cargados con maíz a granel y otros productos; el 10 de marzo de 1962 entre las Estaciones de Fernández y Tonilita un convoy que traía un cargamento de azúcar de exportación con destino a Manzanillo se descarrila; el 5 de mayo cerca de Jala 5 carros de azúcar se descarrilan; el 17 de mayo se registra un nuevo descarrilamiento de unidades de miel; y el 19 de junio de 1963 se descarrila un tren de pasajeros. A ello se agrega que el ciclón de 1959 destruyó el puente sobre el río Armería, paso obligado del ferrocarril. Por lo demás en la década de 1960 se realizaban obras de rehabilitación del ramal férreo Guadalajara- Manzanillo frecuentemente, pero la empresa ferroviaria en ocasiones no cubría los pagos de dicho mantenimiento a tiempo, por lo cual los servicios de transportación de mercancías sufrían suspensiones (Ibid.: 4).

disponibilidad de espacio plano para maniobras ferroviarias en el propio puerto, además de los intereses político-administrativos creados como fue el caso de la Gerencia General Regional ferroviaria -personificada por el Lic. Manuel R. Palacios-⁹⁹ condicionantes que se combinaron para que, sobre todo, en las décadas de 1950 y 1960 el transporte ferroviario de mercancías por Manzanillo se inhibiera y prácticamente se paralizara.

Frente a los constantes problemas de embotellamiento y parálisis del tráfico ferroviario causado por los grandes volúmenes de carga mercantil que entraba y salía por el puerto de Manzanillo, empresas como la paraestatal ANDSA se caracterizaron por experimentar pérdidas millonarias ante las demoras causadas por el ferrocarril, considerándose que en algunas ocasiones esta empresa federal llegó a requerir el servicio de hasta mil furgones o unidades para transportar el maíz de la cosecha temporal de Jalisco y Colima a Manzanillo.

En otras ocasiones fue la falta de furgones disponibles la causa principal para que durante meses la carga comercial permaneciera estibada en las calles inmediatas a la Aduana Marítima, y para que las compañías navieras optaran por otros puertos del Pacífico mexicano como Mazatlán o Acapulco

Sin embargo, en la segunda mitad de la década de 1960, a raíz de que se intensificó significativamente el tráfico comercial por el puerto de Manzanillo,¹⁰⁰ el deficiente servicio ferroviario fue el factor principal de que por doquier hubiera mercancías para exportación o importación.¹⁰¹

La saturación e inmovilización de la carga comercial en el puerto se expresó en: "la estadía excesiva de las embarcaciones en la bahía; en que los carros de

⁹⁹ En estos años el Sr. R. Palacios es propietario de una flota de 60 camiones cargueros que cubren el servicio del puerto de Acapulco a la Ciudad de México, derivando de ello el desinterés por mejorar el servicio comercial ferroviario regional.

¹⁰⁰ Entre el mes de diciembre de 1965 y julio de 1966 todos los días llegaron barcos a la bahía de Manzanillo, de tal manera que en el mes de julio de 1966 un barco con destino a Japón fue cargado con 12 mil toneladas de maíz; otro más con 12 mil toneladas de azúcar a Estados Unidos; otro descargó 4 mil toneladas de harina de pescado; otro trajo 200 toneladas de partes de maquinaria; mientras otro más descargó 400 toneladas de nitrato de sodio y llevó mercancía a Centroamérica.

¹⁰¹ El Sr. Tomás Galindo Vásquez, Administrador de la Aduana Marítima ilustra la situación señalando que no cabía un solo bulto más en sus almacenes, al grado que las mercancías que normalmente se remonta a 12 sacos están estibándose hasta 25 y no es posible dar lugar a más mercancía.

ferrocarril fueron usados como improvisados almacenes; y los productos agrícolas perecederos como maíz, trigo, etcétera al quedar almacenados mucho tiempo terminarían pudriéndose” ¹⁰² (Rivière, 1973: 184); en todo caso una situación de parálisis portuario catastrófica que esencialmente derivó en “un agudo problema de pérdidas para las empresas” ¹⁰³ (Macías, 1962: 3).

En la década de 1960 el caso más evidente del “estrangulamiento” portuario comercial de Manzanillo, lo constituyen los productores de maíz del sur de Jalisco quienes en los primeros meses de 1967 no pudieron exportar 4 mil toneladas debido a que la empresa FERRONALES tardó varios días en proporcionar furgones para cargarlo y transportarlo, aduciendo que “mientras no se desocuparan los carros estacionados en la Terminal de Manzanillo,¹⁰⁴ se abstendrían de poner a disposición de la CONASUPO más furgones ya que los patios ferroviarios siguen congestionados por no haberse exportado a Europa la producción de maíz ya adquirida desconociéndose la causa por la cual la paraestatal no había podido exportarlos”.

A la postre, la CROM, las Agencias Aduanales y las empresas navieras realizaron negociaciones para descongestionar el puerto de los 300 furgones de ferrocarril cargados de maíz, ante la amenaza de la empresa ferroviaria de “haber considerado al puerto como embargado, lo cual perjudicaría la economía del estado de Colima”.

¹⁰² En este año se calculaba que con un muelle de 10 millones de pesos construido en los morros de Prácticos de puerto –casi junto al Muelle Fiscal- se podría resolver el grave problema de maniobras y almacenamiento de carga en Manzanillo.

¹⁰³ En un análisis económico portuario realizado en 1964- 65 señalaba al respecto “Manzanillo atraviesa una crisis económica. El tráfico marítimo sólo beneficia a un limitado sector de la población. La pesca se ha visto disminuida por motivo de que las embarcaciones se trasladaron al puerto de Topolobampo donde hay abundante potencial pesquero; en el mismo periodo inicia la siembra de temporal, y sus beneficios sólo se palpan a fines de año; mientras que se está en los meses de absoluta ausencia de turismo.”

¹⁰⁴ Según funcionarios de FERRONALES, el congestionamiento de los patios de las estaciones ferroviarias entre otras cosas generan pagos por concepto de almacenaje y demora que la propia empresa ferroviaria tiene que cubrir al pequeño productor y ejidatarios dado que las instituciones de crédito le están cargando intereses por sus préstamos insolutos.

FOTO NÚM. 8
PUERTO MARÍTIMO-COMERCIAL (1943-1970)



Archivo personal de MSGV

En la década de 1960 Manzanillo enfrentaba serios problemas portuario-comerciales por la inadecuada infraestructura portuaria que ofrecía al desarrollo general del país, ya que sus condiciones eran deplorables a nivel nacional; lo cual era un hecho generalizado debido a que los puertos del país habían dejado de ser funcionales a raíz de que entre 1953 y 1960 el movimiento marítimo se había cuadruplicado, sin que las instalaciones marítimas portuarias fueran ampliadas o modernizadas.

Ante la insuficiencia de los servicios portuarios de Manzanillo algunos importadores y exportadores mexicanos utilizaron el puerto de Brownsville en los Estados Unidos para realizar sus operaciones, con la consecuente pérdida de divisas para el país. Así mismo, esta insuficiencia de servicios originaba retrasos y recargos en los costos de las exportaciones, y como este renglón de las exportaciones se encuentra sujeto a precios internacionales, en muchas ocasiones

los productos mexicanos se encontraban impedidos de ser exportados en forma redituable (Ver Santoyo, s/f. 212).

En este contexto, desde mediados de los años sesenta hubo un fuerte cuestionamiento a la política nacional sobre todo en torno al denominado programa "La marcha hacia el mar" esencialmente expresado en el desequilibrio existente entre la actividad económica nacional y regional en relación con el transporte y la insuficiencia e ineficiencia de los puertos marítimos.

Lo anterior, fue expresado en la VI Reunión Nacional de Industriales (1970) al señalarse que "el costo de las maniobras portuarias es tan importante como parte integrante del flete marítimo que en la mayor parte de los casos, representa la mitad de lo que reciben los barcos por realizar el viaje, llegando a significar en ocasiones, hasta el 70 por ciento del importe total del flete... la escasez de equipos e instalaciones adecuadas junto con la ineficiencia y falta de coordinación en las maniobras, provoca demoras en la estancia de los barcos que lógicamente inciden en un mayor costo de los fletes... Los costos portuarios, que resultan muy altos en México, afectan las posibilidades de competencia de los productos mexicanos de exportación, además de que también encarecen los productos importados... las facilidades portuarias, tales como muelles, bodegas, calado suficiente, grúas para cargas pesadas, etcétera, son prácticamente inexistentes... No sólo es deficiente la estructura laboral de nuestros puertos, sino también la organización de las actividades portuarias en las cuales intervienen varias autoridades designadas por la federación..." (VI Reunión Nacional de Industriales, 1970).

En noviembre de 1970 el Gerente de la empresa japonesa Mitsubishi señalaba que "los puertos mexicanos del Pacífico carecen de instalaciones modernas que faciliten las operaciones de carga y descarga... las redes ferroviarias y carreteras que alimentan las zonas portuarias necesitan una total reestructuración; se necesitan más bodegas y silos para el manejo de granos y algodón...". Sin embargo, los expertos japoneses señalaban a Manzanillo como "el más viable para convertirlo en un verdadero puerto de altura" (Ibíd.: 1970).

Por su parte el Banco Nacional de México puntualizaba "lo difícil e incoachable de utilizar los puertos nacionales" a pesar de que "dos tercios del

volumen exportado en México sale por mar al exterior... Los puertos observan fallas que repercuten en forma negativa en nuestro comercio exterior, encareciendo las maniobras y la entrega garantizada en fechas y condiciones establecidas por la competencia mundial” (Banamex, 1970: 17), mientras que por otro lado, el Secretario de Marina, Sr. Vásquez del Mercado, afirmaba en agosto de 1970: “México no cuenta con un solo puerto que pueda llamarse tal en toda la dilatada extensión de sus litorales...”, no obstante los esfuerzos que varios regímenes han puesto en práctica para brindar al país la oportunidad de mejorar su comercio interior y exterior con base en buenas instalaciones portuarias. Señalaba además “que el sistema portuario del país está rezagado unos 70 años”, de tal manera que “...una parte considerable de nuestras exportaciones hacia países europeos, se haga a través de puertos norteamericanos” (Ibíd. 1970).

El presidente de la Cámara de Comercio de la ciudad de México a la vez señalaba “otra de las cargas que padece el sistema de intercambios de productos al exterior son los altos fletes por manejo de carga, así como los impuestos fiscales que estrangulan gran cantidad de operaciones...” En tal sentido se requiere “que en la construcción de los puertos exista una aportación más significativa de la técnica portuaria” (Ibíd.: 3).

Así, sobre todo en la segunda mitad de la década de 1960 derivado del anacronismo y cúmulo de errores que prevalecían en el ramo de la construcción naval e instalaciones portuarias, el presidente de México Luis Echeverría (1970-1976) inicialmente asumirá la determinación de crear la denominada Comisión Nacional Coordinadora de Puertos,¹⁰⁵ bajo la dirección de la Secretaría de la Presidencia, con el objetivo de establecer normas generales para estudiar en conjunto el problema portuario mexicano,¹⁰⁶ y en lo particular la problemática de cada uno de los puertos.¹⁰⁷

¹⁰⁵ A la Asamblea Constituyente fueron invitados: organismos descentralizados, de participación estatal, trabajadores sindicalizados en la rama portuaria, concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios portuarios.

¹⁰⁶ Uno de los objetivos de esta Comisión Coordinadora era la de entrar en contacto estrechamente con las funciones de las secretarías de estado –tarea bastante difícil-, que tienen injerencia en la administración de puertos.

¹⁰⁷ En Manzanillo el Delegado Coordinador de la Comisión fue el Capitán Leoncio Ucha.

Lo anterior, particularmente en el caso de Manzanillo entre 1964-1970 no sólo se había reflejado en la aceleración de los trabajos de construcción del Nuevo Puerto Interior de Manzanillo, sino también a partir de 1971 en su inauguración y puesta en operaciones.

Entre 1940 y 1970 la nueva política nacional impulsada por el Gobierno Federal será más la expresión de una política de fomento al desarrollo del mercado interno y externo que al desarrollo regional integral a partir de los puertos del país expresado sobre todo en la década de 1970 por el desfase entre la actividad económica o producción en relación con el transporte de mercancías, y en última instancia en los conflictos presentes al interior del propio Estado mexicano en relación con la creación de nuevas figuras institucionales y competencias que se superponen, duplican o interfieren en el ámbito territorial donde se implantó dicha política nacional.

3.6. Manzanillo y el capitalismo turístico-inmobiliario

En el periodo 1940-1970, a la par que el Gobierno Federal impulsó la política "de sustitución de importaciones" y la "La marcha hacia el mar" reafirmando en Manzanillo la consolidación de la función portuario comercial regional, comenzó a gestarse y definirse un nuevo objeto y sistema técnico en función de explotar y transformar económicamente las condiciones de playa de la bahía de Manzanillo.

Un nuevo proceso económico-territorial de naturaleza capitalista y carácter diferenciado con relación a la tradicional función portuario-comercial del lugar determinada por la intervención del Gobierno Federal, producto de la incursión pionera y visionaria de una iniciativa privada nacional y extranjera, quien a través de la apropiación de considerables extensiones de franjas de playa y de la introducción y construcción de infraestructura portuaria, creó la condiciones iniciales y necesarias de un nuevo objeto y sistema técnicos de carácter capitalista turístico inmobiliario.

La nueva inversión a cargo de la iniciativa privada fue determinante para dotar al puerto de una nueva función económica territorialmente y para la

introducción de nuevos agentes dominantes y dinámicos en la organización del territorio portuario.

De esta manera, entre 1940 y 1970 Manzanillo se caracterizaría por la participación e impulso decisivo del Estado mexicano y la iniciativa privada en la configuración territorial. Cada agente económico, por su lado, definía e imprimía en el territorio cierta modalidad de explotación y uso económico dominante; así contribuyeron a dotar de una mayor división o fragmentación territorial al lugar.

Conviene pues, en primer término, hacer referencia a la bahía de Manzanillo, ya que las acciones que motivaron la participación e interés de la iniciativa privada por incursionar en el lugar fue por los atributos excepcionales de sus playas.

a) Atributos naturales de playa

Manzanillo posee condiciones excepcionales de costa natural: playas de arena suave, clima tropical y penínsulas panorámicas, además de atractivos naturales para la práctica del buceo y la pesca deportiva de pez vela, marlin y dorado, entre otras especies marinas.

El litoral manzanillense consta de poco más de 20 kilómetros de extensión lineal, conformada por dos estrechas bahías que forman un pequeño semicírculo, dividido al centro por la península de Santiago; flanqueado hacia el sur por los cerros del Vigía y el denominado “faro” de Ventanas y hacia el norte por la península de Juluapan.

Más allá de las dos bahías naturales que posee Manzanillo, siguiendo la línea marítima hacia el norte se localizan las playas de Cuyutlán, Armería y Tecomán¹⁰⁸ hasta llegar a los límites con el estado de Michoacán, mientras que siguiendo el litoral hacia el sur éste es cortado por el cerro de San Francisco, constituyendo el límite natural con el estado de Jalisco.

¹⁰⁸ Conviene observar que las playas de Armería y Tecomán, pese al esfuerzo del gobierno del Estado de Colima por promoverlas comercialmente ha tenido la gran desventaja natural de ser zonas de playa expuesta al embate frontal del Océano Pacífico.

Las dos franjas de playa semicirculares de Manzanillo reciben el nombre de: bahía de Manzanillo, y bahía de Santiago. En la primera, se localizan: la playa de San Pedrito, -de 400 metros de extensión aproximada-, y más cercana a la ciudad de Manzanillo;¹⁰⁹ playa Las Brisas, de arena y suave pendiente; playa Azul, configurando una línea de arena longitudinal; playa de Salagua, como continuación natural de playa Azul; y hacia el extremo la pequeña playa del Tesoro o de Las Hadas. Esta bahía geográficamente es cortada -hacia el sur-, por la península de Santiago, cuya fisonomía geográfica en forma de “Y” da lugar a la pequeña ensenada identificada como playa de La Audiencia.

Siguiendo el litoral hacia el sur, se localiza la bahía de Santiago, constituida por la playa de Santiago; playa Olas Altas, caracterizada por el fuerte oleaje; Miramar -de 3 kilómetros de extensión longitudinal-; y finalmente, playa La Boquita -lugar donde desemboca el estero o laguna de Juluapan en el Océano Pacífico-. Aquí, la bahía de Santiago es interrumpida por la península de Juluapan.

Siguiendo la costa hacia el norte la península de Juluapan da lugar a litorales y pequeñas ensenadas como playa Majagua, de 400 metros de extensión, aproximadamente; playa de Oro de varios kilómetros; playa Roca del Elefante; hasta llegar a los límites con el estado de Jalisco donde se localiza la playa El Coco, y el cerro La Culebra de belleza natural excepcional. Sin embargo, las playas y litorales localizados fuera de las dos bahías de Manzanillo se caracterizan por su condición de suelo agreste, geografía inaccesible y su exposición al mar abierto.

Siguiendo el litoral hacia el norte de la bahía, justo donde se localiza el sitio identificado como El Faro -erguido sobre terreno cerril-, se localiza e inicia la Playa de Campos, también caracterizada por estar expuesta al oleaje frontal del Océano Pacífico

¹⁰⁹ Esta playa es interrumpida por las obras que constituyen la escollera de acceso al Puerto Interior.

FOTO NÚM. 9
PARTE DE LA BAHÍA DE MANZANILLO, BAHÍA DE SANTIAGO
Y PENÍNSULA DE JULUAPAN (AL FONDO)



Archivo personal MSGV.

Las dos bahías de Manzanillo que forman en el litoral una estrecha franja de arena suave litorales, penínsulas y ensenadas geográficamente representan “el 18% de extensión territorial” del municipio de Manzanillo.¹¹⁰ (COCOMABA, 1980)

Manzanillo, génesis del capitalismo turístico de playa

En el periodo 1940-1960 Manzanillo se caracterizó por la incursión de la iniciativa privada que comenzó a comprar importantes extensiones de playa con fines comerciales, principalmente. Gradualmente, algunos inversionistas dieron lugar a un proceso de compra-venta y apropiación de considerables fracciones de terrenos de playa de excepcional belleza natural con fines de explotación turística, así

¹¹⁰ La costa del estado de Colima se extiende unos 160 kilómetros de longitud sobre la vertiente del Pacífico, desde la desembocadura del río Marabasco al norte hasta Boca de Apiza al sur, donde se dividen los estados de Jalisco/Colima, y Michoacán/Colima, respectivamente. (Schnitzler, 1996: 209; Callegari, 1996: 217).

mismo, el proceso de compra-venta de terrenos del litoral se convirtió en la premisa esencial de la introducción del capitalismo turístico-inmobiliario en Manzanillo.

Al respecto, como Marx señala refiriéndose al Modo de Producción Capitalista (MPC), “el título de propiedad y producción de la tierra constituye la condición esencial de la categoría renta urbana”,¹¹¹ es decir, la apropiación¹¹² de la renta de la tierra presupone la propiedad de determinados individuos sobre determinadas porciones del planeta¹¹³ (Marx, 1982: 815). Así mismo, Samuel Jaramillo subraya que más que la conversión y transformación de unos terrenos para ser usados como espacio residencial -bungalow, hoteles, etcétera-, “lo que se transa en los negocios de terrenos, más que la tierra misma, es el derecho a percibir una renta” (Jaramillo, 1982: 61); y más aún, en el propio proceso edificatorio de bienes residenciales con fines de ocio y descanso, “es la renta del suelo y no los propios edificios lo que continúa siendo el objeto básico de la especulación inmobiliaria básicamente” (Jaramillo, 1982: 61).

En la privatización y transformación selectiva de las condiciones naturales de playa en un espacio de uso residencial -hotel, condominio multifamiliar, bungalow; lotes urbanizados, etcétera, adquieren sentido las categorías económicas de constructibilidad del suelo y de ubicación, entendida la primera como las “cualidades naturales de los terrenos delimitados por las operaciones de construcción o acondicionamiento del suelo”, mientras que la segunda por “el conjunto de factores naturales” (Dechervois y Theret, 1992: 163); en tal sentido la constructibilidad y la ubicación natural, están relacionados en función del “nivel técnico de la rama de la producción, del nivel de inversión del terreno, del grado de desarrollo urbano y las cualidades propiamente naturales –geología, morfología, superficie, etcétera- del suelo propiamente” (Ibíd.: 159- 164).

¹¹¹ Marx en *El Capital* no sólo identifica varias categorías económicas de renta urbana (absoluta, diferencial, etcétera) a partir de la propiedad y producción de la tierra, sino señala también que la fuente de dichas ganancias no es sólo el proceso de producción, sino el espacio de consumo (Marx, 1982).

¹¹² La apropiación de la renta es la forma económica en la cual se realiza la propiedad de la tierra.

¹¹³ El terreno en sí mismo no es fuente de riqueza, sino que más bien es su posesión la condición que da derecho a obtener cierta renta o usufructo económico (Marx, 1982: 815).

La introducción gradual del MPC en Manzanillo, en el ramo turístico inmobiliario de playa, será palpable en el fraccionamiento general de los terrenos a cargo de empresas inmobiliarias cuyo propósito es optimizar sus ganancias, pues como el historiador Chuecagoitia señala, derivado de la "árida cuadrícula, todas las operaciones de cálculo, de rendimiento, compra-venta, especulación, etcétera, son y serán facilitadas extraordinariamente" (Chuecagoitia, 1986: 11). Así, la vía de adquirir, transformar y fraccionar el terreno costero para venderlo como mercancía propiciará el arraigamiento señorial del capitalismo inmobiliario de playa y es que "vendido el suelo en lotes alcanza un precio muchísimo más elevado" (Ibíd.: 12).

Que el precio de la tierra desempeñe semejante papel, que la compra-venta del suelo, así como la propia circulación de la tierra como mercancía hasta ese volumen, es prácticamente consecuencia del desarrollo del MPC ya que "la mercancía se convierte en la forma general de todo producto y de todos los instrumentos de producción" (Marx, 1982: 986). Bajo estas condiciones, en el periodo 1940-70 el proceso de apropiarse y fraccionar el terreno costero con fines comerciales "representa la forma de división, urbanización y oferta del suelo más importante del crecimiento económico, y su aprobación es sin duda un indicador del crecimiento urbano" (Schteingart, 1989).

F. Hirsch señala que "el acceso y propiedad exclusiva a litorales que poseen una belleza natural es un bien de lujo que proporciona disfrute y descanso a sus poseedores. Una propiedad de privilegio, por lo regular ligada al valor de ocio de quien la posee, pero también casi siempre cantidad de tierra de esta calidad fija, por lo cual el aumento de la demanda efectiva para su posesión exclusiva hace subir el precio de tal posesión" (1985: 72).

3.6.2. Las primeras incursiones turísticas

Aunque en la bahía de Manzanillo existen antecedentes de explotar y transformar las condiciones naturales de playa con fines comerciales, fue entre 1940 y 1970 que algunos importantes inversionistas de origen foráneo comenzaron a comprar, transformar y adecuar los litorales de Manzanillo con fines de explotación comercial, principalmente.

La pionera incursión de estos inversionistas en realidad estaba enfocada a construir tres proyectos turístico-inmobiliarios diferentes, tanto por la ubicación y apropiación de fracciones de terrenos de playa, como por las transformaciones técnicas que realizaron en estas fracciones de playa. En concreto estos inversionistas contribuyeron inicial y decisivamente a dotar de un nuevo uso y explotación económica a los recursos naturales de Manzanillo; a través de los proyectos: a) El fraccionamiento Playa Azul (1944); b) el fraccionamiento Península de Santiago (1951) y, c) el fraccionamiento Sierra Madre Vida del Mar (1964).

Es importante señalar que hasta la década de 1930 el único antecedente de adecuación y usufructo privado en la bahía de Manzanillo se dio en la bahía de Santiago,¹¹⁴ así que que los más de 20 kilómetros longitudinales de playa eran condiciones naturales totalmente vírgenes, lo cual era notorio por la carencia de infraestructura terrestre vial y de las redes de servicios públicos de cómo energía eléctrica. En esta época la población portuaria consideraba que la distancia geográfica entre las playas del litoral y el propio puerto de Manzanillo era muy grande; por lo que el litoral excepcionalmente bello era un mundo aparte, separado de la vida económica y social portuaria.

a) El Fraccionamiento Playa Azul

El 17 de agosto de 1944 el empresario español Manuel Suárez, junto con Alonso Rodríguez Miramón y Raúl Prado, formaron en la ciudad de México, D. F. la empresa mercantil denominada Compañía Urbanizadora de Manzanillo, S.A., con el objetivo social de:

- a) Compra, venta, fraccionamiento, urbanización y enajenación de terrenos, en arrendamiento, y explotación y aprovechamiento en general; y,
- b) Efectuar toda clase de operaciones mercantiles que directa o indirectamente se relacionen con el objeto de la misma (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 043606, del 5 de marzo de 1989).

¹¹⁴ A finales de la década de 1920 en la esquina donde comienza la bahía de Santiago el Sr. Octavio Machetto construyó una terraza que disfrutaba familiarmente los fines de semana. Para ello aprovechó la belleza natural del lugar compuesta por el promontorio cerril, la existencia de acantilados y la desembocadura del río Santiago cuya gran afluencia poseía un paisaje excepcional. Este rincón de playa formaba parte de la hacienda de Santiago.

Este proyecto pionero de privatización de terrenos playeros en Manzanillo tendría un capital inicial de 200 mil pesos, aumentando a 600 mil pesos en abril de 1945, logrando el 17 de agosto de 1964 una prórroga por 50 años como sociedad mercantil inmobiliaria.

Bajo la representación del Sr. Alonso Rodríguez, la empresa inmobiliaria Compañía Urbanizadora de Manzanillo, S.A. adquirió al Sr. Carlos F. Meillón una superficie costera de 24. 5 hectáreas, y una fracción del cerro de San Pedrito con una superficie de 4 hectáreas,¹¹⁵ "ambos terrenos en 250 mil pesos", es decir, en poco más de ocho pesos el metro cuadrado de tierra, aproximadamente (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 024396, 6 de febrero de 1989).

Geográficamente el terreno adquirido consiste, en su mayoría, de una superficie plana de playa, de amplitud estrecha pero de 10 kilómetros de longitud aproximadamente, localizado entre el Océano Pacífico y la carretera Manzanillo-Cihuatlán-; un terreno cuya superficie está en breña y sin servicios públicos, pero cuyas condiciones naturales son poseer un carácter escénico excepcional tanto hacia el Océano Pacífico como al puerto de Manzanillo.

La Compañía Urbanizadora de Manzanillo, S.A. comenzó a partir de 1945 la construcción y trabajos de acondicionamiento de los terrenos de playa, así como las primeras gestiones públicas para introducir obras de infraestructura,¹¹⁶ por lo cual el fraccionamiento del terreno fue proyectado basándose en unidades o lotes de 400 a 700 metros cuadrados, en promedio. Simultáneamente se gestionó el trazado y la construcción de calles empedradas, las cuales contaban con machuelos a pesar de no existir las banquetas.

También se estableció formalmente un acuerdo entre la empresa inmobiliaria y la Compañía Eléctrica de Manzanillo¹¹⁷ para introducir la red eléctrica y contar con el servicio eléctrico durante medio día,¹¹⁸ así mismo, se procedió a firmar el

¹¹⁵ Según Escritura Pública del 20 de abril de 1945 otorgada en la ciudad de México.

¹¹⁶ En la entidad de Colima no existe aún un marco legal que contemple disposiciones fiscales en la materia.

¹¹⁷ Compañía que proporcionaba el servicio de electricidad al puerto de Manzanillo desde el año de 1932.

¹¹⁸ Hasta la década de 1940 el servicio de energía eléctrica en la bahía de Manzanillo no era satisfactorio.

convenio con la Junta Federal de Mejoras Materiales de Manzanillo¹¹⁹ para introducir y disponer del servicio de agua potable al fraccionamiento; mientras que en lo referente al servicio de drenaje la empresa inmobiliaria contempló fosas sépticas que cada cliente tendría que realizar por cuenta propia.

Hacia 1954, la Compañía urbanizadora de Manzanillo se caracterizó por iniciar la comercialización de la denominada primera sección del Fraccionamiento Playa Azul, cuyos terrenos estaban ubicados entre el punto denominado playa San Pedrito hasta el entronque del cruce vial de Las Brisas hoy en día.¹²⁰

En la década de 1960 la empresa inmobiliaria iniciaría la promoción y comercialización de la segunda sección del fraccionamiento, extendida desde la glorieta Las Brisas hasta el sitio donde iniciaba el ejido Salagua. Esta segunda etapa comercial se caracterizó por contar con mejores servicios públicos de agua potable y energía eléctrica y en el año 1965 se introdujo el servicio de alumbrado público ornamental.¹²¹

Sin embargo, la construcción y proyección comercial del Fraccionamiento Playa Azul se caracterizó por constituir un diseño y expresión urbano de carácter elitista y segmentado territorialmente, no sólo porque su constructibilidad conllevó un nivel técnico y un monto de inversión sectorial excesivo respecto al grado de desarrollo urbano alcanzado por el puerto de Manzanillo, sino también porque quienes compraron terrenos y construyeron espacios residenciales de descanso, fueron en gran medida turistas de procedencia extranjera -Estados Unidos, Canadá, Holanda, etcétera-, y en menor cuantía turistas procedentes del interior del país.¹²²

Los principales compradores de lotes del Fraccionamiento Playa Azul fueron turistas procedentes de Estados Unidos, -ex combatientes, jubilados, matrimonios mayores de 50 años, etcétera, algunos de los cuales eran turistas que se

¹¹⁹ Organismo público dependiente de la Secretaría del Patrimonio Nacional cuyas oficinas se encuentran en el puerto de Manzanillo.

¹²⁰ En la década de 1940 se construyó este cruce vial derivado de las obras del Puerto Interior de Manzanillo.

¹²¹ El servicio fue inaugurado por el gobernador del estado Francisco Velasco Curiel el 24 de agosto de 1965.

¹²² La Compañía Urbanizadora de Manzanillo se caracterizó por desplegar una gran campaña publicitaria estableciendo oficinas de ventas en ciudades importantes del país como México, Monterrey, Guadalajara, etcétera.

caracterizaban por arribar año con año a las playas de Manzanillo no sólo evitando las temporadas invernales del suroeste norteamericano sino también aprovechando que el puerto de Manzanillo constituye la salida y destino turístico más conveniente por el Pacífico.

En la década de 1950 un turista canadiense de nombre Wesley A. Bus señalaba que Manzanillo era un lugar "expandiéndose como centro turístico y un lugar de reposo en el invierno", mientras que otro turista procedente de Estados Unidos describía a Manzanillo como "pintoresco escondite de veraneo, con nula vida nocturna" (Ortoll, 1996: 215).

Ya para la segunda mitad de la década de 1960 la comercialización y venta de terrenos del Fraccionamiento Playa Azul arrojaba que "más de un centenar de personas de procedencia extranjera han comprado bienes raíces, y tienen buenos niveles de vida", compras que casi siempre terminaban con la construcción de casas o espacios de descanso residencial, generalmente de entre dos y tres recámaras, cocina, sala, cochera, terraza y alberca imprescindible.

Entre los extranjeros que compraron y construyeron en el Fraccionamiento Playa Azul aparecen apellidos como Bessie Extremos, Jacovich, Bearson, Spector, Shaninitz, Ninnerhann, Murray, Blodgett, Splund, Le Clarck, Ermant, Willys, Nordlie, Berkson, Vloothuis, Anderson, Evarin, Morris, Srearing, Alexandroff, Bloogett, B. Gerber, Maffey, Lan Cham, Mazotti, Halsey, Peterson, Mitchel, Beebeb, Bousfield, Foreman, May Spearing, Schwart y Gatz, entre otros.

Las condiciones naturales de playa, la ubicación, la constructibilidad residencial del lugar y la disponibilidad de infraestructura urbana, fueron determinantes para que algunos de los compradores en el Fraccionamiento Playa Azul se convirtieran en empresarios y constructores de bienes turístico-residenciales con fines de obtener una renta urbana. De esta manera, entre las construcciones de índole económica que se hicieron entre 1944 y 1969 a lo largo del Fraccionamiento Playa Azul destacan: el hotel Posada -erguido en la playa Las Brisas-, construido por el norteamericano Tom Brenan, consistiendo en una construcción rústica, de teja y sin enjarrar, de 18 cuartos habitacionales. Este hotel fue destruido por el ciclón que azotó las costas de Manzanillo en 1959, obligando al Sr. Brenan a venderlo al año siguiente al norteamericano John Barlett -de

Cincinnati, Ohio-, quien decidió reconstruirlo y aumentar a 23 el número de cuartos habitacionales, incluida una alberca, y una terraza con vista a la bahía.¹²³

De cualquier manera, entre 1945 y 1969 la Compañía Urbanizadora de Manzanillo, constructora del Fraccionamiento Playa Azul había logrado capitalizar la inversión inicial, a través del mecanismo de la compra-venta de terrenos urbanizados, cuyos precios oscilaron entre \$ 6. 94 por mt.2 hasta \$ 53. 4 por mt.2, según se detalla en el cuadro siguiente:

CUADRO NÚM. 12
RELACIÓN DE TERRENOS DEL FRACCIONAMIENTO PLAYA AZUL
VENDIDOS POR LA COMPAÑÍA URBANIZADORA
DE MANZANILLO (1959-1970) *

Superficie en mts.2	Precio que aparece en la escritura pública	Fecha
Lote, 422.62	9,500.00	1º de Junio de 1960
Lote, 471.97	14,159.00	25 de Julio de 1963
Lote, 550.39	13,759.75	22 de Agosto de 1964
Lote, 432.22	3,000.00	2 de Febrero de 1965
Lote, 721.25	20,195.00	21 de Julio de 1965
Lote, 687.00	19,252.80	8 de Junio de 1965
Lote, 1070.00	20,000.00	23 de Marzo de 1966
Lote, 364.00	10,000.00	25 de Marzo de 1966
Lote, 931.25	49,742.20	30 de Marzo de 1966
Lote, 252.00	8,000.00	7 de Julio de 1966
Lote, 718.00	8,000.00	15 de Febrero de 1967
Lote, 1073.63	32,208.50	27 de Mayo de 1967
Lote, 373.50	14,240.00	1º de Julio de 1967
Lote, 373.50	14,240.00	1º de Julio de 1967
Lote, 373.50	14,240.00	1º de Julio de 1967
Lote, 547.00	14,159.00	17 de Septiembre de 1969
Lote, 880.00	32,220.00	19 de Junio de 1970

*Las escrituras públicas que amparan la propiedad de estos terrenos fueron elegidas al azar sin considerar la comercialización real y total del fraccionamiento. playa azul, contemplando además que por cuestiones fiscales no hay coincidencia entre la cantidad señalada en la escritura publica ya que siempre el precio es menor que el precio real de compra venta del terreno realizado por una inmobiliaria

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio: 024396 6 de febrero de 1989).

¹²³ La construcción del hotel duró 16 años y es producto de la asociación del Sr.Barlett junto a otros socios norteamericanos. Su posesión se rige bajo la forma jurídica del Fideicomiso BANAMEX. Hasta el día de hoy 2004 el hotel conserva su sencilla y discreta construcción de arquitectura rústica con dos arcos a base de ladrillo en el frente, y en cuanto al tipo de turistas el hotel se mantiene ocupado el 100 % por turistas de origen extranjero desde el mes de diciembre hasta mayo regularmente, teniendo un ocupación baja el resto del año.

A raíz de que el 4 de marzo de 1969 el gobierno del estado de Colima emitió el Decreto núm. 79 sobre la Ley de Planeación y Urbanización del Estado de Colima,¹²⁴ por primera vez la empresa inmobiliaria enfrentó fuertes acusaciones públicas en el sentido de no haber donado la superficie de terreno correspondiente a parques, mercados y escuelas¹²⁵ al Ayuntamiento de Manzanillo en razón de la construcción del Fraccionamiento Playa Azul. Por ello, en el mes de diciembre de 1969 la Compañía Inmobiliaria de Manzanillo legalmente respondería con el argumento de contar con la "autorización" concedida en 1946 por el gobierno del Estado de Colima para eximirla de dicha donación.

b) El Fraccionamiento Península de Santiago

Fue el segundo proyecto turístico-inmobiliario de carácter comercial más importante emprendido en la bahía de Manzanillo, cuyo interés primordial era explotar las bellezas naturales de la península de Santiago y disfrutar la tranquilidad del oleaje de la bahía de la Audiencia.

El macizo montañoso que constituye la península de Santiago geográficamente posee forma de "Y" en dirección hacia el Océano Pacífico, divide naturalmente a las bahías de Manzanillo y Santiago, y su extensión territorial es de casi dos millones de metros cuadrados -200 hectáreas aproximadamente-, está delimitado por la vieja carretera Manzanillo-Cihuatlán, Jal., -hoy boulevard costero Miguel de la Madrid- a la altura del kilómetro 10 de la carretera Manzanillo-Santiago.

La configuración territorial del lugar es de carácter cerril y accidentada observando sólo una pequeña extensión más o menos plana identificada como El Palmar y La Becerrera,¹²⁶ constituida por la vega de un río.

La península de Santiago, además de constituir un gran macizo rodeado de mar, playas y acantilados ofrece sobre todo atributos escénicos de ilimitada

¹²⁴ En Colima la primera legislación en la materia data de 1945.

¹²⁵ La empresa inmobiliaria públicamente es acusada de invadir terrenos de dominio público -unos 12 mil mts.2- de áreas destinadas a jardines calles y andadores.

¹²⁶ En este lugar se trazó el campo de golf del hotel Las Hadas.

belleza; la envuelve un historial de vestigios y leyendas tradicionales locales pues en la zona identificada como El Palmar existen "hallazgos de armas y esqueletos... en desorden a tres metros sobre la aluvión del río. Un antiguo dique aún existe bajo las aguas...y una gran parte del territorio peninsular sirvió como vasta extensión de cementerio prehispánico" (Ezquerro, 1977).

FOTO NÚM. 10
VISTA AÉREA DE LA PENÍNSULA DE SANTIAGO



Archivo personal MSGV

La empresa inmobiliaria que llevó a cabo la construcción, adecuación y comercialización del Fraccionamiento Península de Santiago en la bahía de Manzanillo fue la sociedad mercantil Fraccionadora Península de Santiago, S.A.

constituida en la ciudad de Guadalajara el 15 de enero de 1951¹²⁷ integrada por Gabriel, Fernando y Luis Bustamante¹²⁸, -este último ex -titular de la Secretaría de Bienes Nacionales, -junto con Íñigo Laviada, Julio Ortega, Enrique Trigueros, Miguel Campos Somellera y Carlos S. Santa Cruz, cuyo representante legal fue el Ing. Carlos Bustamante.

Esta sociedad quedó formalizada con un capital social inicial de 3 millones 500 mil pesos, cifra que aumentó el 11 de julio de 1955 a 5 millones de pesos, acreditando su constitución con una superficie de un millón 300 mil mts.2 de terrenos localizados en la península de Santiago, para lo cual contribuyeron Miguel Campos Somellera y Carlos S. Santa Cruz, quienes "aportaron en propiedad el predio rústico denominado península de Santiago", que era una fracción de la antigua hacienda de Santiago, con extensión superficial de un millón cien mil mts.2 (Registro Público de la Propiedad de Colima, 23 de marzo de 1971; y Folio Real 033471, 23 de febrero de 1990).

Al formalizarse la empresa Fraccionadora Península de Santiago, S.A., con el objetivo de explotar comercialmente los terrenos ubicados en la península de Santiago, resaltó la presencia y participación de Luis Bustamante, no sólo por haber ocupado un cargo de primera importancia nacional y poseer gran experiencia en el ramo,¹²⁹ sino también por su visión empresarial que consideraba "el lugar más bonito y apacible de la bahía de Manzanillo, constituir un terreno virginal que favorece la cacería de animales, y poseer la bahía una profundidad apropiada",

¹²⁷ En la década de 1950 las costas de Manzanillo en general observaban una geografía virginal, rústica, y una incipiente inversión hotelera. Más allá del auge marítimo-comercial de la ciudad y puerto de Manzanillo y sus efectos económicos circunscritos, los ejidos que se localizaban a lo largo de la bahía como la Colonia del Pacífico, Salagua, Santiago, Miramar y El Naranjo se dedicaban al cultivo agrícola de cítricos y frutas comerciales como mango, coco, limón, tamarindo, etcétera- y apenas eran conectados por un camino de tierra que la población o los turistas transitaban a pie o caballo las más de las veces y donde no era raro ver el ganado pulular por doquier.

¹²⁸ El Sr. Luis Bustamante Valencia, junto con el Sr. Víctor Manuel M. Guerrero, y la Sra. María Luisa Valencia García de Bustamante, aparecen como propietarios de un considerable inmueble rústico formado por cuatro fracciones de terrenos, que constituyen una antigua fracción de la hacienda de Juluapan, perteneciente a la finca denominada "Majahua" cuya extensión territorial es de: 2' 748, 185, 00 mts.2 (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 007800, 9 de febrero de 1982).

¹²⁹ Participó en la construcción de la colonia El Pedregal de San Ángel en la ciudad de México.

(Felipe Guzmán,¹³⁰ ex presidente municipal, en entrevista, Manzanillo, 19 de julio de 1998).

Bajo el criterio de “respetar las condiciones naturales del lugar” esta empresa inmobiliaria proyectó la construcción del Fraccionamiento Península de Santiago, inicialmente considerando ocho secciones en el terreno identificadas comercialmente como: Sección Cima “A”; Sección Cima “ B”; Sección Palmar; Sección Nueva Reina; Sección Audiencia; Sección Club de Yates; Sección Colimán y Sección Tesoro, basándose en lotes cuadriculares de entre mil y 5 mil mts.2 de extensión, cuyo valor comercial se determinaba por la ubicación y condiciones de constructibilidad del fraccionamiento.

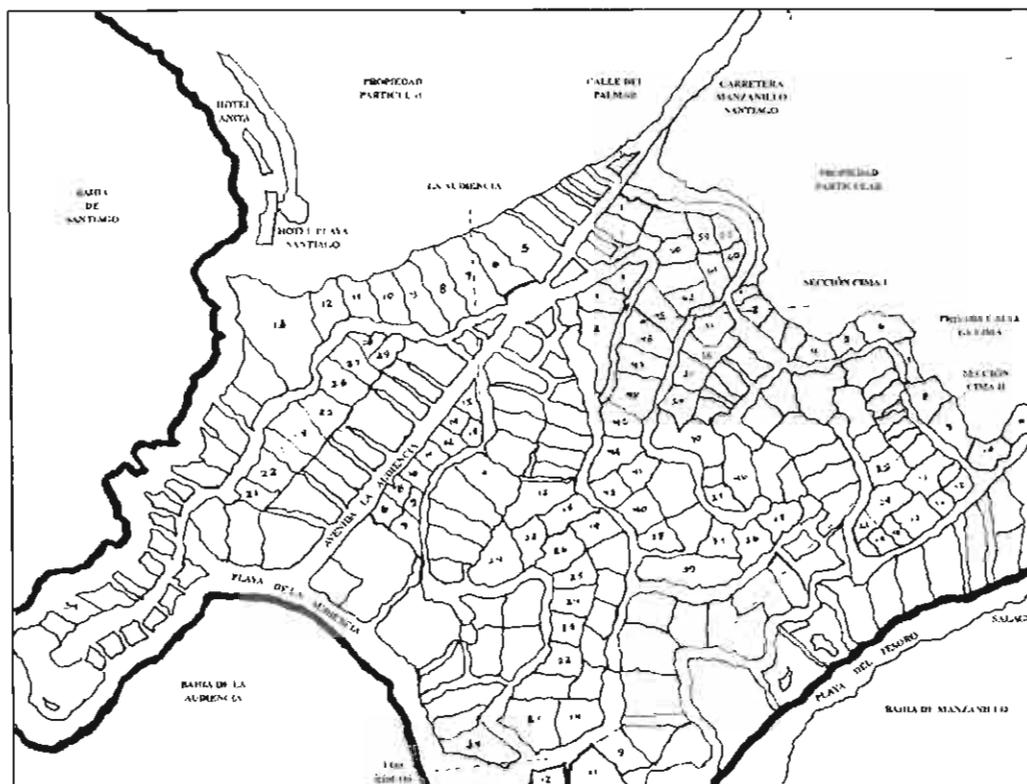
La construcción de este fraccionamiento significó un gran esfuerzo de imaginación y originalidad sectorial y urbanística en relación al desarrollo urbano del puerto de Manzanillo, debido a que entre las cuestiones de construcción técnica y transformación territorial requerida, tuvieron que considerarse factores naturales importantes como el hecho de que el diseño y trazo del nuevo fraccionamiento comercial incluía tres bahías -bahía de Manzanillo (playa del Tesoro); playa de La Audiencia; y bahía de Santiago-. El carácter cerril predominante del entorno, la naturaleza virginal de lugar y la introducción por primera de una infraestructura de servicios urbanos, representó para las autoridades de Manzanillo un enorme reto para la prestación de dichos servicios; como señala el Ing. Efraín Villa concedor local directo “en estos años no había ingenieros o arquitectos en Manzanillo que tuvieran la experiencia laboral en esta clase de empresas y proyectos inmobiliarios” (Ing. Efraín Villa, entrevistado el 28 de agosto de 1997).

Bajo estas consideraciones, la inmobiliaria Fraccionadora Península de Santiago, S.A., técnicamente transformó y dotó al lugar de una nueva configuración y ordenamiento urbano trazando y abriendo calles, realizando brechas de penetración y accesos viales, etcétera, introduciendo e instalando tanto una infraestructura de almacenamiento y distribución de agua como de energía eléctrica, además de realizar obras de ampliación y mejoramiento de la antigua vía

¹³⁰ Ex-presidente municipal de Manzanillo.

que conecta a la bahía de La Audiencia con la carretera principal que conduce de Manzanillo- Santiago,¹³¹ y por otra parte emprendió la reforestación de la zona con la siembra de árboles de primavera,¹³² entre otros trabajos y obras ornamentales.

**PLANO NÚM. 6
FRACCIONAMIENTO PENÍNSULA DE SANTIAGO (COPIADO DEL ORIGINAL)**



Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 052418, 8 de junio de 1990).

Entre las condiciones de compraventa de terrenos la empresa inmobiliaria consideró: a) Que el comprador debía construir la fosa séptica; b) Que el comprador debía aceptar que al levantarse la construcción fuera siempre de tipo habitacional y nunca podría dedicarse a cantina, hotel, o cualquier fin ilícito; c) Que la construcción que se levante en cuanto a estilo, sea la correspondiente a una zona residencial; y, d) Que no pueden construirse más de una casa en cada 1 000 mts.2 de terreno; todas ellas en condiciones que la empresa regularía legalmente

¹³¹ En 1955, con un costo de 80 mil pesos se construyó el camino empedrado hacia las playas de la península de Santiago (Núñez, 1996: 115).

¹³² Árbol tropical muy llamativo por el color de su follaje -amarillo, blanco, azul, etcétera-.

bajo la denominada reserva de dominio (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 052418, 8 de junio de 1990).

En cuanto a la comercialización del Fraccionamiento Península de Santiago,¹³³ el principal mercado fue tanto el turista nacional procedente de ciudades como Guadalajara, Aguascalientes, Colima, México, D.F., entre otras-, así como del extranjero, cuya mayoría eran personas con las condiciones económicas suficientes para comprar y construir residencias en el lugar.

Así, entre quienes inicialmente compraron terrenos del Fraccionamiento Península de Santiago para construir residencia de descanso y disfrutar de la excepcional belleza natural del lugar, aparecen apellidos como la propia familia Bustamante con ocho bungalows ubicados frente a la playa del Tesoro (bahía de Manzanillo); el Sr. Mc Carthy; el Sr. Shindler, turista de origen alemán, Felipe Guzmán y esposa, ex-presidente municipal de Manzanillo; el Sr. Benjamín Gómez Guerra, empresario industrial del puerto; familia Orduña, comerciantes prestigiados del puerto; el general González Lugo y esposa, ex-gobernador del estado de Colima; los doctores Luis Bayardo y Luis Meillón, avecindados en el puerto de Manzanillo; los señores Ruiseco Avellanada y Manuel L. Corcuera, ambos agentes aduanales del puerto; el señor Juan Jorge Collin; el señor Pedro Javelli; el señor Alfonso Gortari Pérez; quienes gradualmente transformaron la bahía en un nuevo espacio turístico-residencial, no sólo con usos socialmente segmentados, sino también con un contenido material distintivo a través de las flamantes residencias de descanso que construyeron en relación al desarrollo urbano portuario.

Algunos de los compradores de lotes en la península de Santiago, como el señor Felipe Guzmán, rentaban sus terrenos o edificaciones bajo la modalidad del *Trailer Park*,¹³⁴ sobre todo a turistas extranjeros que año con año se desplazaban desde su lugar de origen hasta Manzanillo en casas rodantes.

¹³³ A finales de 1959 aparecen facultados legalmente para pleitos y cobranzas, actos de administración, y actos de dominio, etcétera, Luis Bustamante Aguirre, el boliviano y magnate minero Antenor Patiño, José E. Rivera, y Enrique Saravia, vecinos de la ciudad de México, y los señores Carlos García Cristián y Francisco Padilla Carrillo, vecinos de Guadalajara (Ibíd.: 1990).

¹³⁴ Cierta clase de turismo procedente de Estados Unidos se desplazaba en automóviles desde su lugar de origen hasta Manzanillo, remolcando una casa rodante buscando un lugar donde estacionarse que contara con alumbrado eléctrico, agua, y limpieza; en general se desplazaba en grupos, y una vez que escogían el lugar, se instalaban a la sombra de las palmeras de cocos a la

En las décadas de 1950 y 1960 el proceso de ventas de lotes y de construcción de bungalows, casas de descanso y otras construcciones del Fraccionamiento Península de Santiago fue dándose lentamente; una de sus características es que los terrenos ubicados frente a la bahía fueran los primeros en proceso de compra-venta, así mismo, se distinguieron por contar con las construcciones residenciales más hermosas del lugar (Sra. Guadalupe Galindo, entrevista personal el 19 de julio de 1998).

Sin embargo, -a diferencia del caso de la Compañía Inmobiliaria de Manzanillo, en la segunda mitad de la década de 1950-, la empresa Fraccionadora Península de Santiago, S.A. atravesaba por todo tipo de problemas relacionados con la participación y composición de accionistas del propio linaje Bustamante, cuestión que se agudizaría con el deceso del señor Luis Bustamante, en calidad de principal socio del Consejo de Administración de la inmobiliaria,¹³⁵ generándose así una escisión de intereses entre los propios accionistas, así como una pronta disolución e integración de tres empresas mercantiles en torno al reparto de los terrenos que la empresa Fraccionadora Península de Santiago, S.A. originalmente poseía en la península de Santiago; las sociedades inmobiliarias fueron Fraccionadora Península de Santiago, Fraccionadora y Hotelera del Pacífico, S.A. (FRAHOPA) y Servicios Administrados, S.A.

No obstante lo anterior, sobre todo derivado de la considerable extensión de terrenos de la península de Santiago a repartirse y distribuirse entre las tres empresas inmobiliarias, en los años siguientes una fuente de constantes conflictos se relacionaría con cuestiones de irregularidad surgidas del propio proceso de comercialización del Fraccionamiento Península de Santiago.

orilla del mar, formaban pequeñas colonias temporales, y se veían en la playa gozando del sol y del mar, disfrutando la emoción de la pesca del pez vela, o buceando en el Pacífico en busca del pescado de escama, langostas, caracoles, etcétera que brinda la fauna marina del lugar (Macías, 1962). Existe también el turismo extranjero que llega a Manzanillo atraído por los famosos torneos de pesca –pez vela, marlín y dorado- organizados por el club Náutico de Manzanillo anualmente.

¹³⁵ En 1958 se calculaba que en la bahía de Manzanillo las inversiones turísticas ascienden a 7 millones de pesos en bungalow, hoteles, court, posadas, trailer parks (Núñez 1996: 113), representando la península de Santiago las más considerables.

Así, en el caso de Fraccionadora Península de Santiago, S.A. ésta quedó encabezada por Alberto Bustamante Boyer,¹³⁶ junto con las empresas: Cumbres de Guadalajara, S.A.; Bosques de Guadalajara, S.A.; Lomas de Guadalajara, S.A.; Jardines de Guadalajara, S.A.; Promotora y Constructora, S.A.; Constructora OCIMEX, S.A.; Constructora TABSA;¹³⁷ Inmobiliaria FERVE, S.A.; Industrial Promotora de Guadalajara, S.A.; Impulsora de Mesistas, S.A.; y Tijuana Poniente, S.A., destacando entre los integrantes el Ing. Arturo Tapia Heidehart; Higinio Arias Lorenzo; Ing. Guillermo Ibarrodo Aburto; Luis M. Madrid Herrera, entre otros accionistas más, caracterizándose la mayoría por residir en la ciudad de Guadalajara.

Esta empresa inmobiliaria se distinguió por reconocer como suyos gran parte de los terrenos comprados al Sr. Meillón en la península de Santiago,¹³⁸ además por varios años se dedicó a recuperar o regularizar aquellos terrenos del Fraccionamiento Playa Azul en condiciones jurídicas irregulares, de tal manera que entre los años de 1958 a 1965 entre las demandas y pleitos legales en que se vio envuelta esta empresa inmobiliaria destacan las relacionadas con el mismo Alberto Bustamante (lote La Audiencia de 1 000. 75 mts.2); Francisco Camarena (lote 3 de la sección club de Yates de 263. 00 mts.2); Javier Vaca Sánchez (lote 53 de la sección La Reina de 782. 00 mts.2); Manuel López Díaz (lote 5 sección Tesoro de 1 176. 00 mts. 2); y Enrique Álvarez Ochoa (lote sección Reina de 1 149. 00 mts.2), entre otras más.

La empresa inmobiliaria Fraccionadora y Hotelera del Pacífico, S.A. (FRAHOPA), se constituyó legalmente el 20 de diciembre de 1956 -escritura pública núm. 3 197-, mediante la aportación a la misma de un lote con superficie de 50 mil mts.2 de la península de Santiago (Registro Público de la Propiedad de Colima, PT., 20 de enero de 1971), cuyos socios inicialmente eran Gabriel y Fernando Bustamante Aguirre, Joaquín Moreno Franco, Gabriel Barajas García, y

¹³⁶ Por otra parte el señor Bustamante Boyer adquirió mediante la forma jurídica Ad corpus los terrenos que don Luis Bustamante poseía en la finca Majagua dentro de la hacienda de Juluapan, convirtiéndose en el gran propietario de terreno costero.

¹³⁷ Empresa que a la postre construyó el famoso hotel Las Hadas.

¹³⁸ Según el historiador de Colima Prof. Juan Oseguera "el Sr. Meillón había vendido a un peso por mt.2. de terreno en la península de Santiago".

Juan Manuel Guadarrama; quienes contaban con un capital social de 5 millones de pesos representado por 5 mil acciones con valor nominal de mil pesos cada una (Registro Público de la Propiedad de Colima, Libro 214-VI, agosto de 1980), aumentándolo el 15 de julio de 1964 a 5 millones 500 mil pesos (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real matriz 006438, 5 de septiembre de 1989).

Desde 1958 FRAHOPA se convirtió en parte del fideicomiso del Fraccionamiento Península de Santiago "con la expresa autorización de las autoridades competentes", (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 000877, 23 de marzo de 1988); emprendió nuevas obras de acondicionamiento urbano en la península de Santiago como trazar y abrir nuevos caminos; construir escalones de cemento en la superficie cerril para contener las precipitaciones pluviales y efectuar obras de limpieza, desmonte y reforestación, etcétera, con la intención de continuar comercializando otras fracciones de terrenos la península de Santiago; pero sobre todo se distinguió por adquirir nuevas fracciones de terreno de playa más allá de la península de Santiago, de tal manera que entre 1956 y 1970 se volvió propietaria de cerca de 5 millones 093, 575 mts. 2 de terreno costero en Manzanillo (ibid. 1988).

De esta manera, FRAHOPA privatizaría no sólo gran parte de las 200 hectáreas de superficie de la península de Santiago sino que también incluyó la fracción denominada La Punta, cuya ubicación geográfica rodeada de mar favorece el aislamiento natural y proporciona una panorámica incomparable hacia el Océano Pacífico.

La empresa inmobiliaria Servicios Administrados S.A., se constituyó en abril de 1958 -mediante escritura pública N° 3 637- en la ciudad de Guadalajara, teniendo como accionista y figura principal al magnate de origen boliviano Antenor Patiño. La aportación inicial de su formalización legal lo constituyó el lote 23, de la sección Tesoro del Fraccionamiento Península de Santiago, cuya extensión es de 12 mil 375. 00 mts.2 y un lote ubicado en la bahía de La Audiencia de 9 mil 165. 00 mts.2 (Registro Público de la Propiedad de Colima, PT., 5 de agosto de 1959), aunque en la década de 1960 se caracterizó por adquirir a través del mecanismo

de la compra-venta nuevos terrenos tanto en la península de Santiago como en las zonas aledañas a la misma,¹³⁹ entre los que pueden señalarse:

1. En 1965, compra a los hijos del señor Gustavo Meillón los predios siguientes:

a) Dos fracciones rústicas del terreno denominado La Becerrera (Salagua), cuya extensión del primero es de 70 mil 802 mts.2, y el segundo de 113 mil 503 mts.2; y,
b) El lote ubicado sobre la avenida La Audiencia del Fraccionamiento Península de Santiago con una extensión de mil 120 mts.2 (Registro Público de la Propiedad de Colima, PT., 1° de septiembre de 1967).

2. En 1967, la compra hecha a la señora María Emilia Meillón de Coronado y Gustavo Meillón, de varios predios rústicos como: a) El lote de terreno identificado como La Becerrera (Salagua) con extensión superficial de 132 mil 809 mts.2; b) El lote de terreno contiguo al anterior con extensión superficial de 46 mil 450 mts.2; y,
c) El lote de terreno localizado sobre la avenida La Audiencia del fraccionamiento Península de Santiago cuya extensión superficial es de 117 mil 800 mts.2 (Registro Público de la Propiedad de Colima, PT., 31 de agosto de 1967, y 20 de enero de 1971).

3. En 1968, por enajenación que hizo a su favor el Banco del Valle de México, S.A., un lote de terreno cuya superficie aproximada es de 100 mil mts.2; y,

4. En 1971, por compra-venta hecha a la familia Meillón Trejo, el predio rústico conocido como "huerta de Salagua" con una extensión aproximada de 90 mil mts.2, el cual forma parte de la hacienda de San Carlos. También, este mismo año la empresa inmobiliaria adquiere por compra a la misma familia Meillón Trejo, el 50 % pro indiviso del lote de terreno rústico tres de los cuatro lotes en que fue dividida una fracción del predio identificado como hacienda de San Carlos, lote localizado a un costado del estero o laguna de Salagua y cuya superficie es de 10 mil mts.2.¹⁴⁰

También a finales de 1971 la empresa compra a los señores J. Jesús Rodríguez Vargas y Juan Morquecho Cázares, el otro 50 % pro indiviso del lote No.

¹³⁹ Estas adquisiciones tienen el rasgo común de formar parte del patrimonio familiar del linaje Meillón.

¹⁴⁰ Este inmueble rústico está dividido en dos partes por el río Salagua que desemboca en la bahía de Manzanillo, formando en la misma desembocadura el estero conocido como Salagua. Dichas fracciones las identifican los lugareños con el nombre del "Cerro de los Monos" y la otra "Baños de Salagua". En este lugar se construirá décadas después el lujoso hotel Karmina Palace, que en el proceso de construcción experimentará conflictos relacionados con la regularidad en la tenencia de la tierra del lugar.

3 restante de los cuatro lotes en que fue dividida una fracción del predio rústico hacienda de San Carlos¹⁴¹ (Registro Público de la Propiedad de Colima, PT., 7 de julio de 1971 y 7 de julio de 1972).

De la misma manera, la empresa Servicios Administrados, S.A. a la vez se distinguió por comprar a Alberto Bustamante Aguirre los bienes inmobiliarios que posee en la península de Santiago, como se observa en el cuadro siguiente:

**CUADRO NÚM. 13
PROPIEDADES DEL SR. JOSÉ ALBERTO BUSTAMANTE ADQUIRIDAS POR LA EMPRESA
SERVICIOS ADMINISTRADOS ***

Vendedor	Unidad	Extensión (m²)	Fecha registrada de la transacción
Fam. Gutiérrez García	Lote 24 (sección tesoro)	1611.50	08/02/1966
Juan Guggenbueah L. Boleter	Lote 20 (sección cima)	1257.00	31/05/1966
Aniceto Rechy Barrera	Lote 15	1056.80	31/05/1966
Miguel Aldana Mijares	Lote (sección tesoro)	1095.80	04/05/1967
María del Camen Ascencio de R.	Casa (Avenida La Audiencia)	209.4	31/08/1967
María del Carmen Ascencio R.	Lote (sección La Audiencia)	251.60	31/08/1967
Fraccionador a Península de Santiago	Lote 21 (sección tesoro)	883.24	19/09/1967
Alfonso Orozco Lomelín	Lote 3 (sección Tesoro)	4682.03	21/09/1967
Dolores Ibarra de López Curiel	Lote (sección Cima B)	595.00	24/07/1968
Inversiones y Fomento Turístico de Manzanillo	Lote 31 (sección La Audiencia)	2250.00	23/09/1968
Henri Grandín de Mansigni	Lote 48 (sección Nueva Reyna)	727.00	26/01/1969
Ernestina Quevedo, viuda de Saghún	Lote 1 (sección La Audiencia)	1827.29	30/06/1970
J. Manuel Caballero Cortez	Lote 16 (sección Cima B)	783.00	11/09/1970
Ivan Sauri Escalante	Lote (sección Reyna)	770.75	21/09/1970
Carmen Aguilera Ruíz	Casa (sección Cima A)	1000.00	22/01/1971
Fam. Dubín West	Lote (S. Tesoro)	3845.00	23/01/1971
Arcela Quiñónez Tapia	Lote (sección La Audiencia)	1343.00	23/01/1971
Crescenciano Miranda D.	Lote (sección Cima A)	1376.00	23/01/1971
Carlos Minakata	Lote (sección tesoro)	3500.00	23/01/1971
Margarita Javelly de Brun	Lote (sección tesoro)	3483.05	06/03/1971
Margarita Bátiz de Turdor	Lote (sección Reyna)	2805.00	07/04/1971
Eva Noriega de García	Lote (sección Palmar)	500.00	22/09/1971
Josefina Álvarez de Trail	Casa (sección La Audiencia)	1291.00	22/06/1972

*Ventas registradas en la escritura 735, del 7 de julio de 1969 otorgada en la ciudad de Guadalajara, Jal. Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, PT., 23 de enero de 1971.

¹⁴¹ En este terreno los señores Rodríguez Barba y Morquecho Cazares proyectaron el Fraccionamiento Salagua con fines turísticos.

Hacia la segunda mitad de la década de 1960 el boliviano Antenor Patiño, a través de la empresa inmobiliaria Servicios Administrados, estaba convertido en el segundo propietario más importante de terrenos de playa, principalmente por poseer el control de más de 71-40-00 hectáreas que había comprado al señor Gustavo Meillón (Registro Público de la Propiedad de Colima, PT., 31 de agosto de 1967 y 20 de enero de 1971).

c) El Fraccionamiento Península de Juluapan

Fue el tercer proyecto turístico-inmobiliario comercial de importancia iniciado en la bahía de Manzanillo, teniendo como contexto la década de 1950 cuando las playas del lugar atraían a turistas sobre todo de origen norteamericano que huían de las frías temporadas invernales de Estados Unidos y llegaban a las costas mexicanas en busca de calor y descanso. De este movimiento turístico surgió la figura del Sr. Gorman King -empleado bancario en bienes y raíces, y originario de North Dakota, Estados Unidos-, quien en forma pionera y visionaria reconoció las condiciones excepcionales de playa de la bahía de Santiago y promovió -sobre todo a través del denominado Consejo Nacional de Turismo presidido por el entonces ex-presidente de México Miguel Alemán-, la belleza y situación natural virginal de playa del lugar, logrando a la postre, atraer la atención de los norteamericanos Lee Stubblefield y Leo Maggio Williams.¹⁴²

Estos turistas extranjeros, en primer término promovieron la constitución de las empresas mercantiles: a) Inmobiliaria Sierra Madre, S.A. y; b) Fraccionadora Peninsular, S.A.¹⁴³ con el fin de apropiarse y transformar con fines comerciales la bahía de Santiago, formalizando la primera el 29 de julio de 1964 -mediante la escritura 23 123 otorgada en la ciudad de México -, con una duración de 50 años, un capital inicial de \$125, 000. 00, cuyo objeto social era comprar, vender y arrendar toda clase de inmuebles, así como celebrar toda clase de operaciones y contratos relacionados con los mismos y ejecutar toda clase de construcciones; posteriormente la inmobiliaria incrementaría su capital social a \$625, 000. 00 pesos; el 13 de marzo de 1968 a \$750, 000. 00 pesos, y en 1971 a \$8' 250, 000. 00.

¹⁴² Ambos norteamericanos eran ex-oficiales del ejército de EU.

¹⁴³ La forma legal que los norteamericanos adoptaron para adquirir los terrenos costeros fue a través de suscribir un fideicomiso, donde ambas empresas inmobiliarias aparecen en calidad de fideicomisarias.

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 005439, 11 de septiembre de 1981). Ver siguiente cuadro de accionistas:

CUADRO NÚM. 14
COMPOSICIÓN SOCIAL ACCIONARIA INICIAL DE LA INMOBILIARIA SIERRA MADRE, S.A.
(1968)

Accionistas	Valor de las acciones
Lic. Rafael de la Colina Junior	\$ 150, 000. 00
Sr. Manuel Orozco Castañón	\$ 150, 000. 00
Lic. Luis Ruiz Quiroz	\$ 150, 000. 00
Sr. José Díaz Moreno	\$ 150, 000. 00

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 005439, 11 de septiembre de 1981).

La segunda empresa mercantil denominada Fraccionadora Peninsular, S.A., se formalizó en marzo de 1965, con una duración de 50 años, un capital social inicial de \$200, 000. 00 pesos, fungiendo como socios los señores Rafael de la Colina Junior; Manuel Orozco Castañón; Luis Ruiz Quiroz; Antonio Barrios Ramos; José Díaz Moreno; Jorge Matute Ramos, y Miguel Orrico Rincón (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 005439, 11 de septiembre de 1981).

El 29 de diciembre de 1967 los señores Stubblefield y Maggio, a través de la Inmobiliaria Sierra Madre¹⁴⁴ compraron al señor Arturo Morales Camou una parte de la fracción "A" de las dos en que se dividió la finca rústica denominada Miramar, que formó parte de la ex hacienda de Juluapan, compra que quedó legalmente registrada el 9 de abril de 1968, comprendiendo una superficie de 138-00-00 hectáreas, de las cuales 12-68-00 de ellas corresponden a la *zona marítima federal*, por lo cual la superficie neta es de 125-32-00 hectáreas (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 009902, 8 de junio de 1982).

Posteriormente, a través de esta misma empresa inmobiliaria adquirieron el predio contiguo al antes mencionado, conocido como saldo restante de la fracción "A" de la citada finca rústica denominada Miramar con superficie aproximada de 197-80-00 hectáreas.

Por otra parte, a través de la empresa Fraccionadora Peninsular, S.A. el 29 de diciembre de 1967 adquirieron por contrato de compra-venta hecha al señor Arturo Morales Camou, otra fracción de terreno de la Península de Juluapan con

¹⁴⁴ Transacción legal realizada en la ciudad de Nogales, Sonora.

superficie de 315-90-00 hectáreas, de las cuales fueron descontadas 21-72-00 hectáreas correspondientes a la *zona marítima federal*¹⁴⁵ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 034416, 12 de marzo de 1987).

Estas 600 hectáreas de terrenos adquiridas por los señores Stubblefield y Maggio, en realidad constituyen dos áreas o superficies cercanas aunque separadas geográficamente; la primera consistente en una superficie plana,¹⁴⁶ limitada por la cordillera Sierra Madre; la laguna de Juluapan; la bahía de Miramar; y los ejidos Miramar y El Naranjo, mientras que la segunda área o superficie corresponde a predios de carácter cerril y semiáridos –“cerro del Cenicero”- correspondiente a la maciza península de Juluapan desde donde se domina el Océano Pacífico, siendo esta ubicación uno de los atributos naturales excepcionales que despertó el interés de los norteamericanos por comprar dichos terrenos y explotarlos comercialmente.

FOTO NÚM. 11
PENÍNSULA DE JULUAPAN
PENINSULA DE JULUAPAN, Y COMPLEJOS TURISTICOS



Área donde se construyó el Fraccionamiento Península de Juluapan y el complejo habitacional Vida del Mar

Fuente: Proyecto de Juluapan, s/f.

¹⁴⁵ Escritura pública 1 176 otorgada en la ciudad de Nogales, Sonora.

¹⁴⁶ Al momento de la compra los terrenos proliferan en palma de coco explotada comercialmente.

En la segunda mitad de la década de 1960 los norteamericanos Stubblefield y Maggio se decidieron por construir y desarrollar comercialmente la fracción de terrenos correspondiente a la península de Juluapan, concibiendo y proyectando por una parte, la construcción del Fraccionamiento Península de Juluapan inicialmente integrado por 359 lotes de entre 1 700 mts.2 máximo y 700. 00 mts.2 mínimo de superficie en promedio por cada unidad de terreno,¹⁴⁷ y por la otra, el complejo habitacional denominado Vida del Mar con 199 unidades residenciales. (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 034416, 12 de marzo de 1987).

Sin embargo, debido a las condiciones de aislamiento geográfico natural de la península de Juluapan,¹⁴⁸ lo apartado del lugar en relación con el puerto de Manzanillo y el carácter totalmente virginal de la zona, la constructibilidad de este nuevo fraccionamiento representó un gran esfuerzo e imaginación en el acondicionamiento y transformación de la zona en un espacio residencial, que entre otras cosas implicó la introducción y realización de una red terrestre de automotores de varios kilómetros de longitud que permitió la comunicación entre el nuevo complejo turístico y la carretera Manzanillo-Cihuatlán, el trazo de calles empedradas, la colocación de cunetas y machuelos y la pavimentación de algunos tramos de éstas, así como también de un sistema de agua potable, de drenaje de aguas negras y de energía eléctrica, destacando sobre todo el diseño del sistema hidráulico que requirió la construcción de un tanque cisterna principal de 400 mts.2 de capacidad, así como de un sistema de válvulas, vasos comunicantes y tomas domiciliarias desde el cual se distribuirá el vital líquido para uso exclusivo del complejo turístico.¹⁴⁹

En el caso específico del complejo habitacional denominado Vida del Mar, el diseño y construcción se caracterizó por el establecimiento de cierto equilibrio urbano entre los espacios dedicados para uso residencial propiamente -20 mil mts.2- y los espacios de uso común -45 mil mts.2-, además de que la construcción

¹⁴⁷ Este fraccionamiento fue protocolizado mediante Escritura pública no. 3 007.

¹⁴⁸ Esta nueva inversión y construcción turística-inmobiliaria está a varios kilómetros del núcleo ejidal de El Naranjo, el más importante en cercanía y a más de 25 kms. de la ciudad de Manzanillo.

¹⁴⁹ La administradora del servicio es la empresa Promotora Juluapan, S.A de C.V.

y orientación de las unidades habitacionales permitiera la vista escénica hacia el mar; esta construcción fue realizada por la empresa Palo Alto, S.A., propiedad del señor Raymundo Arciga, y una inversión inicial programada de 180 millones de pesos (Colima, Distrito II 1982).

La construcción de Vida del Mar inicialmente consistió en un conjunto residencial de 80 departamentos de una recámara y 40 departamentos con dos recámaras, siendo clasificadas las unidades habitacionales de 159. 60 mts.2 de construcción como de cabecera, y las de 130. 15 mts.2 de construcción como centrales, complementándose éstas con andadores, alberca, estacionamientos, jardines, canchas de tenis, áreas verdes y un restaurante construido sobre roca al pie del acantilado, desde donde se tiene también una vista panorámica al mar como atractivo más importante.

Sin duda como proyecto turístico-inmobiliario según lo señalara a finales de la década de 1960 el señor Willy Wyler de Denver, Colorado, la construcción y transformación de la península de Juluapan en un espacio residencial de playa "es una inversión de mayores proporciones pero a más largo plazo".

FOTO NUM. 12
COMPLEJO TURÍSTICO VIDA DEL MAR



Fuente: Carta Urbana Turística Manzanillo, 1987.

Respecto a la comercialización de los terrenos y de las unidades habitacionales construidas y desarrolladas en la península de Juluapan, el señor Stubblefield se destacó por emprender una política de promoción inmobiliaria en ciudades como Denver, Colorado y North Dakota, en los Estados Unidos organizando vuelos aéreos especiales desde este país hasta la bahía de

Manzanillo que el propio ex-coronel financiaba con la idea de que los residentes de estas ciudades norteamericanas conocieran y se interesaran en comprar bienes en la zona; a la postre, dicha política comercial no sólo se traduciría en un éxito económico para los Sres. Stubblefield y Maggio, sino también convirtió el complejo turístico-inmobiliario de la península de Juluapan en un espacio residencial socialmente segmentado y exclusivo por el predominio de turistas de origen norteamericano –denominada *Península Asociated-* que compraron bienes en el lugar, contrastando en ese sentido con el estado de Colima, donde este complejo turístico-inmobiliario era poco conocido entre los propios colimenses en sus primeros años de construcción (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 005439, 11 de septiembre de 1981).

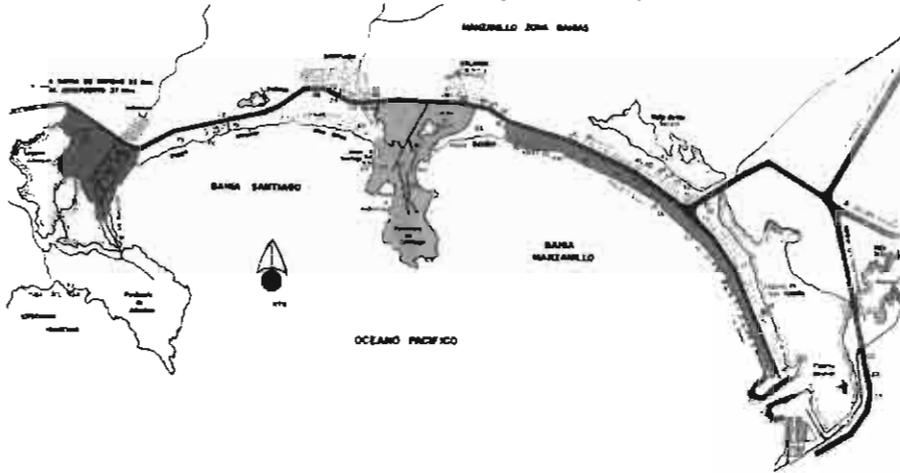
Entre 1940-1970 los fraccionamientos Playa Azul; Península de Santiago y Península de Juluapan, son clave para la incursión determinante de la iniciativa privada foránea interesada en privatizar y explotar comercialmente las paradisíacas playas; también en esa época se comienzan a establecer las condiciones de un modelo de acumulación capitalista turístico-inmobiliario.

Los tres fraccionamientos comerciales localizados a lo largo de la bahía de Manzanillo constituyeron esfuerzos e intereses empresariales diferentes por su localización, extensión territorial apropiada, modalidades de transformación y explotación de las condiciones naturales costeras del lugar e introducción y disponibilidad de infraestructura construida; sin embargo, tuvieron el denominador común de transformar en forma sucesiva y gradual las condiciones naturales de playa en un espacio de uso residencial propiamente, es decir, establecieron las condiciones para el surgimiento y configuración de un nuevo objeto técnico territorial en Manzanillo de carácter turístico-inmobiliario.

Las playas únicas del lugar, aunado a la atracción turística que ejercen los litorales determinaron la estructuración y establecimiento de una nueva modalidad y función económica de carácter turístico-inmobiliario, y fueron el estimulante principal de esta nueva configuración territorial, de tal manera que entre 1940 y 1970 el movimiento e intereses del turismo de origen foráneo procedente, principalmente, de Estados Unidos, Canadá, Europa y Canadá y en menor medida

de origen nacional -Jalisco, Colima, México, Michoacán, Guanajuato, etcétera, fue realmente el estimulante de la gestación del capitalismo inmobiliario de playa.¹⁵⁰

**MAPA NÚM. 5
LOCALIZACIÓN DE LOS FRACCIONAMIENTOS TURÍSTICO-INMOBILIARIOS EN LA BAHÍA
DE MANZANILLO (1940-1970)**



Playa azul (amarillo)
Península de Santiago (rosa); y
Sierra Madre (naranja)

3.7. Consolidación de Manzanillo como segundo núcleo de población del estado de Colima

La política del Gobierno Federal, además de impulsar la consolidación de la función portuario comercial de Manzanillo sobre todo mediante la construcción de la nueva infraestructura portuaria y terrestre –el Muelle Fiscal, Malecón, Muelle de PEMEX, el Palacio Federal, las nuevas vías férreas y de automotores; combinado con las inversiones que comenzaban a realizarse en la bahía con fines de explotación turística, no sólo se expresó en el mayor auge del crecimiento demográfico portuario que lo elevó a la categoría de ciudad, sino también en su consolidación como espacio fundamental de reserva de fuerza laboral de carácter industrial y de servicios.

¹⁵⁰ Aunque en la década de 1960 otras porciones de playa de Manzanillo comenzaron a convertirse en objeto de interés y transformación en espacio de carácter turístico-residencial, destacando por ejemplo el caso de la bahía de Santiago-Olas Altas-, donde familias originarias del estado de Jalisco iniciaron la construcción de los primeros multifamiliares verticales de playa, estas inversiones en la bahía, no tienen el mismo significado económico con relación a los proyectos turístico-inmobiliarios de Playa Azul, península de Santiago y península de Juluapan.

Entre los años de 1940 hasta finales de 1959 Manzanillo experimentó un auge demográfico notable, pues en relación con los 3 mil 669 habitantes de la década de 1930, en la década de 1940 alcanzó la cifra de 6 mil 831 habitantes, y en 1950 casi la duplicó dando lugar a una población de 13 mil 006 moradores (Censo General de Población, 1940 y 1950); un dinámico comportamiento demográfico estimulado por una población de origen foráneo que llegó al puerto en busca de trabajo, y una mayor concentración poblacional con relación al Fundo Legal portuario.¹⁵¹ Ver el índice de crecimiento portuario:

CUADRO NO. 15
CRECIMIENTO POBLACIONAL DE MANZANILLO COMO CABECERA MUNICIPAL

Año	Número de habitantes
1900	1, 549
1905	1, 524
1921	2, 998
1927	3, 501
1930	3, 669
1940	6, 831
1942	8, 203
1950	13, 006
1960	13, 834
1970	22, 777

(SAHOP 1975; RIVIERE D' Arc 1973; Censo General de Población, 1950, 1960, 1970, 1980)

Hacia 1948, el importante crecimiento demográfico de Manzanillo determinó que siendo gobernador del estado de Colima el Lic. Manuel Gudiño gobernador se expidiera el Decreto núm. 103 que elevó al puerto de Manzanillo a la categoría de ciudad, indicador más importante de la transformación del espacio portuario para desempeñar ciertos requerimientos económicos y sociales externos, lo que derivó en un importante crecimiento económico que detonó la urbanización.

De tal manera en la década de los años cincuenta, la ciudad puerto de Manzanillo destaca en el estado de Colima por constituir la segunda ciudad por el

¹⁵¹ En 1950 en el municipio de Manzanillo el 48.5 % de la población se concentraba en la ciudad-puerto, mientras que el restante 51.5 % se distribuía entre (23) ejidos; (55) ranchos; (2) pueblos; (2) rancherías; (2) aserraderos; (2) comunidades; y (2) haciendas (Censo General de Población, 1950); en 1960 la ciudad-puerto ya concentraba el 50 % de la población.

tamaño de su población y por la concentración de establecimientos industriales, como lo indica el cuadro siguiente:

CUADRO NÚM. 16
NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS MANUFACTUREROS¹⁵² EN MANZANILLO (1941)

Municipio	Establecimientos
Colima	374
Coquimatlán	38
Cuauhtémoc	55
Ixtlahuacán	9
Manzanillo	197
Minatitlán	18
Tecomán	70
Villa de Álvarez	17

Fuente: 5° Censo Industrial, 1941.

Hasta la década de 1960 el crecimiento económico del puerto de Manzanillo es el determinante fundamental de la urbanización, así mismo, la función portuario-comercial es el sector económico principal y más dinámico tanto del sustento de vida material como de la configuración material de la ciudad, de tal manera que como el señor Raúl Pickard observaba "Manzanillo es prácticamente los muelles, el tajo y las vías del ferrocarril" (1957:2). Ver en el cuadro siguiente la importancia y comportamiento sectorial portuario:

CUADRO NÚM. 17
ESTRUCTURA OCUPACIONAL DE MANZANILLO (porcentajes)

Sector de actividad económica	1940 %	1950 %	1960 %
Agricultura	63.2	59.1	53.8
Industria	11.7	12.6	14.6
Servicios	25.1	28.3	31.6
Total	100	100	100

Fuente: COCOMABA, 1985: 11 y 12.

¹⁵² El Censo Industrial de 1941 se caracteriza por clasificar actividades manufactureras como la venta de paletas, nieves, frutas, la pesca comercial y los talleres mecánicos, de carpintería, cines, entre otros pequeños negocios.

3.8. Urbanización, política urbana y segmentación del suelo urbano

Entre 1940 y 1970 el crecimiento demográfico acelerado de Manzanillo se tradujo en la agudización de las contradicciones surgidas entre las estrechas condiciones de terreno plano portuario y la creciente demanda de suelo urbano. Este problema era visible en la apropiación y uso generalizado del suelo no apto para fines urbanos por parte de la población, es decir, asentándose sobre todo en los cerros y terreno lacustre que delimitan el lugar; agravándose aún más esta problemática urbana por la imprevista intervención presidencialista a partir de los daños materiales y humanos causados por el ciclón que azotó a la ciudad-puerto de Manzanillo en 1959.

Durante las décadas de 1940 y 1970 la mayor característica del desarrollo urbano portuario fue que el déficit de suelo plano para uso urbano coincidiera con la política del Gobierno Federal de impulsar la creación de la Secretaría del Patrimonio Federal con el objetivo de planear, ejecutar y regular el crecimiento urbano del país, por otra parte, era muy notorio que la población tendiera a asentarse en terreno cerril y lacustre creándose una situación de marginación y pobreza urbana extrema.

Geográficamente, la fundación y ubicación definitiva de la ciudad-puerto de Manzanillo estuvo en gran parte determinada por las condiciones de abrigo y seguridad que ofrece la baja serranía del entorno a los embates del oleaje marítimo y los ciclones que regularmente azotan el litoral, con la posterior funcionalidad y consolidación económica portuario-comercial e inherente crecimiento urbano del lugar. Las condiciones cerriles fueron un gran factor de lucha y restricción del desenvolvimiento económico y urbano portuario con relación al desarrollo nacional, mismas que se convirtieron en la expresión de lucha constante de los moradores del puerto en el proceso de asentarse, adaptarse y transformar las condiciones naturales serranas del entorno en un espacio apto para ser usado con fines habitacionales. Finalmente, la ciudad-puerto de Manzanillo, en su arquitectura, cultura y contenido material urbano expresa el triunfo de la persistente intención de los lugareños por apropiarse y construir parte del territorio cerril del lugar en un elemento social fundamental de su constitución urbana.

En tres décadas de lucha y tesón constante de los lugareños el desarrollo urbano de Manzanillo se distinguió por la evidente transformación de las condiciones naturales cerriles que forman parte del Fondo Legal portuario en espacio de uso residencial, lo cual rebasó administrativamente a las propias autoridades municipales y resultó en situaciones de pobreza extrema y segregación social derivadas de las condiciones de constructibilidad habitacional precarias y de inseguridad, como la no disponibilidad inicial de servicios urbanos básicos como agua potable, energía eléctrica y drenaje; y la irregularidad en la tenencia del suelo.

Durante la década de 1940, de vertiginoso auge demográfico, año con año eran considerables los deslaves de piedra y lodo que generaban las temporadas de lluvias y ciclones, lo que implicaban modificaciones constantes que las autoridades tenían que acordar con relación a las superficies y linderos de las fincas construidas en los terrenos cerriles, sobre todo en la calle Carrillo Puerto que había sido trazada siguiendo las laderas de los cerros del Vigía, y De la Cruz, de tal manera que como señalaba el señor Felipe Guzmán en calidad de presidente municipal (1947) se “tuvo que dinamitar tramos del cerro para hacer transitable la calle, trasladar a la gente a otros lados, y modificar la nomenclatura de la ciudad”.

A la vez, entre los años de 1943 a 1944 la poderosa organización de estibadores de la CROM, a través de su dirigente Tomas Bejarano, se caracterizó en varias ocasiones por solicitar al señor González Lugo, Gobernador del estado de Colima, “...que a todos los trabajadores que viven en los cerros, en algunos casos por más de veinte o treinta años, se les proporcione asesoría técnica para que las casas que habitan tengan las condiciones más elementales de seguridad y comodidad”.¹⁵³

En 1940 de los 6 mil 831 habitantes que viven en el puerto de Manzanillo los barrios más populosos y populares eran parte considerable de los cerros¹⁵⁴ como: “del Vigía Viejo”, “Vigía Chico”, “De la Cruz”, “Cerro Mojonera”, “Barrio la Pedregosa”, “Cerro La Chancla”, “Barrio de La Planta de la Luz”, “De la Vega”,

¹⁵³ Entre los argumentos se señala el pago al Ayuntamiento como renta de piso.

¹⁵⁴ En general los cerros son de baja altura y en términos urbanos están divididos por sectores habitacionales: 1, 2, 3, 4, 5 y 6.

"Ventanas", "Barrio de La Providencia", "La Curva", el "Barrio del Panteón municipal,"¹⁵⁵ "Del Caballón", etcétera (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, Suplemento núm. 17, Tomo XXV, 27 de abril de 1940, pp. 99-163).

Para las autoridades locales por su parte, la urbanización y consecuente ocupación acelerada de los cerros por parte de la población, significó dificultades administrativas debido a que rebasaron la capacidad financiera y de regulación, y principalmente porque el considerable número de casas que día a día se establecieron y construyeron por doquier en los cerros del Fundo Legal quedaron al margen del control catastral y del registro oficial de la propiedad, de tal manera que un considerable número de lotes y casas carecen de número domiciliar —número de manzana y/o categoría distrital, etcétera- además, están al margen de pagos prediales y de la disponibilidad de servicios urbanos municipales (Registro Público de la Propiedad del Estado de Colima, 4 de marzo de 1946).

De esta manera, el caserío que se construyó vertiginosamente en los cerros del entorno, convirtió en un sello central de la urbanización portuaria la irregularidad en la posesión y ocupación del suelo. Así mismo, derivado de esta condición irregular del suelo y de los bajos ingresos económicos, muchas de estas familias pobres destacan en sus condiciones de vida cotidiana por la precaria e improvisada constructibilidad de las casas hechas a base de madera, tejamanil o lámina, además de acostumbrarse a "no liquidar sus contribuciones".

Sin embargo, a raíz del ciclón de 1959 y los fuertes daños humanos y materiales causados por éste sobre todo en los cerros,¹⁵⁶ las autoridades federales comenzaron a trabajar en la elaboración de un decreto tendiente a instaurar la obligatoriedad del Plano Regulador portuario donde intervendrían el gobierno del estado de Colima, el Ayuntamiento de Manzanillo y la SEPANAL, teniendo como objetivos "evitar la anarquía en la construcción de viviendas, fraccionamientos y obras de urbanización," e iniciar la construcción de "un nuevo Manzanillo" en la

¹⁵⁵ Durante varios años El Panteón portuario estuvo localizado en la ladera del cerro donde la Secretaría de Marina realizó las obras de "El Tajo" para comunicar la laguna de Cuyutlán con el Océano Pacífico.

¹⁵⁶ Según la prensa fueron decenas los muertos por derrumbes, deslaves y toneladas de tierra desgajadas de los cerros.

zona San Pedrito-Salagua que incluía “levantar casas en terrenos del Ejido Colonia del Pacífico para dar albergue a las familias que serán desalojadas del puerto” (Ibíd.: 2).

En el mismo contexto, al comenzar a regular el desarrollo urbano portuario, ese mismo año de 1959 el arquitecto Ramón Marcos Noriega, -entonces Director de la Escuela de Arquitectura-, también se dedicó a la tarea de elaborar un plan de desarrollo urbano portuario proponiendo alternativamente como futura área de expansión territorial de la ciudad de Manzanillo “los terrenos del ex-ejido Colonia del Pacífico, desde San Pedrito hasta el Ejido Salagua” (Suazo, 1965, pp. 1 y 3).

De manera que durante la década de 1960 entre los motivos más importantes de regular el desarrollo urbano portuario se reconoce que “los cerros se llenaron de casas,” sin que el Ayuntamiento haya podido evitarlo, y menos habilitarlos con los servicios urbanos necesarios, además de que son fuente de contaminación,¹⁵⁷ basura, lodo y gastos constantes para el Ayuntamiento (Portillo, 1964; Suazo, 1964);

FOTO NÚM. 13
AL FONDO CASERÍO EN LOS CERROS DEL PUERTO DE MANZANILLO



Fuente: Ortoll, 1997.

¹⁵⁷ El alacrán representaba un grave problema para el puerto de Manzanillo, a tal grado que la Cruz Roja reportaba entre 15 y 25 casos diariamente. Además, los ciclones o lluvias provocan derrumbes o deslaves por lo que muchas familias se ven obligadas año con año a bajar de los cerros con sus pertenencias durante la temporada de lluvias.

No obstante lo anterior, los alcances logrados en la elaboración y aplicación de una política de regulación urbana tendría poco efecto práctico inmediato, debido a la reacción pública, sobre todo, de la población que habita en los cerros frente a los rumores y señalamientos de las autoridades portuarias en el sentido de que “todos los que viven en los cerros serían obligados a abandonar sus casas”, y que “no se permitirá ninguna construcción en ellos”; en tal sentido, surgió la Unión de Pequeños Propietarios de Fincas y Predios Urbanos teniendo como encomienda inicial dirigirse a la Comisión Consultiva de Planeación Urbana de Manzanillo señalando que “no era necesario que las autoridades construyeran un nuevo Manzanillo”, sino que “la solución estaba en la urbanización de los cerros del puerto”.

De esta manera, hasta la década de 1970 la acelerada urbanización del relieve serrano del Fundo Legal es uno de los principales contenidos materiales del desarrollo urbano localmente, y también expresa esencialmente el arduo y persistente esfuerzo de los lugareños por convertirlo y transformarlo en un espacio habitable propiamente; tal urbanización expresa en todo caso la constante lucha de la población nativa por apropiarse y adecuar el relieve cerril no apto para fines urbanos en una construcción y prolongación material esencial de la ciudad-puerto de Manzanillo.

Otra de las características principales de la acelerada urbanización portuaria se traducirá en la apropiación y asentamiento de la población en el terreno lacustre del entorno portuario y cuyas características no son aptas para fines urbanos.

En este sentido, las lagunas de San Pedrito y de Cuyutlán habían sido objeto de apropiación con fines habitacionales sobre todo por parte de la población de escasos ingresos económicos desde del siglo XIX, acción determinada por la escasez de suelo urbano plano; sin embargo, fue entre 1940 y 1970 cuando se generalizó el asentamiento de la población en los terrenos ribereños de ambas lagunas, siendo la más conocida el caso de la insalubre e inhabitable “isla de San Pedrito”, que ya para 1930 había dado lugar al asentamiento y uso del suelo con fines habitacionales por parte de unas treinta familias humildes que habían logrado

apropiarse y acondicionar tal lugar en un precario espacio habitable sin contar con ningún tipo de servicio urbano.

Fue justo en la década de 1930 cuando el creciente desajuste entre el crecimiento demográfico y la falta de terreno plano del puerto se volvió una situación crítica, al grado que el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa, realizó el primer estudio -a cargo del Arq. Enrique Cervantes Sánchez- tendiente a formular el Plano Regulador Urbano de Manzanillo, "caracterizado sobre todo en proponer el relleno de la zona poniente de la laguna de Cuyutlán, entre la vía del ferrocarril y la costa de Ventanas como futura área de crecimiento de la población (Reyes, s/f: 6); tal franja de terreno ribereño contemplado es plana aunque también se encuentra expuesta al flujo y reflujó natural de los niveles de agua de la laguna.

En otros términos, la idea original del arquitecto Enrique Cervantes está basada fundamentalmente en aprovechar el proyecto que realizaba la Secretaría de Marina de construir el Puerto Interior con relación a Laguna de Cuyutlán, y en ese sentido contemplar el desarrollo urbano futuro del puerto a partir de seleccionar y delimitar un área de la laguna de Cuyutlán aledaña a aquél, realizar las obras de terraplenado con el material rocoso y tierra que se extraía de las obras del tajo del cerro, y finalmente proyectar un fraccionamiento urbano popular en dicha área lacustre.

Poco después, en 1957, la Secretaría del Patrimonio Nacional, motivada por la fuerte demanda de suelo urbano inherente al propio crecimiento demográfico, retomó el plan urbano propuesto por el Arquitecto Enrique Cervantes, continuando con las obras de relleno, trazado y construcción del fraccionamiento y comercialización de los terrenos ganados a la laguna de Cuyutlán, llegando a configurar hasta 35 manzanas rectangulares fraccionadas en terrenos, de entre 110. 00 mts.2 de extensión hasta 210. 00 mts.2 de extensión,¹⁵⁸ convirtiéndose esta obra técnica de construcción en el primer y más importante esfuerzo urbano dentro del Fondo Legal portuario tendiente a resolver el grave problema que

¹⁵⁸ Don Lorenzo Figueroa, propietario de un camión de transporte de pasajeros en Manzanillo, en 1960 compró el terreno ubicado en la calle Pedro Núñez en 3 mil pesos.

representaba la escasez de suelo apto para fines habitacionales y a regular la creciente y acelerada urbanización que experimentaba Manzanillo.

A lo largo de la década de 1950 y hasta la primera mitad de la década de 1970 la construcción del fraccionamiento en el Fondo Legal de Manzanillo y la introducción de la red de servicios públicos básicos de agua potable, electricidad y drenaje, por parte de la Junta Federal de Mejoras Materiales de Manzanillo (JFMM) hizo que se convirtiera en la zona de mayor dinamismo y concentración poblacional portuaria.

Sin embargo, el lento proceso de asentamiento poblacional en torno al nuevo fraccionamiento, también estimularía que familias de bajos ingresos económicos se asentaran para poblar las riberas de la laguna de Cuyutlán, construyendo improvisadas chozas y casas de madera con fines habitacionales; asentamientos irregulares en las orillas de la laguna cuya constructibilidad habitacional es tan precaria, que además de las improvisadas condiciones de habitabilidad de las casas, los baños están prácticamente ubicados en la laguna, apenas sostenido por frágiles y rústicos pilotes de madera, así mismo, el movimiento natural del agua lacustre es aprovechado a manera de drenaje” (Sra. Rosario Villa Contreras, habitante del Fraccionamiento de Manzanillo, abril de 1998).

FOTO NÚM. 14
MANZANILLO. AL CENTRO EL FRACCIONAMIENTO CONSTRUIDO POR LA JFMM
Y AL FONDO LA LAGUNA DE CUYUTLÁN (1940)



Fuente: Ortoll, 1997.

Aunque la Junta Federal de Mejoras Materiales fue la dependencia federal que a medida que rellenaba y ganaba terreno a la laguna de Cuyutlán realizó el trabajo principal de fraccionarlo, urbanizarlo y comercializarlo con fines habitacionales,¹⁵⁹ el proceso de construcción y transformación de los terrenos fraccionados en un espacio habitacional correspondió fundamentalmente al esfuerzo sostenido y constante de la población, siendo en general e inicialmente tales construcciones “en su gran mayoría hechas a base de ladrillo de tipo capuchino y con techos de teja de doble agua, otras más de madera con techos de hoja de palma y/o palapa, mientras que las menos fueron aquellas casas hechas a base de material como ladrillo y techo de concreto armado enteramente”.¹⁶⁰

Entre 1940 y 70 el auge demográfico y la urbanización de Manzanillo se notaba en una fragmentación y segmentación territorial en cuanto al uso del suelo, ya que:

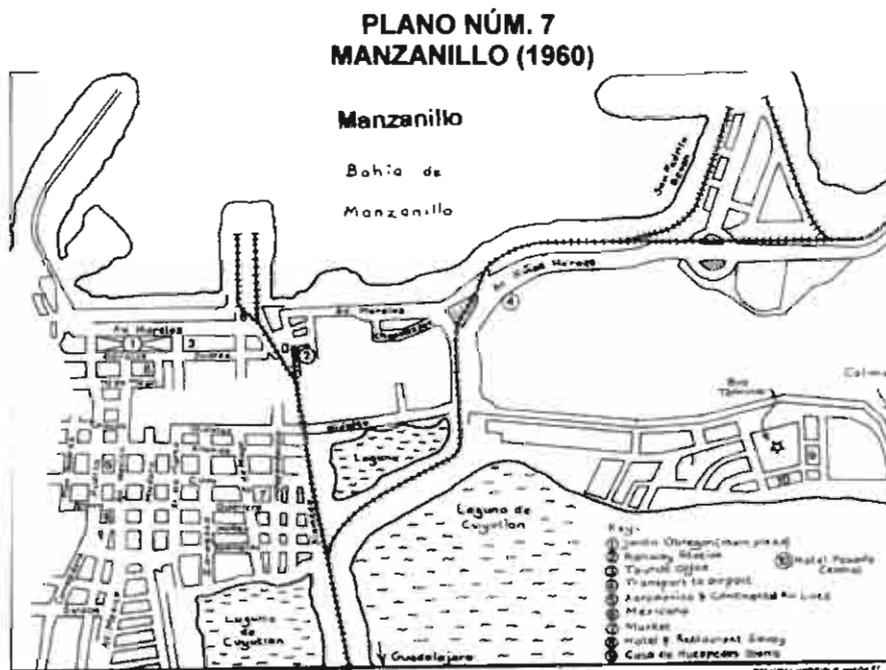
Por un lado, el estrecho terreno plano ubicado frente al Océano Pacífico específicamente concentró construcciones diversas –bodegas, almacenes, edificio Federal, oficinas de agencias aduanales, hoteles, restaurantes, palacio municipal, jardín público, talleres, malecón, muelle, estación del ferrocarril, edificios comerciales, cooperativas pesquera, establecimientos industriales, tanques de combustibles, tanques de miel y tiendas comerciales y de servicios, etcétera- en función y estimuladas por el auge y dinamismo portuario comercial; por otro lado, la vertiginosa y anárquica transformación del suelo cerril del entorno portuario convertido en espacio habitacional por parte de una población en su mayoría de bajos ingresos -trabajadores informales, pescadores, veladores, empleadas

¹⁵⁹ Durante la época de lluvias, las angostas calles de tierra y las banquetas sin machuelo del nuevo fraccionamiento urbano, se caracterizaban por convertirse en charcos y lodazales que duraban semanas en secarse y por volverse criadero natural de mosquitos y alacranes, a tal grado que durante la década de 1940 fue una de las principales causas de enfermedades y mortandad entre la población portuaria” (Fernández, 1941).

¹⁶⁰ En Manzanillo frente al inicial sello peculiar del caserío compuesto por las casas de madera que tradicionalmente habían sido construidas, a raíz de la construcción del Fraccionamiento Manzanillo comenzaron a construirse gradual y crecientemente casas a base de cemento, ladrillo y colado de concreto armado, en general de una sola planta. La Srita. Carmelita Alcántar, quien se desempeñaba laboralmente como empleada federal, fue la primera que construiría su casa con estas características en la calle Pedro Núñez” (Sra. Rosario Villa, entrevistada en el mes de abril de 1936).

domésticas, pintores entre otros.

Por último, los terrenos ubicados en el poniente de la laguna de Cuyutlán - desde la vía del tren, siguiendo los linderos de la serranía del entorno, hasta la calle principal del Fundo Legal-, fraccionada y transformada por la JFMM en espacio habitacional, siendo ocupada principalmente por estratos sociales de clase media -empleados de la JFMM, oficinistas, profesores, comerciantes, médicos, técnicos, marinos, trabajadores de PEMEX, etcétera- y por pobladores de clase media baja.



Fuente: Oseguera, 1961.

Hacia la década de 1960 el relleno, construcción y adecuación urbana de la zona poniente de la laguna de Cuyutlán había resuelto parcialmente la aguda demanda de suelo habitacional, sin embargo, la imprevista decisión del presidente de México López Mateos de rehabilitar la ciudad-puerto de Manzanillo ante los daños del ciclón de 1959, volvió a abrir interrogantes en torno al desarrollo portuario futuro del Fundo Legal, generadas tanto por la agudización del problema que ya significaba la ocupación de suelo no apto para fines urbanos, como por la propia acentuación de la pobreza urbana extrema, de tal manera que en la

segunda mitad de esta década, de las 20 mil personas que registraba Manzanillo, más de la mitad de esta población se había apropiado y asentado habitacionalmente en terrenos ganados a la laguna de Cuyutlán y en los cerros del lugar, viviendo muchas de esas familias en condiciones habitacionales muy precarias e irregularmente.¹⁶¹

Así, en la década de 1960 el Estado mexicano se convertirá en el factor más importante de los trastornos y agudización de las contradicciones sociales en el desarrollo urbano portuario, ya que a través del accionar de las dependencias federales, además de la descoordinación, duplicidad y dispersión de esfuerzos gubernamentales, era vulnerable por la falta de un esquema integral del desarrollo urbano portuario. La intención presidencialista de rehabilitar la ciudad-puerto de Manzanillo se traducirá más en voluntad e interés de ayuda político-humanitaria que en oportunidad de armonizar la canalización de cuantiosos recursos financieros con relación al reconocimiento de las autoridades locales en materia urbana y las posibilidades de promover una política menos técnica y más integral económica y urbana territorialmente.

3.9. El ciclón de 1959, presidencialismo y crisis urbana

La naturaleza costera de Manzanillo lo hace vulnerable a los ciclones; sin embargo, el ciclón de 1959 fue extraordinario por la destrucción material y humana generada, propiciando que el presidente de México Adolfo López Mateos aprobara y canalizara a Manzanillo un monto de recursos financieros sin precedentes de 8 millones de pesos¹⁶² con el interés de "rehabilitar" el puerto de Manzanillo, traduciéndose tal propósito, tanto en el estudio y análisis de las posibilidades reales del futuro crecimiento urbano portuario, como en la autorización del más importante y moderno complejo habitacional del Instituto Mexicano del Seguro Social en Manzanillo.

¹⁶¹ A finales de la década de 1960 el crecimiento urbano se extiende hasta la gasolinera La Modema -salida de la carretera Manzanillo-ciudad de Colima-, y por el otro lado hasta el puente de la laguna de San Pedrito, -salida de la carretera de Manzanillo-Cihuatlán, Jal.

¹⁶² Según la prensa local "la más importante en todo el estado".

La rehabilitación de la ciudad-puerto de Manzanillo quedó parcialmente a cargo de la JFFM de Manzanillo, dependencia federal que en la primera mitad de la década de 1960¹⁶³ basándose en las “limitaciones geográficas e inseguridad que representaba para ese entonces la urbanización del puerto”, se caracterizó por promover e impulsar el desarrollo portuario de Manzanillo más allá del fondo legal portuario.

Entre las razones determinantes para que la ciudad de Manzanillo no continuara creciendo en torno al Fondo Legal era que resultaba muy costoso fraccionar y urbanizar el terreno lacustre a base de relleno, pues técnicamente¹⁶⁴ “rellenar la laguna cuesta \$300.00 mts.2. Para rellenar la laguna es necesario primeramente extraer enormes cantidades de lodo, ya que la base de la laguna es fangosa. Si no se extrae todo el lodo del fondo de la laguna y el relleno queda flotante, las construcciones resultan defectuosas e inseguras. El costo de extracción de lodo y el traslado de arcilla fuerte desde Punta Chica, más el pisoneo, resulta el costo antes mencionado”; Por lo tanto la SEPANAL a través de la JFMM recomendaba iniciar una nueva política urbana más viable, más segura y menos costosa económicamente.

Con base a lo anterior, la JFFMM reconoce que la falta de terrenos junto a la necesidad de vivienda, son los problemas urbanos locales más importantes, de ahí la urgente necesidad de identificar áreas para regular el crecimiento urbano futuro de Manzanillo, proponiendo al respecto el proyecto urbano denominado “nueva ciudad”, identificando dos áreas futuras de crecimiento: a) Los terrenos aledaños que conforman el corredor entre la laguna de San Pedrito-Playa Azul-Salagua principalmente; y, b) Los terrenos periféricos del Puerto Interior en la laguna de San Pedrito, ocupando las áreas aledañas comprendidas entre los ejidos de Tapeixtles y Jalipa.

El proyecto urbano propuesto por la JFFMM de impulsar una nueva ciudad fuera del Fondo Legal portuario, también era motivado en parte por las reacciones

¹⁶³ En 1963 destaca la figura del arquitecto Julio Moctezuma al servicio de la SEPANAL.

¹⁶⁴ Análisis de costos realizado para construir la Unidad habitacional del IMSS sobre terrenos de la laguna de Cuyutlán.

políticas de los habitantes del puerto, los cuales, ante las obras de remodelación urbana que habían contemplado la demolición de manzanas enteras de fincas de la ciudad puerto de Manzanillo y en el desalojo de los cerros,¹⁶⁵ habían iniciado demandas jurídicas incluso contra el propio presidente del país Adolfo López Mateos por haber autorizado dichas demoliciones, es decir, por el ambiente político difícil que en la década de 1960 se había generado entre los lugareños ante las "presiones y amenazas por parte de las autoridades federales para que los habitantes desalojaran los cerros."¹⁶⁶

Bajo la anterior perspectiva, en la segunda mitad de la década de 1960 la JFMM comenzaría a impulsar el crecimiento portuario promoviendo la construcción de fraccionamientos y conjuntos habitacionales incluyendo la dotación de servicios urbanos en los terrenos aledaños a la ciudad-puerto de Manzanillo, entre los que destacan los casos del núcleo ejidal denominado Colonia del Pacífico; la Unidad habitacional del ISSSTE; el Fraccionamiento "La Libertad" en el ejido Tapeixtles; la Colonia Habitacional Burócratas; el Fraccionamiento Las Joyas, en el ejido Tapexitles; la Colonia habitacional Las Brisas; el Fraccionamiento Morelos; la Colonia habitacional militar; el Fraccionamiento Morquecho; el Fraccionamiento Salagua; y el Fraccionamiento Villa Florida,¹⁶⁷ cuya urbanización se caracterizaba por la inicial orientación e inducción de dicha urbanización por parte del Gobierno Federal, y por comenzar a establecerse una nueva configuración territorial dispersa principalmente a partir de los ejidos que rodean el Fondo Legal portuario.

¹⁶⁵ Trabajadores de FERRONALES a través de prensa local denuncian que "han arrojado a familias asentadas en los cerros hacia otros terrenos inhóspitos y carentes de toda clase de servicios urbanos."

¹⁶⁶ Ante los planes y trabajos de rehabilitación urbana principalmente a cargo de la JFMM y la Secretaría de Marina, las propuestas de carácter popular en general se inclinan para que "se urbanicen los cerros, y que se terraplene el poniente de la laguna de Cuyutlán; mientras que por su lado los trabajadores de FERRONALES proponen la urbanización del ejido Tapeixtles –colonia Las Joyas–.

¹⁶⁷ En la década de 1960 el Dr. Luis Quintanilla Director general del Instituto Nacional de la Vivienda (INV), afirma que dicha institución proyectaba construir 1000 viviendas en Manzanillo; otras instituciones federales que en estos años participan en la construcción de viviendas fueron la Dirección de Pensiones Civiles del IMSS y el Banco de Crédito Hipotecario.

3.10. El complejo habitacional del IMSS

En la década de 1960 los planes de rehabilitación y reorientación del crecimiento urbano de Manzanillo más allá del Fondo Legal a cargo de la JFMM, se vieron drásticamente afectados cuando el presidente López Mateos determinó a través del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) la construcción del conjunto habitacional "Padre Miguel Hidalgo"; este modernísimo complejo residencial sería construido en terreno lacustre de la laguna de Cuyutlán contraviniendo las propias recomendaciones establecidas por la JFMM, y derivado de esta decisión la ciudad-puerto de Manzanillo entraría en una aguda crisis urbana.

El nuevo complejo consistió en la construcción de 203 casas o unidades habitacionales unifamiliares en un total de 8 manzanas de casas, incluyendo áreas verdes, calles empedradas, guarniciones, y banquetas de concreto de uso común, además de la introducción de los servicios de agua potable, energía eléctrica, drenaje y teléfono, etcétera, así como la construcción de un centro de bienestar social; una estancia infantil; un teatro al aire libre; una concha acústica; una clínica para los asegurados del IMSS; un jardín de niños; una escuela primaria; una plaza cívica; además de instalaciones deportivas como canchas de fútbol, y de baloncesto.

Definida su construcción en el suroeste de la ciudad de Manzanillo, fue a través del Decreto Presidencial de 12 de marzo de 1960,¹⁶⁸ que el IMSS fue autorizado para la desecación de 16 hectáreas de la laguna de Cuyutlán (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio 031876-B), quedando delimitado dicho terreno: al Norte, con el trazo de la calle Belisario O. de Domínguez; al Sur, con la laguna de Cuyutlán; al Este, con la reserva territorial del IMSS; y al Oeste, con propiedad privada.

Sin embargo, aunque en Manzanillo la construcción e inauguración posterior del complejo habitacional del IMSS suscitó grandes expectativas sobre todo entre las autoridades, el trasfondo presidencialista de dicha decisión significó dificultades de carácter técnico, jurídico-político, social, además de agudizar la crisis del desarrollo urbano portuario.

¹⁶⁸ Diario Oficial de la Federación del 15 de marzo de 1960.

La construcción del nuevo complejo habitacional obligó a las autoridades a desalojar familias y destruir cerca de 40 casas ubicadas a lo largo de la calle Belisario Domínguez.

Por su parte, los señores Arturo Orduña González y Vicente Guevara interpusieron demandas cuando se vieron afectados en sus propiedades por las obras de construcción, mientras que por otro lado los ejidatarios de Campos alegaron que parte de los terrenos donde se construía la unidad habitacional eran parte de su jurisdicción.¹⁶⁹

El objetivo de construir este moderno conjunto habitacional era ayudar a los damnificados del ciclón de 1959 y particularmente a los empleados y derechohabientes del IMSS, aunque a la postre "sólo un 15 por ciento de los derechohabientes adquirieron vivienda en dicha unidad" (Suazo, 1966), por lo cual "un considerable número de ocupantes no pertenece al IMSS", además de que las autoridades del IMSS responsables de la unidad habitacional por vender unidades y cubrir el cupo cedieron a "norteamericanos pensionados y personas de otras ciudades casas en dicha unidad habitacional"; por lo demás, quienes adquirieron casas de la unidad habitacional del IMSS lo hicieron a través de un fideicomiso, y no fue sino hasta 18 años después -en 1988- que el IMSS comenzaría a otorgar las escrituras de propiedad a favor de los ocupantes legalmente reconocidos (Registro Público de la Propiedad de Colima, Libro 366).

Debido a que el complejo habitacional se construyó sobre terreno lacustre, al cabo del tiempo se tuvieron que derribar más de tres unidades habitacionales por el hundimiento del terreno; y otros tantos tuvieron que reforzar y remodelar sus habitaciones; las calles y banquetas sufrieron deformaciones; además de que la unidad habitacional quedó expuesta a inundaciones.¹⁷⁰

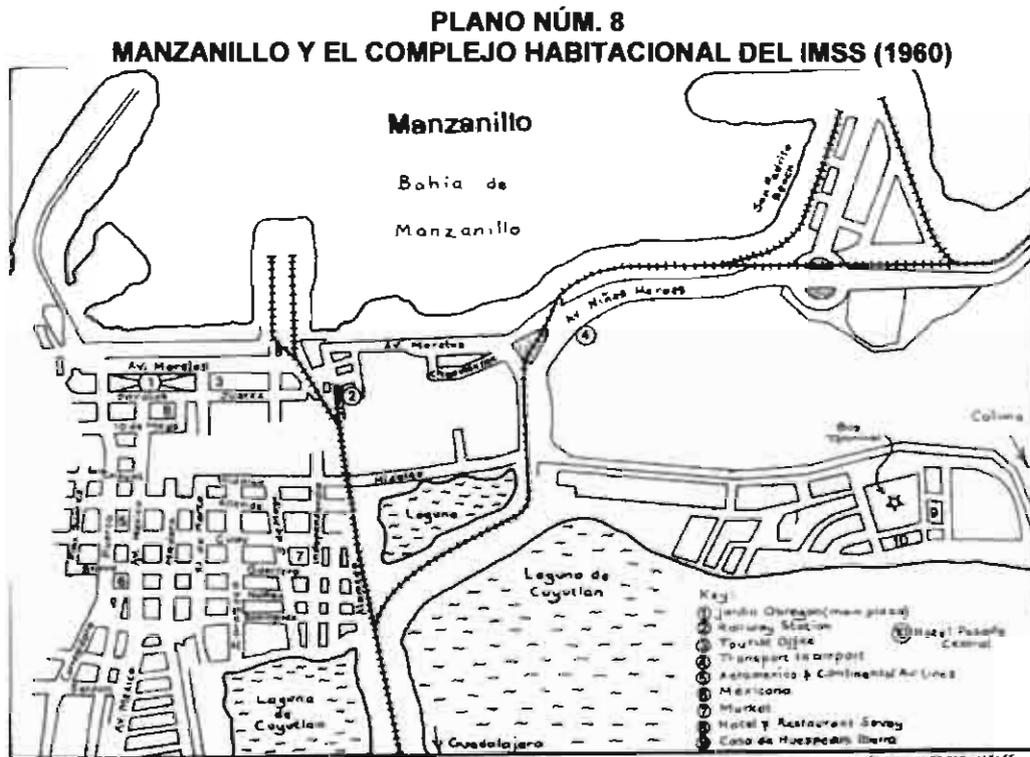
Pero la construcción del moderno complejo habitacional del IMSS, sobre

¹⁶⁹ La intención de los ejidatarios es cobrar unilateralmente "un peso por cada camión" que transportara material para rellenar la unidad habitacional.

¹⁷⁰ Hoy en día derivado de la condición lacustre donde se ubica la unidad habitacional, más del 50 % de las casas han sufrido modificaciones y/o ampliaciones; el problema mayor al que se enfrentan quienes viven en esta unidad son las inundaciones que ocurren en la temporada de lluvias, sobre todo en aquellas zonas o calles donde ha habido hundimiento del terreno, se han construido sardinales hasta de 90 cms. de altura en las puertas de entrada de las viviendas; los hundimientos han ocasionado también algunos cambios de pendientes en los drenajes, etcétera (Registro Público de la Propiedad, Folio 031876-B, 2 de septiembre de 1986).

todo contrastó con los terrenos urbanos aledaños cuyas construcciones corresponden a barrios populares y tugurios como son los casos de las colonias "San José y "La Pedregosa", esta última, una de las barriadas más numerosas del puerto donde prolifera la ignorancia y la pobreza; esto es, haber construido integralmente la nueva unidad habitacional "Padre Hidalgo" implicó una segmentación social en el desarrollo urbano de Manzanillo.

En todo caso, desde el análisis inicial concerniente a la localización y selección del lugar donde se construiría esta unidad habitacional había dado lugar a diferencias ideológicas y sociales, entre quienes subrayaban que construiría en la laguna de Cuyutlan era el sitio "ideal ya que está guarnecido por los cerros de los ciclones" y los que señalaban que era "un error que la colonia del IMSS fuera proyectada en un mal sitio técnicamente dado que está rodeada de barrios proletarios, además de que resultan ser habitaciones muy onerosas para el trabajador en general" (Suazo, 1966).



▣ Localización del complejo habitacional del IMSS

Fuente: Oseguera, 1961

Al concluirse y ponerse en servicio la moderna unidad habitacional del IMSS quedando con relación al popular barrio de "La Pedregosa" apenas separada por una malla ciclónica, las autoridades responsables del nuevo complejo residencial se vieron obligadas a justificar los contrastes señalando que dicho barrio populoso "no se había integrado" con la nueva unidad habitacional debido a "que carecía de las obras de urbanización necesarias (drenaje, buen trazo de las calles, pavimento, y eficientes sistemas de desagüe)".

Sin embargo, en Manzanillo la segmentación urbana surgida entre el moderno conjunto residencial del IMSS y las barriadas populares de Manzanillo - apenas separada por una barda hecha a base de ladrillo y malla metálica-, no es otra cosa sino la expresión esencial diferencial de dos formas de organización y distribución territorial de los asentamientos; una inducida por el Gobierno Federal, la otra no; en todo caso es la expresión de una segregación social entre quienes pueden comprar el derecho a disfrutar de un espacio habitacional privilegiado, y quienes no tienen ni los medios económicos ni las relaciones políticas para poseer dicho derecho,¹⁷¹ siendo en ese sentido tal población a ser marginada y segregada a vivir donde sea y como se pueda en la ciudad.¹⁷²

En Manzanillo de esta manera, el Gobierno Federal a través de la construcción de la moderna unidad habitacional del IMSS, expresó entre otras cosas importantes un accionar público interno esencialmente contradictorio territorialmente por la imposibilidad institucional de imprimir un ordenamiento y una planeación urbana integral al crecimiento demográfico, por introducir modalidades de segregación social al desarrollo urbano portuario, y en esa medida también por contribuir a agudizar la crisis urbana portuaria expresada sobre todo por el uso del suelo no apto para fines urbanos en forma generalizada.

¹⁷¹ La segregación espacial "se da entre los integrantes de una ciudad –grupos, sectores-sociales y económicos que compiten por los lugares que tienen ventajas de localización por su accesibilidad y compatibilidad con los recursos de infraestructura y equipamiento urbano" (Alegria, 1994: 411).

¹⁷² Barrios populares como La Pedregosa por ejemplo construido en las faldas del cerro no sólo fueron prácticamente sepultados por el ciclón de 1959 producto de las toneladas de tierra y piedras que los torrenciales lluvias arrastraron, sino también quedaron excluidos de los servicios urbanos con los que contó la unidad habitacional del IMSS.

3.11. La agudización de la crisis urbana portuaria

Para Manzanillo la década de 1960 fue extraordinaria no sólo por la decisión del Gobierno Federal de canalizar importantes recursos financieros para las obras públicas de rehabilitación urbana del puerto, sino también porque entre 1967 y 1973 de los 2 500 millones de pesos que la federación destinó al estado de Colima una gran parte fueron canalizados hacia Manzanillo¹⁷³ (Reyes s/f: 6), situación y accionar estatal que, paradójicamente contribuyó a agudizar la problemática urbana portuaria.

Si las inversiones públicas en parte estimularon la creación directa de “más de mil empleos entre choferes, empleados de oficina y albañiles”, por otra parte impactó en la gran demanda de suelo para fines habitacionales, pero sobre todo en la rápida apropiación y uso del suelo lacustre no apto para fines urbanos por parte de familias humildes; así, son los años en que la urbanización de Manzanillo comenzará a darse de forma importante en la ocupación acelerada de los bordes de la laguna de Cuyutlán a través de la construcción generalizada, anárquica, e improvisada de chozas y barracas, es decir, la época en que sobre todo comenzó a ser común que el terreno lacustre fuera objeto de invasión y construcción de casas precarias formando verdaderos remedos laberínticos, y en medio del lodo, la inmundicia, las aguas negras, siendo el escenario típico donde los niños andrajosos, desnudos, o semidesnudos jugaban o transitaban diariamente” (Portillo, 1964).

Manzanillo corresponde a una época en que el establecimiento y proliferación de asentamientos irregulares fue el signo urbano dominante, y también en que la intervención central del Estado en el plano territorial como promotor económico generó graves problemas urbanos al atraer fuertes migraciones de población que al desplazarse al lugar encuentran problemas de asentamiento y carencia de servicios.

Entre la década de 1960 y la primera mitad de la década de 1970 el sello

¹⁷³ En estos años entre las obras públicas más importantes que impulsa el Gobierno Federal destacan la construcción de infraestructura terrestre como la carretera Manzanillo-Minatitlán; la finalización del Puerto Interior de Manzanillo; las obras de ampliación de las instalaciones de PEMEX; etcétera.

característico de la urbanización portuaria fue la edificación de chozas humildes en suelo no apto para fines urbanos, destacando entre otros casos por ejemplo:

El sitio cercano a la vía del ferrocarril -entre la calle Circunvalación; la laguna de Cuyutlán y las vías férreas-; donde fueron construidas casas "hechas a base de cartón, hojas de palma, tablas, muros artificiales- de mangle, empaque de cartón, etcétera-, por 55 familias que suman cerca de 300 habitantes aproximadamente; es un caserío esparcido sobre un área de 2 330 mts².; de baja altura que se caracterizan porque un mismo cuarto es recámara, comedor, estancia, haciendo hasta ocho miembros en promedio. En general, son casas que no cuentan con baño, excusado, ni lavadero, y entre los vericuetos que sirven para comunicar esta precaria colonia hay dos o tres vertederos públicos de aguas negras. Sus ocupantes son vendedores de paletas, tostadas; pescadores; prostitutas; albañiles; lavanderas y trabajadores informales" (Suazo, 1965).

El sitio ubicado por la prolongación de la calle Pedro Núñez que forma límites con la vía del ferrocarril y las riveras de la laguna de Cuyutlan, unas 500 personas empujadas por la necesidad de un lugar donde vivir se hacinaron y levantaron barracas donde viven en condiciones infrahumanas.

Por otra parte, cerca de la desembocadura del túnel que une a la bahía con la laguna de Cuyutlán -prolongación de la calle Cuauhtémoc y Miguel Sandoval- surgió en los bordes de la laguna la denominada "zona camaronera", compuesta por muelles de madera, redes y trampas circulares hechas a base de material de carrizo para capturar el camarón, jacales rudimentarios hechos con toda clase materiales donde habitan unos 1500 pescadores (ver Suazo, 1965).

Por la calle Belisario Domínguez -entre el camino que conduce al ejido de Campos, el túnel y la vía del ferrocarril-, varias familias construyeron sus hogares sobre pilotes rústicos e improvisadas pasarelas rudimentarias que son verdaderos andamios sobre las aguas para llegar a las viviendas; el terreno está dividido en lotes trazados arbitrariamente, el relleno lo han hecho lentamente, y las casas técnicamente están mal realizadas. Las condiciones de vida de estas familias son consideradas como deplorables, ya que sus improvisadas casas carecen de los servicios indispensables de agua y drenaje, por lo que sus habitantes aprovechan

el flujo de la laguna como drenaje natural, y más aún, toman agua que extraen de rústicos pozos artesanales hechos en la orilla de la laguna.¹⁷⁴

En la entrada al puerto de Manzanillo, -por la carretera nacional que conduce a la ciudad de Colima-, se estableció una populosa barriada constituida por unas 150 familias de condición humilde que carecen de los servicios urbanos básicos; sus gestiones inmediatas son la introducción de alumbrado eléctrico y el terraplén de la pequeña laguna que se forma en este lugar.

Entre las calles Pedro Núñez, Vicente Guerrero y Circunvalación -varias docenas de familias construyeron improvisadas casas a raíz de que sus viviendas fueron afectadas por el ciclón de 1959.

En el terreno lacustre aledaño a la Unidad Habitacional Padre Hidalgo surgió la colonia popular "Bonanza"¹⁷⁵ sin contar con servicios de electricidad, agua potable, drenaje, y servicios de limpia, además de que el lugar es un vertedero de aguas negras dando lugar a la proliferación de mosquitos.

Incluso, según el señor Luis M. Gudiño líder de los estibadores cerca de "mil familias de escasos recursos de los trabajadores de la CROM viven en pocilgas sobre pilotes de madera enclavados en los esteros o sobre las riveras de la laguna de Cuyutlán, entre insalubridad y miseria".

De esta manera, en Manzanillo durante más de una década la laguna de Cuyutlán fue clave para la apropiación y uso habitacional por parte de familias de condición humilde, y también era ejemplo de las condiciones de pobreza urbana más extrema.

No obstante lo anterior, las dependencias federales, sobre todo con atributos administrativos y jurisdiccionales en materia territorial -la JFMM y la Secretaría de Marina-, además de incidir poco en revertir el proceso de generalización y establecimiento de los asentamientos humanos en los bordes de la laguna de Cuyutlán, a la vez contribuyeron en su calidad de promotores económicos a agravar dicha problemática urbana, es decir, en todo caso el accionar de ambas

¹⁷⁴ El preciado líquido posee un sabor ligeramente salado y sus usuarios la tienen que acarrear en "botes alcoholeros."

¹⁷⁵ Está localizado enseguida de la colonia popular La Pedregosa.

delegaciones del Gobierno Federal expresaron que no contaban ni con el apoyo federal suficiente ni con un plan de desarrollo urbano integral portuario, o en última instancia el carácter presidencialista en la toma de decisiones se convirtió en la fuente esencial de su intervención contradictoria territorialmente; sin embargo, cabe destacar que en Manzanillo tanto la Secretaría de Marina como la JFMM efectuaron considerables esfuerzos de carácter urbano -obras de saneamiento, préstamos de maquinaria pesada, reparaciones de infraestructura, estudios técnicos, etcétera- pero de un impacto muy limitado en relación con el desarrollo urbano integral portuario.

A raíz de los daños generados por el ciclón de 1959, la JFMM de Manzanillo, a través de su presidente, Jorge Ochoa Ruiz, seleccionó un área de terrenos ganados a la laguna de Cuyutlán –por el rumbo de la calle Escuadrón 201-, para iniciar y promover un fraccionamiento popular, mas debido a la ubicación y constructibilidad del lugar, enfrentaron dificultades para el trazado cuadrangular de los terrenos y para su urbanización, estimulando en ese sentido que porciones aledañas al fraccionamiento fueran objeto de asentamientos irregulares, al grado de que algunas de las casas que se construyeron a orillas de la laguna, la usaban para la descarga natural de aguas negras.

En 1965 la Secretaría de Marina, argumentando derechos jurisdiccionales sobre el terreno lacustre, inició trabajos de terraplenado de la laguna de Cuyutlán "con el objetivo de comunicar a través de una vía ferroviaria al Puerto Interior de San Pedrito con la red troncal principal Manzanillo-Colima-Guadalajara, provocando con dichos trabajos el azolve del sistema de drenaje que descargaba las aguas negras en la laguna. De unas 2 mil personas que viven entre los terrenos que comprenden la calle Hidalgo, los bordes de la laguna de Cuyutlán y el barrio de El Tajo; la Secretaría de Marina, ante la reacción de dicha población afectada colocaría otra tubería hasta alcanzar nuevamente las aguas de la laguna, obligando a los vecinos de estas colonias populares a conectarse con los nuevos tubos introducidos para desalojar las aguas negras.

También, en la segunda mitad de la década de 1960 las obras de construcción del Puerto Interior de Manzanillo, obligó a las autoridades federales a

realizar trabajos de saneamiento e introducción de infraestructura urbana en beneficio del barrio popular de San Pedrito y a unos 200 habitantes asentados en el sitio identificado como "Isla de San Pedrito". Los trabajos consistieron en el relleno de la ciénega o pantano que se formaba en la rivera de la laguna de San Pedrito frente al Hospital civil de Manzanillo y el margen de la carretera que conduce de Manzanillo al ejido Tapeixtles; hasta entonces la laguna había funcionado como área de descarga natural de aguas negras debido a que los habitantes que viven en los cerros aledaños habían construido sus propios drenajes descargándolos en ella.

Algunas autoridades del estado de Colima y del municipio de Manzanillo, ante el grave problema que representan en la ciudad-puerto los asentamientos irregulares y las condiciones de pobreza urbana extrema, gestionaron y promovieron iniciativas de regularización del suelo, aunque el propio Gobierno Federal se convirtió en el mayor obstáculo para concretar estas iniciativas urbanas.

Entre las gestiones destacables al respecto está la del Dr. Castro Guízar, quien en calidad de presidente municipal de Manzanillo presentó al gobernador del estado de Colima el proyecto de rellenar 25 hectáreas de la laguna de Cuyutlán - porción ubicada entre la vía del ferrocarril y la unidad habitacional Padre Hidalgo-, para favorecer a familias de bajos ingresos económicos; dicho proyecto contemplaba la venta de lotes a 200 pesos, cuya ganancia se invertiría en la introducción de agua.¹⁷⁶ Por su parte, también la JFMM de Manzanillo en el mismo sentido presentó el proyecto de "ganar a la laguna de Cuyutlán 100 mil metros 2" junto a la unidad habitacional del IMSS con fines habitacionales, ofreciendo a la vez "terraplenar sin costo para el gobierno 50 hectáreas". A su vez, el Profesor Pablo Silva García, gobernador del estado de Colima, en el mes de febrero de 1972 gestionaría ante la SEPANAL que algunas áreas de la laguna de Cuyutlán fueran desecadas y rellenadas para que pudiera ampliarse la población, en vista de la falta de terreno para construir casas-habitación.

Sin embargo, en la década de 1970 ninguna de estas iniciativas locales

¹⁷⁶ Por su parte, la Secretaría de Marina encabezada por el Almirante Vásquez del Mercado ofrecía proporcionar una draga para realizar los trabajos de terraplenado del terreno lacustre.

prosperó, en parte por el enorme costo económico, técnico y urbano que representa la delimitación lacustre, en parte también por los efectos jurídico-políticos y de inseguridad que implica el crecimiento urbano a costa de ganar terreno lacustre; sin duda el Fondo Legal era ya una fuerte restricción natural para la propia urbanización portuaria.

3.12. Nuevos conflictos inter-urbanos por la posesión y uso del suelo

La dinámica urbanización portuaria, también generó el surgimiento de nuevos conflictos urbanos y agudizó otros más con relación a la posesión y uso del suelo, algunos desde luego aún relacionados con la estructura de tenencia de la tierra heredada del siglo XIX, mientras otros más relacionados con el régimen de propiedad del suelo establecido a partir de la Constitución de 1917; conflictos que en todo caso y de manera muy significativa están relacionados con las particulares condiciones naturales de carácter lacustre, serrano y marítimos de Manzanillo, y en esa medida en parte con la cuestión jurisdiccional de las dos más importantes figuras delegaciones del Gobierno Federal existentes en la ciudad-puerto de Manzanillo.¹⁷⁷

Respecto al terreno lacustre de Cuyutlán que la urbanización de Manzanillo convirtió en objeto de asentamiento y uso habitacional, destacó la demanda jurídica presentada por los sucesores del ex-gobernador de Colima, Santa Cruz antiguo propietario de la ex-hacienda de Cuyutlán, quienes además de presentarse como legítimos propietarios de algunas fracciones del terreno lacustre afectadas y ocupadas por el crecimiento urbano portuario exigen indemnizaciones ante la instancia federal correspondiente.¹⁷⁸

Otro conflicto urbano más surgió con relación a los trabajos de la JFMM de terraplenar, fraccionar y urbanizar la zona poniente de la laguna de Cuyutlán con fines habitacionales, los cuales tendrían como secuela la declaración pública hecha

¹⁷⁷ Entre las décadas de 1940-1960 tanto la JFMM como la Secretaría de Marina manejan partidas presupuestales superiores con relación a la propia presidencia municipal de Manzanillo (Sr. Miguel Sandoval, ex-presidente municipal de Manzanillo, entrevistado el 8 de marzo de 1998)

¹⁷⁸ Hasta la década de 1930 la Capitania de Puerto extendía los permisos para vivir en la laguna, pero creada la JFMM ésta estableció contratos de arrendamiento sobre dicho terreno.

el 30 de junio de 1919 por el presidente de México en turno, en el sentido de que las salinas y el vaso de la laguna de Cuyutlán eran de propiedad nacional apelando al artículo 27 Constitucional en el sentido “que las salinas sólo pueden ser propiedad de la nación cuando se alimentan directamente con las aguas del mar”; sin embargo los vecinos que viven en las riveras de la laguna de Cuyutlán en su querrela señalaban “que el vaso se llena con los escurrimientos de los cerros en la época de lluvias lo que invalida legalmente la propiedad de la laguna por la federación”. Los colonos se habían organizado y dado lugar a la Asociación de Colonos “Libertad de Manzanillo” exhortando a la JFMM de Manzanillo para que se abstuviera de “cobrar y seguir usufructuando y obstaculizando el progreso al captar las rentas que Manzanillo requiere” (ver Macías, 1971).

Otro conflicto que generó la urbanización portuaria, derivó de la Resolución presidencial del 27 de febrero de 1946, que concedió ampliación de 1 344 hectáreas al Ejido Campos –aledaño al puerto de Manzanillo laguna de Cuyutlán de por medio-; así el problema estribó en que dicha dotación adicional de tierras a este núcleo ejidal abarcaba lugares poblados que son del Fondo Legal conforme al plano deslindador de 1932, el cual llegaba hasta al antiguo Panteón Municipal; en contraste y contradictoriamente a dicho plan urbano de Manzanillo, la Resolución presidencial específicamente comprende a partir de la vía del ferrocarril -desde el punto conocido por el cruce a partir de la calle Hidalgo hasta el bordo de la laguna-, con 80 metros hacia el sur y de allí una línea que va hasta el vecino ejido de El Colomo. Dicha superficie incluyó terrenos que fueron ganados a la laguna de Cuyutlán por la Secretaría de Marina.¹⁷⁹

En la década de 1960 otra demanda jurídica importante fue iniciada por los ejidatarios de Campos a raíz de que el IMSS comenzó a terraplenar la laguna de Cuyutlán para construir y urbanizar el complejo habitacional “Padre Hidalgo”.

Pero entre 1940 y 1970 los conflictos más significativos generados por la urbanización de Manzanillo, de nueva cuenta estuvieron relacionados con los sucesores del señor Carlos Meillón, destacando sobre todo los relacionados con la

¹⁷⁹ Por Acuerdo Presidencial (294) de enero de 1949, estos terrenos pasaron a formar parte del patrimonio inmobiliario de la JFMM de Manzanillo.

decisión del Gobierno Federal de construir el nuevo Puerto Interior de Manzanillo en la laguna de San Pedrito, así como los que se relacionaron con las obras de El Tajo para comunicar la laguna de Cuyutlán con el Océano Pacífico; la construcción de ambas obras públicas conllevó controversias legales paralelas entre la Secretaría de Marina y los sucesores del señor Meillón como ya fue señalado.

En un principio los conflictos por la posesión y ocupación del suelo surgieron con relación a la laguna o isla San Pedrito, donde unas 30 familias establecieron sus viviendas, propiciando que el señor Carlos Meillón solicitara su desalojo.

Sin embargo, muy pronto el propio Carlos Meillón se vio obligado a ampararse contra actos de diversas autoridades en relación con el derecho de propiedad de la laguna de "San Pedrito", -predio ubicado a orillas del mar e inmediato al puerto de Manzanillo, - cuya extensión es de 2 hectáreas 600 mts.2-; según el Sr. Meillón este terreno es "de propiedad particular", y "no de pertenencia federal."

Posteriormente, en los primeros meses de 1960 la mayoría de las familias que se habían asentado en dicho predio, envían una carta de protesta al gobernador del estado debido a que el señor Jorge Ochoa Ruiz -presidente de la Junta Federal de Mejoras Materiales de Manzanillo- los quiere desalojar para construir un centro de salud; la comisión de pescadores formada por las propias familias afectadas argumenta que hay otros sitios en el puerto para edificar el hospital.

Otro conflicto surgiría a raíz de que la Secretaría de Marina comenzó a realizar las obras del "tajo" del cerro con el objetivo de comunicar la laguna de Cuyutlán con el Océano Pacífico, generando juicios de amparo por los sucesores del señor Meillón.

Al respecto, Jorge T. Meillón, -en calidad de apoderado legal de la señorita Margarita Meillón-, promovió Juicio de Amparo el 11 de octubre de 1967 y el 20 de noviembre de 1967, en relación con dos fracciones de terrenos: la identificada como fracción "A" -de 5 mil 116 mts.2-, y la fracción "B" -de mil 116 mts.2-, los cuales habían sido adquiridos por Margarita Meillón por contrato de compraventa realizado el 15 de octubre de 1959, por lo que la afectada señalaba "no existe

ninguna cesión hecha de sus terrenos, y tampoco se ha hecho expropiación alguna". (Registro Público de la Propiedad de Colima, Libro 31, No. 48, 8 de abril de 1969).

Sin embargo, no obstante la controversia legal en curso, tanto la empresa Ferrocarriles Nacionales (FERRONALES), como la propia Secretaría de Marina (SM), se caracterizaron por continuar con los trabajos de acondicionamiento e introducción de la red ferroviaria y otras obras públicas más, así como por efectuar desalojos y destruir algunas construcciones existentes en la zona de El Tajo y suelo aledaño.

En el contexto de exigencias públicas y amparos presentados tanto por la propia Margarita Meillón como por quienes habían sufrido el desalojo, el Gobierno Federal emite el Decreto Presidencial el 27 de enero de 1967 autorizando a la SEPANAL a permutar terrenos federales por el terreno de El Tajo, que "falsamente pertenecía al Ayuntamiento," (Registro Público de la Propiedad de Colima, Libro 31, No. 48, 8 de abril de 1969).

El 29 de marzo de 1968, la Suprema Corte de Justicia del país, mediante ejecutoria reconoce este predio rústico como "propiedad particular del Sr. Carlos F. Trejo Meillón" ¹⁸⁰ (Registro Público de la Propiedad de Colima, libro 48, sección I, Tomo II, junio de 1972).

Derivado del ciclón de 1959 y los nuevos planes urbanos que comenzaron a impulsarse, también surgieron conflictos por la posesión y ocupación del suelo, como el caso del Instituto de Salud y Seguridad Social de Trabajadores del Estado (ISSSTE) cuando inició en las inmediaciones de la laguna de San Pedrito la construcción de la denominada colonia Burócratas -conjunto habitacional de 320 unidades, suscitando entre otros efectos, que algunas de las familias que estaban asentadas en la zona y habían sido desalojadas para dar lugar a este nuevo espacio residencial, presentaran demandas jurídicas.

Hacia la década de 1970 la urbanización de Manzanillo y los conflictos jurídico-políticos en torno a la tenencia y uso del suelo, con relación al Fondo Legal

¹⁸⁰ Hoy en día en parte de este predio se localiza la Guarnición militar.

se debían a las imprecisas delimitaciones derivadas del carácter lacustre, cerril y marítimo predominantes; sin embargo, la propia federación iría resolviendo algunos conflictos durante los siguientes años.

3.13. Conclusiones

En el periodo 1940-1960, derivado de las nuevas políticas públicas impulsadas por el Gobierno Federal, Manzanillo experimentó un nuevo y decisivo impulso económico, sustentado sobre todo en la construcción y ampliación de nueva infraestructura portuaria, visible por la transformación y consolidación de la doble función económica de puerto comercial regional y de aprovisionamiento de combustibles a la navegación marítima. Por otra parte, gracias a la iniciativa privada comenzó a gestarse en el litoral una nueva modalidad económica funcional de carácter capitalista turístico-inmobiliario.

Durante estas tres décadas, las funciones económico-territoriales dominantes que definen a la ciudad-puerto de Manzanillo, son esencialmente resultado de objetos y sistemas técnicos específicos que se caracterizan por responder a intereses, intenciones y criterios productivos foráneos, además de dar lugar a una mayor fragmentación económica pese a la contigüidad geográfica de su localización.

El impulso técnico-económico de las nuevas funciones productivas que Manzanillo comenzó a desempeñar, también se tradujo en la urbanización inusual, inducida principalmente por el Gobierno Federal, y en la agudización de la problemática urbana con relación al Fondo Legal portuario por el asentamiento y uso habitacional generalizado del suelo no apto para fines urbanos y por la pobreza urbana extrema, y en parte por el surgimiento de nuevos conflictos jurídico-políticos inter-urbanos esencialmente por la posesión y uso del suelo, generado esto último en parte por las condiciones naturales de carácter lacustre, cerril y marítimo del lugar, y en parte por la propia intervención del Gobierno Federal más como agente promotor económico que como coordinador e impulsor principal del desarrollo urbano integral territorial.

De cualquier manera, durante estas tres décadas la intervención del Estado en el plano territorial de Manzanillo vuelve a ser decisiva, por un lado como promotor económico, y por otro lado generador en gran medida de los graves problemas urbanos que observa el Fondo Legal de Manzanillo, el cual en su afán de impulso sectorial descuida la visión integral entre lo económico y lo urbano, así como el deterioro de las condiciones naturales del lugar.

CAPÍTULO IV MANZANILLO INDUSTRIALIZACIÓN POLARIZADA Y URBANIZACIÓN COSTERA (1970-2006)

4.1. Introducción

Durante las tres últimas décadas del siglo XX México se vio envuelto en exigencias e imperativos de naturaleza territorial, económica y política diversa, que a través del Gobierno Federal mexicano se reflejaron en nuevas políticas regionales especialmente a través de la creación de polos de desarrollo económico y de puertos industriales.

Tres décadas que corresponden no sólo a una reestructuración económica acelerada y decisiva de la economía mexicana, y en esa medida del surgimiento de nuevas relaciones entre economía, política y sociedad en el territorio nacional, sino también a nueva visión del Gobierno Federal respecto al territorio y su influencia en el desarrollo económico.

En este nuevo contexto, la ciudad-puerto de Manzanillo se caracterizará por la diversificación industrial originada por la refuncionalización de la actividad portuario comercial, por el abastecimiento de combustibles a las embarcaciones; el impulso definitivo al capitalismo turístico-inmobiliario; y el impulso de sectores como la minería, la electricidad y la pesca fundamentalmente.

De tal modo que Manzanillo, entre las décadas de 1970-2000, se definirá por adquirir una organización industrial compleja presidida y moldeada simultáneamente por la intervención decisiva tanto del poder público como del capital privado y, en esa medida, por dar lugar a una configuración territorial fragmentada referida a la separación de diferentes espacios especializados en una o varias funciones productivas y en diferentes usos habitacionales –de residencia, de tránsito y recreación; Manzanillo enfrentó una segmentación o fragmentación del espacio en diferentes objetos y sistemas técnicos, cuyos usos y deslindes económicos, no sólo describen una división de funciones caracterizada por la parcelación de los procesos de explotación económica de los recursos o de la propiedad, sino también porque cada objeto es en sí mismo un sistema, que funciona e impone una racionalidad instrumental sistemática; así, la materialidad

del territorio es dada esencialmente por objetos que tienen una génesis técnica tanto en su realización como en su funcionalidad.

Por otra parte, Manzanillo está constituido por objetos técnico-económicos caracterizados por operar a modo de apéndices o extensión de requerimientos productivos extrarregionales, que ocupan y se apropian de porciones del territorio diferencialmente dados por la función económica u objetivo productivo que cumplen, y por dar lugar a la configuración de una organización industrial fragmentada que se expresa en el uso, apropiación y explotación fragmentada del suelo.

De manera que, Manzanillo y la diversificación industrial que hoy en día proyecta "... se encuentra cruzada por todo este complejo de relaciones más o menos preponderantes unas de otras; su dinámica no se encierra en sí misma, trasciende el plano nacional e internacional; tampoco se haya delimitada por uno solo de estos factores; el cambio de las relaciones y los elementos que componen el sistema de la región reelabora su dinámica, la reorganiza en distinta forma o sea le imprime una nueva dinámica constituyendo una nueva región" (Valerio, 1990: 37-38).

4.2. Capitalismo y globalización (1970-2000)

Desde los años setenta se da una profunda reestructuración del sistema productivo capitalista, ya que la crisis económica visible por la tendencia a la caída de la tasa de ganancia, impulsa la búsqueda de nuevas formas de organizar la producción; la crisis del fordismo, viene acompañada por el sistema de producción flexible, basada en la producción en menor escala y en cero inventarios. Ésta fue ¹⁸¹ estimulada particularmente por la "revolución tecnológica de la información" (Castells, 1999: 55-92), expresada en: la renuncia al principio fordista de la organización jerárquica del trabajo para desarrollar una nueva organización en red, fundada sobre la iniciativa de los actores y la autonomía relativa de su trabajo"

¹⁸¹ Al respecto, el historiador F. Braudel refiere a las emergencias de las economías-mundo definidas como conjunto de economías geográficamente distantes, pero enlazadas por los intercambios.

(Boltanski y Chiapello, 2002); en "un capitalismo corporativo que se desmaterializa en redes de acceso y de poder virtual –poder de Internet y el comercio electrónico" (Rifkin, 2000: 13- 49); y en esa medida también en una nueva división territorial del trabajo, creada a partir de una multiplicidad y diferenciación de los lugares, que tiende a ser cada vez más extensa y exigente (Santos, 2000).

En este sentido, la reestructuración del sistema de producción fordista y el proceso de globalización muestran la configuración de una estructura social post-industrial emergente, en la que no sólo ciertas localidades, regiones o países dominan la industria y el empleo en servicios especializados, sino también donde los países más desarrollados como Estados Unidos, Reino Unido y Japón, hacen del comercio internacional una cuestión económica decisiva, al igual que el intercambio marítimo-comercial por el Pacífico es preponderante. Las exportaciones se vuelven el motor de la economía en el modelo vigente de crecimiento hacia afuera y la reestructuración económica a escala mundial eleva la importancia de los procesos espaciales dentro de ésta a una cuestión teórica cardinal; vuelve lo espacial una importante y decisiva dimensión de lo social, tanto en términos de procesos económicos globales, como en términos de fenómenos de la vida cotidiana (Coraggio, 1987; Giddens, 1998).

De esta manera, bajo la globalización la posición en la división internacional del trabajo no depende de forma fundamental de las características del país, sino de la ubicación geográfica estratégica y de su inserción en la economía global. La globalización necesita de lugares selectos para operar y de vínculos para los procesos en el tiempo y el espacio. De ahí que como señala el geógrafo Milton Santos "en un mundo globalizado, para entender el espacio, supone, la necesidad de ir más allá de la función localmente ejercida y de considerar también sus motivaciones, que pueden ser distantes y tener incluso un fundamento planetario (Santos, 180)

Así, a finales del Siglo XX se da un profundo proceso de reestructuración de las economías capitalistas avanzadas y también el surgimiento de nuevas estructuras sociales extremadamente fragmentadas económica, laboral y

regionalmente en los países subdesarrollados entre los cuales destacan los de América Latina; ya que la unidad del mundo produce la diversidad de los lugares.

La necesidad de modernizar México y de profundizar su participación en la economía mundial, significó reorganizar la economía del país y para transformarla, el sector privado tuvo el papel principal durante el sexenio del Lic. López Portillo (1976-1982). Sin embargo la dependencia de las finanzas públicas de las exportaciones de petróleo, ocasionó que al bajar los precios del mismo, el país, se viera imposibilitado de pagar la deuda pública externa. De ahí que el presidente López Portillo tomó la decisión de nacionalizar los bancos de capital privado al mismo tiempo que el sector público apoyó a las grandes empresas para que pagaran su deuda externa por medio de Nacional Financiera que creó el Fideicomiso FICORCA para apoyarlas en el pago de la deuda externa.

En México, durante la década de los ochenta se dieron cambios en el estilo presidencialista de gobernar y la sustitución del modelo de desarrollo económico basado en la sustitución de importaciones-, a otro volcado "hacia fuera" donde se aplican políticas neoliberales, vía de crecimiento nacional alternativa mediante la cual se buscaba integrarse al proceso de globalización.

La crisis económica por la que atravesó el país en el periodo 1982-1987, trajo como consecuencia la reestructuración de los grandes grupos industriales y la necesidad de realizar alianzas estratégicas y *joint ventures* con empresas transnacionales para integrarse en el proceso de globalización que se iniciaba; en este mismo sentido la firma del Acuerdo General de Aranceles y Tarifas (GATT) en 1986 y su puesta en marcha en 1987 significó el fin de la etapa del modelo de desarrollo basado en la sustitución de importaciones.

Al eliminar un gran número de aranceles y tarifas a las importaciones, la industria nacional se enfrenta a la competencia externa y a los flujos comerciales y financieros. Para lograr los objetivos de una economía competitiva se llevaron a cabo una serie de políticas que tendrían un impacto considerable en el territorio nacional entre ellas: privatización de las empresas del estado mexicano, desregulación, apertura comercial, construcción de infraestructura y transporte (Periód. 2000: 325).

La recuperación económica de México se dio en el periodo 1987-1993 y a finales de 1994, se firmó el Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá. Sin embargo, vino acompañado por la peor crisis económica experimentada en los últimos treinta años, ya que la caída del PIB fue del 5.6 por ciento en 1995. Las empresas nacionales exportadoras aumentaron sus ventas, gracias a la devaluación del peso y de nuevo creció el PIB y la economía mexicana se recuperó de 1996 hasta el año 2000, cuando nuevamente cayeron las exportaciones mexicanas por la dependencia hacia los Estados Unidos y la caída en la tasa de crecimiento económico de ese país.

4.3. La política del Gobierno Federal de crear polos de desarrollo económico y puertos industriales

A partir de la década de 1970, bajo el contexto de las exigencias de naturaleza global que tienen un papel fundamental, el gobierno mexicano comenzó a impulsar nuevas modalidades en materia de política económica sobre todo aplicadas en la provincia mexicana.

El Gobierno Federal adquirió divisas que proveyeron recursos para el financiamiento del desarrollo interno promoviendo y fomentando regionalmente industrias nacionales claves como turismo, siderúrgica, petroquímica, petróleo, etcétera¹⁸². Surgieron nuevas ciudades turísticas como Cancún, e industriales, como Lázaro Cárdenas, donde se establecieron la Siderúrgica Las Truchas, el puerto industrial y el ferrocarril.

El presidente de México Luis Echeverría (1970-1976) se caracterizó por ser un agente promotor económico central de la provincia mexicana, de tal manera que particularmente Colima durante este sexenio se convirtió en el “cuerno de la abundancia” sacando partido para el mantenimiento de su esquema de desarrollo agroindustrial, industrial y de servicios, propiciando que en marzo de 1971 el gobernador de la entidad, Prof. Pablo Silva García declarara que Colima “se

¹⁸² Estrategia gubernamental regional basada en promover una *empresa dinámica motriz* caracterizadas por su tamaño relativamente grande, su generación de impulsos importantes de crecimiento hacia su ambiente exterior, su gran capacidad para innovar y, por último, su pertenencia a un sector de rápido crecimiento (ver Hermansen, 1977: 11-82).

convertiría en un polo agroindustrial, comercial y turístico con el apoyo gubernamental Federal” ¹⁸³ (Serrano, 1997: 393).

En 1973 cambiaría radicalmente el rumbo de la política económica nacional, a partir de dos ejes determinantes del accionar del Gobierno Federal:

a) La determinación que el locus decisorio en materia de desarrollo económico debe girar en torno al presidente, sujetando a las demás dependencias importantes –Nafinsa; Banco de México; etcétera- a un papel de simples asistentes obligados a cumplir con las órdenes dictadas, sin derecho de iniciativa propia o facultad de veto (Godau, 1982: 188); y,

b) La estrategia de desarrollo basada en la implementación de grandes conjuntos fabriles en las grandes ciudades o la promoción de “polos de desarrollo industrial” ¹⁸⁴ en regiones apartadas de las grandes concentraciones urbanas.

Este segundo eje estratégico gubernamental destacaba por proponer la cuestión del desarrollo nacional como un problema que pasaba por combinar los efectos económicos y sociales derivado de la participación del Estado en calidad de promotor industrial del desarrollo regional, es decir, por analizar, por un lado las transformaciones económicas inducidas y las consecuencias sociales que producen, y por otro lado, vincular los cambios estructurales en la economía nacional con los cambios locales o regionales provocados por aquellos (ver Zapata, 1978: 8-17).

Con el precedente anterior, el Gobierno Federal pondría en marcha, a partir de la década de 1970, un programa especial de fomento a los denominados puertos industriales caracterizándose por primera vez por la participación de diversas Secretarías de la federación bajo la Coordinación de Proyectos de Desarrollo, que dependía de la Presidencia de la República, a la vez que, por otra

¹⁸³ Aunque el apoyo a la provincia por parte del presidente Echeverría según el historiador Daniel Cosío Villegas representa “méritos excepcionales”, no se resolvió el problema de “darle a la provincia una vida económica, política y cultural propiamente autónoma, “debido a que la cuestión no se trata tan sólo de los hombres, sino de cosas más hondas y permanentes, como son “la geografía del país y su heterogeneidad social” (Cosío, 1979: 42-57).

¹⁸⁴ La política de polo de desarrollo en el espacio geográfico puede definirse preliminarmente como una dirección deliberada del desarrollo económico mediante la creación y el control de polos geográficos de crecimiento.

parte, es impulsado el establecimiento del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT) entre cuyas tareas estará la planeación física y análisis de proyecto de los puertos industriales (Restrepo, 1984: 55), además de clasificar a Manzanillo como “zona de prioridad para el desarrollo portuario-industrial en la *región Pacífico-Centro* dentro de los estímulos preferenciales” (SPP, 1985, (2): 199-228).

A partir de la década de 1970 la nueva política del Gobierno Federal está motivada por la “alegada superioridad de la concentración descentralizada de los esfuerzos de desarrollo como estrategia de aceleración del proceso de crecimiento económico y de la integración e igualdad interregional” (SPP, 1985, (2): 199-228), es decir, por el reconocimiento de la importante y decisiva participación del Estado frente a otros agentes involucrados en los procesos de promoción, uso y organización económica y social regional del país.

Bajo ese contexto, en la década de 1970 y primera mitad de la década de 1980 se consolidaría el proceso de desarrollo del capitalismo en la ciudad-puerto de Manzanillo derivado de la refuncionalización económico-territorial tanto de la actividad portuario-comercial como del abastecimiento de combustibles; el impulso definitivo de la industria turística-inmobiliaria; y el establecimiento de nuevos complejos industriales de carácter minero, eléctrico y pesquero.

La promoción del desarrollo industrial en Colima por parte del Gobierno Federal, es latente mediante 16 proyectos del Plan Lerma y en una inversión global inicial de 15 millones de pesos, así como la canalización -a través de la gerencia Regional de Nacional Financiera- de créditos por 11 millones de pesos, a cuatro municipios de la entidad, correspondiendo el 52 por ciento al sector industrial y el 48 por ciento a las instalaciones turísticas y otros servicios (Serrano, 1997: 455). Hacia 1978, en el nivel industrial, 91 por ciento de los establecimientos industriales eran del rubro de la transformación; el 53 por ciento de la industria se encontraba concentrada en el municipio de Colima; 21 por ciento en Manzanillo; y el 16 por

ciento en Tecomán. La gran industria estaba representada por: la Cía. Minera Peña Colorada y la Termoeléctrica ¹⁸⁵ (Serrano, 1997: 545).

A partir de la década de 1970 otra de las acepciones de la modernización impulsada por la federación, tiene que ver también de manera importante con el sentido estrictamente técnico de la construcción e impulso de una nueva infraestructura carretera terrestre, y en un plano más amplio con modificaciones en la operación del transporte. Se perfiló claramente la importancia del autotransporte federal moderno para el interior del país, así como la comunicación hacia el exterior de tal manera que "para facilitar el transporte eficiente de productos del comercio exterior se aplicará una política de apertura para la autorización de nuevos operadores de transporte multimodal" (González, 1990: 66).

Posteriormente, bajo la presidencia de Miguel de la Madrid (1982-1988), la construcción a cuatro carriles de la carretera Guadalajara-Colima-Manzanillo, también tuvo que ver con los requerimientos de la industria de Guadalajara, de una salida expedita al Pacífico en el tránsito hacia la costa oeste de los Estados Unidos, en conjugación con necesidades similares de la planta industrial del altiplano mexicano. Esta política gubernamental se complementó con una inversión de 2 721 millones de pesos en 1987, para la construcción del puerto comercial de Manzanillo y la inversión de 10 mil 082 millones de pesos para la construcción del aeropuerto de Colima (Ibíd. 66).

De modo que en las últimas tres décadas del siglo XX el papel del Estado se vuelve otra vez decisivo en calidad de promotor económico y creación de infraestructura, así como agente central de la conversión y consolidación de Manzanillo en un emporio industrial, así como de la imposición de las nuevas funciones y contenido material del espacio portuario con relación a los nuevos requerimientos de la división internacional del trabajo. También fue decisivo para el surgimiento de los conflictos y desunión inter-industrial estructural que actualmente presenta la ciudad.

¹⁸⁵ En 1981 la inversión Federal acumulada representó 6 mil 628.4 millones de pesos, cuando en 1980 fue de 3 mil 231. 8, es decir, aumentó casi en un 100 % (Serrano, 1997: 560).

4.4. El Puerto Interior de Manzanillo (PIM), un espacio privatizado globalizado (1970-2006)

En las últimas tres décadas del siglo XX, bajo el contexto de los cambios en la división internacional del trabajo y la política económica mexicana, Manzanillo se convertirá en el puerto comercial más importante del Pacífico mexicano principalmente por el manejo de carga contenedorizada, a través de un gradual proceso de creación y acondicionamiento portuario.

Las transformaciones portuario-comerciales entre 1970-2004, impulsadas por el Estado para atender necesidades y requerimientos del capital trasnacional por elevar la utilidad del puerto, esencialmente lo convertirán en un espacio racional capitalista eminentemente globalizado, en el rasgo más representativo de la nueva constitución y dinámica derivada del proceso de la trasnacionalización espacial del capitalismo que implica privilegiar las relaciones territoriales globales (Santos, 2000; Perló, 2000: 302). Un espacio inicialmente adecuado y transformado técnicamente con fines portuario-comerciales por parte del Estado (1970-1992), y posteriormente concesionado a la inversión privada (1992-2006), que no sólo se traduce en su constitución como el subespacio más "avanzado" de la ciudad-puerto de Manzanillo por el conjunto de medios tecnológicos e instrumentales introducidos sucesivamente para el manejo eficiente y especializado de la carga y descarga de mercancías, así como por representar la mayor concentración territorial de recursos financieros.

El hecho de que Manzanillo represente un espacio marítimo-terrestre privilegiado económicamente por su ubicación geográfica, para el capital trasnacional como Japón, que en función de lo que el puerto representa estratégicamente para su acceso y presencia comercial regional, nacional y principalmente en Estados Unidos lo convierten en uno de los principales interesados en impulsar las adecuaciones técnicas del PIM.¹⁸⁶ A la par es un

⁶ Así por ejemplo en septiembre de 1968 la empresa japonesa de automóviles Nissan desembarcó cientos de toneladas de partes automotrices para la planta de Cuernavaca, Morelos. Sin embargo, las quejas constantes de los empresarios nipones son con relación a las pérdidas por la lentitud en el manejo y transporte de la carga por la falta de vías de comunicación tierra adentro; las

espacio con racionalidad económica fragmentada por la diversidad y competitividad de intereses privados de origen trasnacional y nacional por la apropiación, manejo del tráfico y uso específico del espacio portuario basado en la variedad y naturaleza de mercancías que entran y salen por Manzanillo anualmente.

De esta manera, tanto la construcción como la puesta en marcha del PIM se inserta y forma parte de la reestructuración y cambios territoriales de los nuevos procesos de apertura y globalización, de tal manera que como señala Milton Santos, "los espacios tienen la capacidad de condicionar la evolución de estructuras sociales y del propio capitalismo" (Santos, 2000).

La transición desde puerto regional de provincia -etapa sustitutiva de importaciones (1940-1970)- hasta convertirse en espacio estratégico "volcado al exterior" (1971-2006), se confirma que la economía global se arraiga en polos concretos, reforzando a la vez el tejido de las ciudades grandes y medianas que asumen el papel de subcentros económicos importantes.

Sin embargo, en los últimos 35 años del PIM la participación del Gobierno Federal en la transformación y adecuaciones portuarias, así como en el manejo del tráfico portuario-comercial observaría cambios muy significativos con relación a las exigencias y requerimientos del capital dada la importancia que tiene territorialmente esta actividad económica en términos estratégicos, financieros, fiscales, ecológicos y sociales, principalmente para la ciudad puerto de Manzanillo.

4.5. El PIM y la participación del Estado (1970-2000)

Durante estos años la participación del Gobierno Federal continuó la construcción y ampliación del PIM incluyendo, por primera vez, la firma de convenios con capital trasnacional interesado al respecto, por impulsar un nuevo marco legal-administrativo portuario, y por la creación de un nuevo agente económico para el manejo de la carga y descarga de mercancías denominado Servicios Portuarios de Manzanillo, medidas tendientes no sólo a resolver el grave problema que representaba en la década de 1960 la saturación técnica, administrativa y laboral

deficiencias de las instalaciones portuarias para maniobrar los embarques; la falta de experiencia y capacitación de la fuerza laboral portuaria de Manzanillo; etcétera.

del tráfico portuario comercial del lugar, sino también a convertirlo en el puerto comercial ejemplar de la modernización portuaria nacional.

El nuevo PIM fue inaugurado por la federación y entró en operaciones el 1° de junio de 1970, inicialmente asignándosele 258 mil mts.2 para sus operaciones, con un muelle marginal de atraque de 450 metros de longitud, Banda "A", que daba servicios a dos o tres embarcaciones con calado de 28 pies, destacando además otras obras portuarias en proceso de construcción; otro muelle marginal de 566 metros, Banda "B", -constituyendo técnicamente la condición fundamental de las nuevas instalaciones portuarias-, incluido sus correspondientes patios que permitirían las operaciones y manejo del tráfico adecuadamente; así como también un camino de acceso y circulación que permite la fluidez del tráfico de automotores y ferroviario a la nueva zona portuaria, considerándose en este sentido el PIM en su inauguración "la más importante obra portuaria" emprendida por el Gobierno Federal en el Pacífico mexicano.

Con la entrada en operaciones del PIM, el Gobierno Federal en primer término tuvo el objetivo de ampliar la actividad marítima del país incorporándolo al comercio exterior como "primer puerto de altura del Pacífico" tanto para las importaciones como para las exportaciones, mientras que por otra parte el Muelle Fiscal de Manzanillo quedaría destinado para el comercio de cabotaje, ocupando durante la década de 1970 el segundo lugar nacional en este renglón.

Pero la puesta en servicio del nuevo PIM muy pronto comenzaría a evidenciar problemas técnicos entre los que inicialmente destacan el constante azolve marítimo de la laguna de San Pedrito por el flujo marítimo e impidiendo el paso de barcos de regular calado a los muelles,¹⁸⁷ reconociendo la Secretaría de Marina al respecto que "el dragado del canal y la dársena¹⁸⁸ se había efectuado sin ningún orden de tal manera que en algunas partes tenía 23 pies de calado y en

¹⁸⁷ Por ejemplo el 28 de julio de 1973 un barco de bandera extranjera quedó varado en un montículo o banco de arena muy duro ubicado a la entrada del Puerto Interior.

¹⁸⁸ La dársena técnicamente es el área interior protegida del PIM para las maniobras de las embarcaciones.

otras hasta 50 pies, habiéndose planeado que todo tendría una profundidad de 40 pies”.¹⁸⁹

En otro sentido, para el Gobierno Federal la puesta en operaciones del PIM, también implicó impulsar un nuevo marco legal y administrativo portuario en cuanto a la habilitación del nuevo espacio portuario para el tráfico marítimo de altura y la creación dentro del recinto portuario¹⁹⁰ de una Zona Franca, así como también el impulso de la nueva figura portuaria a través de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos

Así, mediante Decreto aparecido en el Diario Oficial de la Federación el 10 de agosto de 1971 el PIM es habilitado para el tráfico marítimo de altura y cabotaje, y además creado en el recinto portuario *una zona franca* para maniobras de carga, descarga, manejo, y almacenamiento de mercancías con modalidades especiales de inspección,¹⁹¹ creándose además por primera vez la figura administrativa del Delegado de la federación al frente de la denominada Comisión Nacional Coordinadora de Puertos (CNCP)¹⁹² con el propósito de disminuir los trámites administrativos y tratar de incrementar el desarrollo de los puertos mediante la creación de dicha zona franca, y justificándose la creación de esta nueva figura para ahorrar tiempo y papeleo para el tráfico portuario-comercial pues hasta antes de crearse “se tenían que realizar...90 trámites aduanales, los cuales quedarán reducidos a un máximo de 8”.

Asimismo, el Gobierno Federal se caracterizaría por promover también una nueva legislación que dio lugar a la denominada Superintendencia de Operaciones Portuaria¹⁹³ en calidad de máxima autoridad portuaria-administrativa terrestre desplazando a la Capitanía de Puerto la cual quedó con el carácter de autoridad

¹⁸⁹ Unos 14 metros de profundidad tomando en cuenta que un pie equivale a 28 cms. Precisamente en 1972 cuatro dragas comenzaron a realizar un dragado más profundo del PIM.

¹⁹⁰ Polígono que delimita la superficie dedicada al uso del puerto.

¹⁹¹ El 13 de noviembre de 1973 en el Diario Oficial de la Federación mediante Decreto se declaró zona franca a Manzanillo con el objetivo de bajar los altos precios que derivaban del manejo administrativo de los servicios aduanales principalmente.

¹⁹² Como antecedentes de esta figura Delegacional, se formaron una junta coordinadora y una comisión consultiva.

¹⁹³ En el Diario Oficial de la Federación del 7 de abril de 1972 se publica el Decreto presidencial que modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina.

marítima, mientras que a la vez la Aduana Marítima quedaba de responsable del cobro de impuestos por los servicios de carga y descarga de los navíos.

De esta manera, como el capitán Leoncio J. Ucha Mora en calidad de primer Superintendente de Operaciones Portuarias de Manzanillo ¹⁹⁴ señaló al respecto que el organismo que preside... "tiene como principal función vigilar que la empresa de maniobras, las efectúe en forma adecuada y de acuerdo a las normas establecidas para la protección de los cargamentos, procurando obtener el mayor rendimiento posible por metro lineal." Y es que, en la década de 1970 en relación a la estancia que debía durar un barco fondeado en la bahía existía la estimación que "la velocidad de carga de maíz en el Muelle Fiscal es de 1. 346. 5 toneladas por turno de 8 horas, o sea 176.741 toneladas por hora, por lo que un barco de 20 mil toneladas, trabajando sólo tiempo ordinario, es cargado en 14 días y 7. 5 horas. Pero generalmente estos buques especifican en sus contratos de fletamento que deberán operar dos turnos, por lo que el trabajo de cargarlo se realizaría en 7 días y 7 horas."

Por otra parte, el Gobierno Federal el 18 de junio de 1971 por primera vez promueve el establecimiento de la empresa maniobrista Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A.,¹⁹⁵ quedando inicialmente constituida con un capital social del 51 por ciento a cargo del Gobierno Federal y el 49 por ciento restante en manos de la iniciativa privada, entre las agencias marítimas más importantes que operaban en el puerto de Manzanillo hasta la década de 1960 estaban: Careaga Hermanos, S.A.; Ricardo Careaga e Hijos, S. de R.L.; Alfredo Ruiseco Avellaneda; Concepción Rivera de Ruiseco; Alfredo Woodwar Téllez Fernando del Río y Priani; Agencias Marítimas del Pacífico, S.A.; Villasana y Compañía; y Agencias Generales Marítimas,¹⁹⁶ entrando en funciones el 2 de agosto de 1971, y teniendo entre sus objetivos ser "capaz de inspirar suficiente confianza en los usuarios... (y para ello) dispondrían de maquinaria y equipo suficiente y adecuado, para mejorar el

¹⁹⁴ Cargo nombrado desde la ciudad de México.

¹⁹⁵ Nueva empresa maniobrista que dependerá de la Comisión Nacional de Puertos, que a la vez formaba parte de la Secretaría de la Presidencia.

¹⁹⁶ El Consejo de administración quedó integrado por la Secretaría de la Presidencia; los Subsecretarios de Ingresos de la SHCP; la Secretaría de Marina; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y el Vocal ejecutivo de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

servicio...aumentando paulatinamente su eficiencia mediante el uso de sistemas y métodos de trabajo técnicamente establecidos para garantizar seguridad, protección y confiabilidad en el manejo de las mercancías... ”¹⁹⁷ (Ibíd.: 10).

Pero además de la incorporación del PIM para ampliar y mejorar la infraestructura portuario-comercial nacional y de las nuevas disposiciones marítimas legales, administrativas, operativas y laborales emprendidas por el Gobierno Federal, la década de 1970 también se caracterizó por la participación de capital de origen japonés por primera vez en la transformación técnica de la infraestructura del PIM, siendo seleccionado en este sentido para que fuera el puerto de entrada y salida de todo el comercio mexicano tanto con este país oriental, como con China, Indonesia, y los puertos norteamericanos.¹⁹⁸

Así, a partir de 1970 en el contexto del creciente auge del comercio marítimo mundial por el Pacífico originado por la emergencia de la denominada Cuenca del Pacífico, que entre otras cuestiones económicas importantes provocaba “la revalorización de los puertos ubicados en el litoral” (García, 1994: 3), una misión japonesa¹⁹⁹ que comercializaba productos primarios se destacó por abrir la posibilidad de comprar a México “200 mil toneladas de semilla de cártamo; 20 mil toneladas de ajonjolí y 50 mil toneladas de frijol”.

Sin embargo, la posibilidad de establecer dicho convenio comercial,²⁰⁰ inicialmente enfrentaría objeciones tanto de índole técnico como administrativo, pues en 1972 el empresario japonés Sr. Heiji Kato señala al respecto que “el servicio del Puerto Interior era pésimo”, en la medida que tan sólo “para exportar 15

¹⁹⁷ En la década de 1970 el surgimiento tanto de las nuevas figuras administrativas portuarias como de la empresa maniobrista, a los estibadores de la CROM de Manzanillo les significó el inicio de conflictos laborales de índole diversa, como por ejemplo la disposición del Superintendente del puerto de usar identificación personal para entrar a laborar al PIM y el rechazo por parte de los trabajadores a someterse a dicha reglamentaciones; o también al hecho de que la empresa Servicios Portuarios de Manzanillo “no acepta hacerse cargo de algunas jubilaciones que están en tiempo de hacerlo”, considerando la CROM que ello es una violación del Contrato Colectivo.

¹⁹⁸ Hasta la primera mitad de la década de 1970 Japón se caracterizaba por comprar a México 169 millones de dólares anualmente.

¹⁹⁹ Esta misión la integran funcionario del gobierno y empresarios de Japón y los contactos mexicanos eran a través de la empresa CONASUPO.

²⁰⁰ Japón realiza un estudio técnico del PIM, donde además de incluir un análisis de la infraestructura terrestre de automotores, incluía “los puntos de salida para los artículos que desean comprar”.

mil toneladas de grano mexicano un barco tiene que permanecer 20 días,” cuando lo indicado debía ser “tan sólo dos días”, Japón estaba dispuesto a utilizar de manera creciente los servicios marítimos del Puerto Interior siempre y cuando “se agilicen” las maniobras de carga y descarga de los barcos, dado que “cuestan entre 1 500 y 2 000 dólares diarios” la estadía de un barco, y que desde luego pierden las empresas comercialmente.

No obstante lo anterior, en noviembre de 1972 la Secretaría de Marina informaría del convenio con inversionistas japoneses por un monto de entre 420 y 450 millones de pesos, para ampliar la infraestructura portuaria como la construcción y prolongación de muelles, silos, bodegas mecanizadas, instalación de maquinaria de carga y descarga, así como la adquisición de equipo especial para la carga de mineral de hierro.

Por su parte, el Ing. José Herrera –subjefe de Planeación de la Secretaría de Marina- señala a la vez que el Banco de Exportación del Japón, otorgó otro crédito de 225 millones aproximadamente para el puerto de Manzanillo,²⁰¹ mientras que por su parte el Banco Mundial en 1975 confirmó un préstamo para México por 250 millones que serán invertidos en el mejoramiento de los puertos del país, entre ellos Manzanillo, donde en este último caso ya comenzaba a contemplarse para el manejo y operación de carga en contenedores.

De esta manera, en el periodo 1970-1980 la gradual ampliación de la capacidad y adecuación técnica del PIM fue notoria sobre todo en el incremento constante del tráfico marítimo-comercial, de tal manera que si en la primera mitad de la primera década (1970) el movimiento de carga comercial manejado por la empresa Servicios Portuarios de Manzanillo alcanzó la cifra de las 1 050 toneladas –ver cuadro siguiente-, para la segunda mitad de la década de 1980 llegó a alcanzar un volumen de carga operada mayor a los 4 mil 275, 603 toneladas, representando en ese sentido no sólo el manejo de cerca del 40 por ciento de las mercancías de importación que llegaban al país por el Pacífico mexicano, sino

²⁰¹ Crédito otorgado bajo la supervisión del Banco Interamericana de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

también un promedio de 447 buques mercantes que en promedio recalaban en el puerto de Manzanillo anualmente.

**CUADRO NÚM. 18
INCREMENTO EN EL MANEJO DE LA
CARGA COMERCIAL POR LA EMPRESA
SERVICIOS PORTUARIOS DE MANZANILLO (1972-1975)**

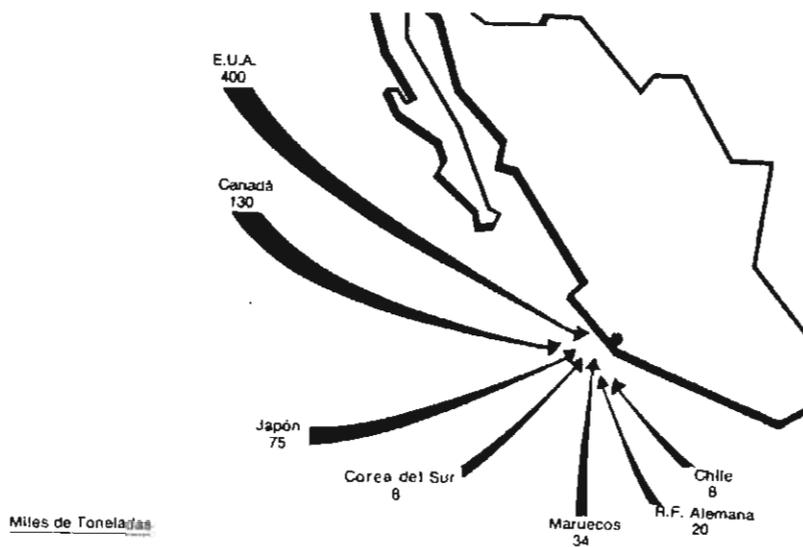
De 1971 a marzo de 1972	221' 695. 256 toneladas
De agosto de 1972 a julio de 1973	661' 355.455 toneladas
De agosto de 1973 a julio de 1974	942' 298.039 toneladas
De octubre de 1974 a agosto de 1975	1' 050, 000 toneladas *

* 750 mil fueron productos importados y 300 mil productos de exportación.

Fuente: Servicios Portuarios, 1975

**MAPA NÚM. 6
IMPORTACIONES POR MANZANILLO (1983-1985)**

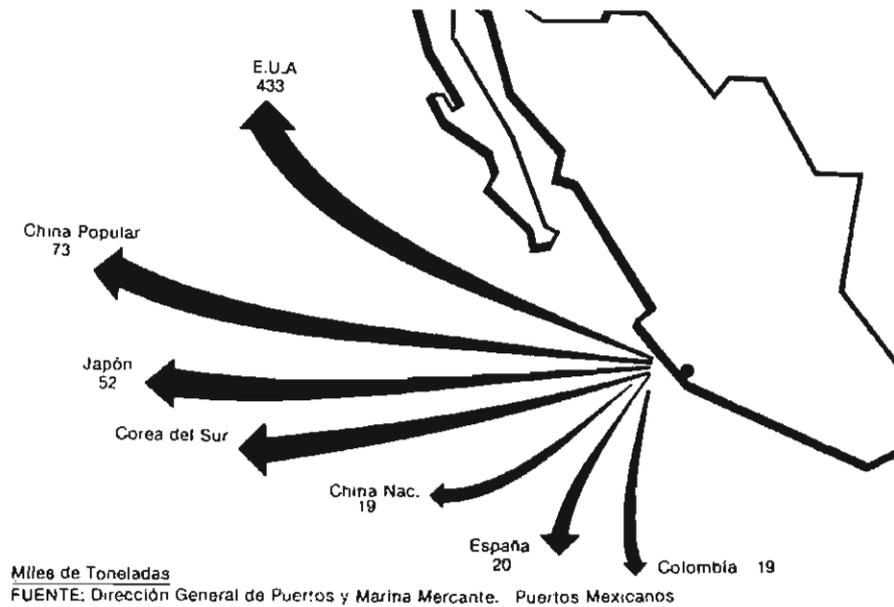
ORIGEN DE LA CARGA



Fuente: SCT, 1989

**MAPA NÚM. 7
EXPORTACIONES POR MANZANILLO (1983-1985)**

DESTINO DE LA CARGA



Fuente: SCT, 1989

Asimismo, la tendencia general del tráfico portuario-comercial manejado por Manzanillo también observaría cambios económicos significativos, de tal manera que si entre 1940, 1950 y 1960 había un considerable movimiento de exportación, sobre todo de productos agrícolas del Occidente mexicano, entre las décadas de 1970 y 1980 México se volvió importador de carga general, representando el movimiento marítimo en ese sentido cerca de un 60 por ciento de comercio de altura,²⁰² y el resto, 40 por ciento de cabotaje (García, 1994: 77).

Durante este mismo lapso, entre los servicios de carga y descarga de mercancías del PIM que afectan las funciones portuario-comerciales destacan la falta de coordinación entre las dependencias del Gobierno Federal que poseen jurisdicción legal-administrativa y operativa portuaria; la falta de más y mejor tecnología para mover con mayor rapidez y eficiencia los crecientes volúmenes de

²⁰² Durante este último periodo el auge del comercio exterior manejado por los puertos localizados en el Pacífico mexicano está estrechamente relacionado con la emergencia económica de la denominada "Cuenca del Pacífico" propiciando en gran medida que el comercio internacional de dichos países se realice casi en un 100 % por vía marítima,

carga comercial; la existencia de una sola empresa maniobrista dentro del PIM²⁰³, así como la red de infraestructura ferroviaria disponible para cubrir satisfactoriamente la demanda de furgones para transporte de la carga.

Dentro de los conflictos constantes con relación al manejo de las mercancías, en 1973 destaca el caso del cargamento de pasta de tomate con destino a Australia de 800 toneladas y a Venezuela de 400 toneladas, las cuales sufrieron daños ocasionados por las deficiencias en las maniobras de carga y descarga, mientras que otro caso fue el de casi 50 toneladas de trigo de exportación que "resultaron contaminadas con concentrado de plomo, por haberse manejado y embarcado sin observar el cuidado necesario".²⁰⁴

Sin embargo, como el Capitán Fausto Estrella señala, entre las restricciones más importantes que inciden en la prestación de servicio de carga y descarga de mercancías, están los factores de diseño y organización del propio PIM, pues en la determinación y uso racional de carácter económico-administrativo del propio espacio portuario, delimitación y ubicación de áreas para maniobras, almacenes, andenes, áreas ferrovías, etcétera-, no se consideró la dirección de "los vientos dominantes del puerto", cuestión que entre otros aspectos no sólo conlleva consideraciones contaminantes de la carga, sino también de previsión en el manejo ágil, amplitud del movimiento mercantil y saturación del espacio portuario, además de que, por otra parte la empresa Servicios Portuarios de Manzanillo no tuvo "capacidad de disposición de maquinaria y equipo suficiente", afectando también de manera considerable a los índices de competitividad del PIM en el plano mundial (Estrella, 1988: 10).

Es en este contexto de dificultades económicas sobre todo de carácter tecnológico y de mejoramiento de la infraestructura portuaria, que en la última década del siglo XX el Gobierno Federal impulsa la creación de un nuevo marco

²⁰³ La empresa Servicios Portuario de Manzanillo se caracterizaba por el subsidio que recibía por el Gobierno Federal dados las tarifas por el servicio de carga y descarga de mercancías. En promedio llegó a contar con 80 trabajadores de confianza y 620 trabajadores en general (COLJAL, 1984: 43).

²⁰⁴ Por otra parte, la Aduana Marítima de Manzanillo sólo trabajaba 5 días a la semana, por lo que los barcos perdían hasta dos días esperando que dicho organismo volviera a iniciar actividades con el inicio de la semana siguiente, además de que las autoridades aduanales sólo trabajaban 8 horas por día exclusivamente cuando los barcos requerían dicho servicio las 24 horas

legal, administrativo y operativo en materia portuaria con el objetivo de promover y obtener mejores índices de productividad y eficiencia en la prestación de los servicios de carga y descarga de mercancías a través de los puertos del país.

4.6. Administración Portuaria Integral (API de Manzanillo) y privatización

En los últimos 15 años, la federación inició una trascendente y ambiciosa reestructuración portuaria-comercial nacional, creando e impulsando un nuevo marco legal, administrativo, operativo y laboral, esencialmente cediendo a la iniciativa privada la posibilidad de convertirla tanto en la principal inversionista en la innovación tecnológica y modernización portuaria como en la principal responsable de las funciones de carga y descarga de mercancías, aunque a la vez, teniendo el control fiscal en la materia, y condenando a la clase trabajadora al papel de actor económico subordinado.

Un nuevo esquema portuario en que la presencia de la iniciativa privada a través del mecanismo de la concesión, se traducirá tanto en una acelerada y dominante presencia económica en la apropiación, transformación y explotación diversificada del espacio portuario, como en el surgimiento de agudos conflictos derivados esencialmente del choque entre los intereses por las tarifas de carga y descarga de mercancías del capital y los impuestos fiscales a cargo del Estado, traducidos no sólo en los altos costos que significa importar y exportar a través del puerto de Manzanillo, sino también en los agudos problemas de saturación del PIM e implicaciones de ampliación del espacio portuario de carácter ecológico sobre todo a costa de la laguna de San Pedrito.

Así, la política económica portuaria del Gobierno Federal durante los 15 años más recientes en el caso concreto de Manzanillo, lo convierte en puerto líder nacional como Terminal Marítima especializada en el movimiento de contenedores y automóviles, cuya transformación y adecuación esencial como espacio portuario comercial estratégico ante los imperativos del capitalismo global lo vuelve un espacio portuario-comercial objeto de un proceso de desvalorización y revalorización, donde las exigencias de naturaleza global tienen un papel fundamental (Santos, 2000).

La globalización vuelve al PIM en espacio de interés primordial del capital trasnacional y nacional en lucha por transformarlo en objeto de apropiación y control económico, buscando en todo caso competir no sólo para acortar el ciclo de realización del capital, sino también imponer a dicho territorio específico una creciente racionalidad instrumental capitalista.

Los antecedentes de este nuevo contenido material portuario-comercial comienzan a delinearse durante la presidencia de Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988), cuando en 1983 se puso en marcha el denominado Programa de Modernización Portuaria, que a la vez dio lugar al establecimiento de Comité de Desarrollo Portuario, un órgano colegiado que tendría como objetivo planificar y programar el desarrollo de los servicios portuarios principalmente a través del la construcción y el mejoramiento de la infraestructura portuaria.²⁰⁵

Se contempló mejorar la capacidad del PIM en cuanto a servicios portuario-comerciales en San Pedrito con el propósito de operar barcos más grandes capaces de “transportar hasta 30 mil toneladas y barcos porta contenedores con capacidad de 3 mil cajas”²⁰⁶ (De la Madrid, 1984: 208-209).

Posteriormente, con Carlos Salinas de Gortari como presidente de México (1988-1994) el 19 de julio de 1993 es promulgada la Ley de Puertos, surgiendo la figura denominada Administración Portuaria Integral (API) otorgándoseles un “título de concesión para poder administrar, usar, explotar, promocionar, construir, desarrollar y mantener la infraestructura y aprovechar el recinto portuario” otorgándose dicha concesión a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a la API de Manzanillo el 2 de febrero de 1994 por un lapso 50 años²⁰⁷ (Diario Oficial de la Federación, 19 de julio de 1993).

²⁰⁵ Es el sexenio del Plan Colima, que entre otros objetivos está lograr una mejor integración del occidente del país a la vocación portuario-comercial de Manzanillo, así como de convertirlo en un puerto pesquero de primer nivel.

²⁰⁶ El 1° de marzo de 1984 en su gira de trabajo por la entidad de Colima el presidente Miguel de la Madrid inaugura los primeros 600 metros para barcos de mayor capacidad de amarre, así como el Centro de Cómputo Portuario, además de que ese mismo año de 1984 se terminan más áreas de almacenamiento y accesos ferroviarios y carreteros (Ibíd.: 210- 211).

²⁰⁷ El 27 de julio de 1993 es constituido el Fideicomiso para el Desarrollo de Manzanillo.

Bajo este nuevo esquema administrativo, la fórmula API se caracteriza por constituir una sociedad mercantil con el Gobierno Federal como accionista mayoritario, por gozar de "autonomía de gestión técnica y financiera", y por tener la prerrogativa de condicionar y establecer contratos de cesión parcial de derechos, de prestación de servicios y de maniobras principalmente a la iniciativa privada (Ibíd.: 56); a la vez que el Gobierno Federal busca también "hacer más dinámica y un contacto más directo y cercano con los clientes y contar con el personal y el equipo adecuado para cada tipo de operaciones sin gastos excesivos".

De esta manera, el Gobierno Federal a través del esquema administrativo API, por primera vez establece las reglas de participación para la iniciativa privada concesionada²⁰⁸ y otorgando tanto derechos de uso del espacio portuario, como creando el principal mecanismo para promover la inversión privada para mejorar sobre todo la capacidad de la infraestructura portuaria instalada.

Posteriormente, el presidente de México Ernesto Zedillo (1994-2000), a través de su política portuaria se va a caracterizar por profundizar y consolidar las medidas tendientes a la privatización de los puertos del país, concibiéndola como medida que no sólo "fortalece la integración económica del país e influye de manera decisiva en la competitividad del comercio exterior" (Moreno, 1995: 12), sino también como única vía que ofrecía "garantías suficientes de rentabilidad" frente a los serios rezagos y deficiencias en materia de infraestructura portuaria nacional; al respecto este gobierno mexicano destacará por promover las denominadas Terminales Portuarias Especializadas de contenedores y las Terminales de Carga General.

El Gobierno Federal abrió una convocatoria a través de la SCT para concesionar sólo en tres puertos del país: Altamira, Veracruz y Manzanillo, las operaciones de las Terminales de Contenedores Nacionales,²⁰⁹ para "garantizar

²⁰⁸ La SCT otorgó 27 concesiones a particulares para operar el sistema portuario nacional, generando una inversión estimada de 582 millones de nuevos pesos.

²⁰⁹ En relación con las Terminales Marítimas, hasta antes de sus concesiones, el debate abierto en materia portuaria consistió en definir qué actores quedarían como concesionarios, verdaderos constructores y operadores de Terminales cuyas características básicas son, por un lado inyectar capital y mejorar la capacidad instalada portuaria, pero por otro lado, vuelven caros los servicios

niveles de productividad similares a los internacionales y la implantación de sistemas automatizados de administración y control para el manejo de contenedores”.

En el caso del PIM participaron sólo dos importante grupos navieros²¹⁰, Eagle Marine Services (American President Lines) -cuyo presidente es el Sr. John M. Lillie, y dirigida en México por Joaquín Montalván; Net Lloyds Groups; Bechtel Groups; Mitsui Osk Lines; TRIBASA, con una propuesta de N\$ 16' 722, 789.00; y por el otro lado, Service of America, ofreciendo N\$ 211' 325, 293.00 (SCT, 1995)

Al respecto, la Terminal de Contenedores de Manzanillo representa una superficie de 133 mil 230 mts²., y un valor estimado de 84 millones 683 mil nuevos pesos (Ibíd.: 4), siendo en general una condición importante para otorgar su concesión operativa a la iniciativa privada “la que ofreciera el plan de desarrollo más completo”, significando esto “más capacidad profesional para prestar los servicios portuarios con eficiencia y competitividad”, a la vez de presentar “un plan de negocios que favorezcan el desarrollo, la inversión, el empleo y la protección ecológica” en los puertos citados²¹¹ (Hernández, 1995; Arellano, 1995).

Técnicamente una Terminal Portuaria Especializada constituye un área concesionada a la iniciativa privada donde ésta, en su función maniobrista, está en condiciones no sólo de mover, trasladar y mantener estacionadas mercancías durante cierto tiempo, sino también de trasladarla donde el mercado cuando se requiera; en otros términos, la ventaja de poseer una concesión de esta naturaleza dentro del recinto portuario, es que la iniciativa privada puede realizar directamente el tráfico de carga y descarga desde el barco hasta la superficie terrestre o viceversa, y así ahorrar tiempo en trámite y papeleo burocrático, además de

portuarios, además de que vuelven más difícil la competencia entre los inversionistas y usuarios del transporte marítimo.

²¹⁰ En el caso de los tres puertos inicialmente alrededor de 40 empresas se interesaron, pero fueron eliminándose y fusionándose quedando 21, y de esos sólo 7 grupos de empresas concursaron finalmente.

²¹¹ La fecha para dar a conocer el fallo de las concesiones fue el 21 de julio de 1995 por parte de los consejos de API, después de evaluar las proposiciones y de recibir la opinión favorable de las comisiones Intersecretariales de Desincorporación Federal de Competencia Económica. Tal decisión se da en un contexto de fuertes presiones hacia los consejos de API y la SCT propiamente en el sentido de que “sería un desastre” que en la concesión de Terminales de Contenedores llegará a permitirse el monopolio de alguna empresa ya que afectaría el comercio internacional.

eficiencia y seguridad en el manejo y almacenaje de las mercancías, hasta su envío al lugar del destino, por lo que en teoría está en condiciones de alcanzar mayores grados de productividad y eficiencia.

Así, en el contexto de la globalización, el Estado mexicano terminó por conceder las maniobras portuarias-comerciales a la iniciativa privada, reconociendo el papel central dominante del modelo neoliberal, corroborando lo que la Comisión Económica para la América Latina enfatiza cuando señala que “con la globalización la productividad es clave para un puerto para atraer barcos comerciales”, ya que hay “una relación directa entre la eficiencia en términos de los costos y la productividad de los puertos de un país, por una parte, y el vigor de su comercio de importación y exportación, por otra” (CEPAL, 1994: 36).

Sin embargo, la globalización del PIM también se volvió la cuestión espacial “más avanzada” de las nuevas formas de disputa y competencia por parte de la iniciativa privada por apropiarse, transformar y ejercer el control directo de la carga y descarga mercantil portuario, logrando integrarlo tanto como parte vertical de los grandes flujos económicos mundiales y nacionales, como en espacio fundamental de la compleja red comercial jerárquica del sistema internacional a través del cual se crea y reproduce la acumulación del sistema capitalista mundial.²¹²

Actualmente, producto de la política económica privatizadora del Gobierno Federal, la función portuario comercial de Manzanillo se realiza sobre una superficie de 437 hectáreas, dividida en dos polígonos: el Polígono 1, de 30. 9 hectáreas donde se ubica la Terminal de PEMEX, y el viejo Muelle Fiscal (antiguo puerto); y el Polígono 2, conocido como el Puerto Interior de San Pedrito con 406. 1 hectáreas, que concentra el mayor desarrollo de la infraestructura, con terminales e instalaciones especializadas y por constituir la zona de reserva portuaria, así como

²¹² El PIM es la expresión por excelencia de la reorganización de la economía global como reflejo de una economía única “donde confluye una producción de múltiples procedencias, en un juego donde a cada país le tocan las fichas de sus ventajas o desventajas comparativas” (Campos, 1997: 53). Así, la “división internacional del trabajo” determina la parte que le toca a cada economía “nacional; y” el gran jugador es, por supuesto, la empresa multinacional, beneficiaria privilegiada que busca utilidades más jugosas en países subdesarrollados. La interdependencia, así entendida, es una novedosa modalidad de la dependencia (Ibid.: 54).

ser “un lugar para hacer negocio e invertir hasta un 100 por ciento de capital extranjero, en empresas mexicanas” (API Manzanillo, 2004).

Manzanillo, como subespacio portuario comercial globalizado, se distingue por poseer una de las infraestructuras portuarias más importante entre los 54 puertos del Pacífico mexicano, destacando en disponibilidad de atraque comercial construido como se indica en el siguiente cuadro comparativo entre las entidades del Pacífico que disponen de puerto habilitado por decreto:

**CUADRO NÚM. 19
ENTIDADES FEDERALES CON PUERTOS COMERCIALES DEL PACIFICO (2004)**

Entidad	Obra de protección (metro)	Longitud de atraque comercial	Áreas de almacenamiento (mts.2)
Baja California	11 049	2 763	246 374
Baja California (Sur)	13 818	2 305	693 942
Colima	1 750	3 202	350 944
Michoacán	8 448	2 997	1 319 753
Sinaloa	9 571	1 794	222 597
Sonora	5 280	2 019	116 901

Fuente: SCT, 2004: 111- 112

Los 3 202 metros lineales de muelle lo constituyen (17) tramos de muelle comercial o puestos de atraque, -con posibilidades de crecer hasta 27 más-. En cuanto a muelle comercial-, de tal manera que el PIM dispone de las Bandas A, B, C, y D; las (3) primeras con (3) puestos cada una, y la última con (2) para el atraque de barcos; la denominada Terminal de Contenedores con (1) puesto; contando por otra parte con la Terminal de PEMEX, (3) puestos; y el muelle Fiscal, (2) puestos; el muelle identificado como Banda “A” tiene una extensión de 450 metros, y es de carga general; la Banda “B”, mide 570 metros, y se utiliza para mover carga general, granos, minería, etcétera; y la Banda “C”, se extiende 635 metros, y se usa para mover contenedores.

En cuanto a las áreas o capacidad de almacenamiento terrestre el Puerto Interior de Manzanillo dispone de poco más de 13 hectáreas, incluyendo 14 terminales e instalaciones especializadas, operadas por inversionistas privados; los almacenes cubiertos suman 31 mil 695 mts.2 de superficie; mientras que las áreas de almacenamiento descubierto suman 52 mil mts.2 –usados para carga general,

contenedores y contenedores refrigerados-, más otros 10 mil 400 mts.2 -para carga general-.²¹³

La dársena portuaria de San Pedrito posee en su mayor parte una profundidad de 14 metros en promedio, así como un área operacional marítima que permite recibir embarcaciones de hasta 60 mil toneladas de peso muerto, con 260 metros de eslora.

Aunque la actual infraestructura disponible con 15 posiciones de atraque permite la capacidad de ofrecer hasta 21 servicios a la navegación -avitallamiento, combustibles y lubricantes, servicio de práctica, suministro de agua industrial purificada, trámites navieros y aduanales, carga y descarga de mercancías, reparación de embarcaciones a flote, remolques a buques, etcétera-, la importancia de Manzanillo deriva fundamentalmente del manejo de carga general ²¹⁴ y contenedorizada.

Durante los años 2000-2003 Manzanillo ocupó el primer lugar en movimiento de granos,²¹⁵ y el cuarto lugar en movimiento de automóviles del país; asimismo en la temporada del 2003 movió más de 8 millones 550 mil cajas de frutas –uva (50 por ciento), manzana, pera, ciruela, entre otros- de importación conformando el 100 por ciento del mercado del estado de Jalisco, la ciudad de México y Monterrey; mientras que a la vez en junio del 2003 registró la primera importación de químicos; en este sentido Manzanillo se caracteriza por canalizar las mercancías producidas “prácticamente en la mitad norte del país”.

En el estado, particularmente el puerto de Manzanillo, se percibieron grandes cambios de infraestructura, al instalarse importantes empresas nacionales y trasnacionales como Cementos Apasco (Tecomán) y la compañía danesa Grindsted Products (Tecomán), además de constituir la salida comercial de agroindustrias como Cítricos de Colima, S.A.; Industrias Agrícolas de Tecomán, S.A.; y Citrojugo, S.A. de C.V., entre otros, empresas que producen y exportan:

²¹³ Para el 2002 la directiva de la API Manzanillo señala la disponibilidad de entre 107 y 130 hectáreas de reserva portuaria para futuro desarrollo (API, 2002).

²¹⁴ Entre dicha carga general está el grano agrícola semimecanizado, mineral mecanizado - cemento, hierro peletizado, zinc, etcétera-, fluidos, productos químicos, fertilizantes, frutas, automóviles, muebles; productos eléctricos, plomo, urea, fertilizantes, derivados de papel, hules sintéticos, productos del mar procesados -atún, camarón, aleta de tiburón, etcétera-.

²¹⁵ En el 2000 el movimiento de granos por el puerto de Manzanillo fue de 10 mil toneladas diariamente, procedente de Estados Unidos, Canadá, Sudamérica, Centroamérica, Australia y Nueva Zelanda.

jugo y aceite de limón; puré de plátano; jugos concentrados y bebidas a base de frutas, pectina, cáscara deshidratada, melón, mango, derivados de coco, miel de abeja, a Estados Unidos, Canadá, España, Suiza, Dinamarca, Japón, Centro y Sudamérica, entre otros. Al respecto, baste señalar por ejemplo que hasta la primera mitad del año 2003 Tecomán producía "mil 600 toneladas de papaya, de las cuales el 40 %" se exporta a los Estados Unidos a través del puerto de Manzanillo.

**CUADRO NÚM. 20
EXPORTACIONES AGROINDUSTRIALES
MÁS IMPORTANTES DE COLIMA (1999-2000)**

Producto	Producción anual (toneladas)	Tons./destino
Limón *	340 mil	100 mil toneladas a EU
Mango	80 mil 300	7 500 toneladas a EU, Canadá, Japón, Francia, Suiza, Holanda y Alemania
Banano	S/inf.	100 mil toneladas a EU
Papaya	12 mil	3 mil 500 toneladas a EU
Tamarindo	S/inf.	EU
Hortalizas	100 mil	EU

* Colima es el principal productor/exportador mundial de aceite esencial de limón mexicano al producir el 40 %.

(Secretaría de Fomento Económico de Colima, 2001)

Actualmente el puerto de Manzanillo se ubica en el primer lugar del sistema portuario nacional al movilizar una carga general de 10 millones 141 mil 563 toneladas, lo que representa el 14. 23 %, ²¹⁶ del total nacional, esto sin contabilizar los productos y derivados del petróleo (SCT, 2006)

En el movimiento de carga comercial en contenedores ²¹⁷ Manzanillo se ha consolidado en los últimos 15 años como el puerto comercial nacional más importante, ²¹⁸ cuestión relevante considerando que el 58 por ciento de la carga comercial que se mueve en el país entra y sale por los puertos; tan sólo en el 2003

²¹⁶ Le sigue Veracruz con 9 millones 597 mil 970 toneladas (13.97 % del total); y en tercer lugar Lázaro Cárdenas con 9 millones 760 mil 830 toneladas (13.70 % del total) (SCT., 2006)

²¹⁷ La carga en contenedor es "una nueva modalidad" en el comercio internacional de transporte de mercancías, puesto que "la nueva división internacional del trabajo ha provocado cambios cualitativos en el comercio internacional: el intercambio de bienes de consumo y de materias primas ha sido desplazado por el de bienes semielaborados y por el de componentes. Este cambio, ha generado nuevos tipos de actividades productivas, de transporte y de almacenamiento que giran alrededor de los contenedores" (Ibíd.: 79).

²¹⁸ Un contenedor de 20 pies de largo por 8 de ancho y 8.5 de alto.

el volumen de carga marítima contenerizada nacional en movimiento oscilaba en cerca de 14 mil 552 toneladas ²¹⁹ (SCT, 2004). Ver cuadros siguientes:

**CUADRO NÚM. 21
EVOLUCIÓN NACIONAL DE CARGA MARÍTIMA CONTENERIZADA*
(MILES DE TONELADAS)**

Puerto	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Pacífico	2 422.4	2 970.5	3 707.9	3 852.7	5 260.0	5 650.5	6 888.9
Lázaro Cárdenas, Mich.	9863.2	9932.7	3.0	-	1.7	18.7	231.1
Manzanillo, Col.	2130.4	2617.5	3350.0	3468.4	4792.9	5175.6	6210.3
Mazatlán, Sin.	94.0	133.4	148.9	195.3	137.3	188.4	159.8
Golfo y Caribe	4825.0	5448.3	6259.3	6292.3	6554.6	7091.6	7663.5
Altamira, Tamps.	1343.0	1515.2	1642.0	1879.4	2175.6	2588.8	2872.5
Veracruz, Ver.	2864.0	3360.7	3925.8	3800.7	3870.7	4011.1	4304.0
Total	7247.4	8418.8	9967.2	10145.0	11814.6	12742.1	14552.4

* Sólo puertos comerciales más importantes

Fuente (SCT., 2004).

**CUADRO NÚM. 22
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES **
(NUMERO DE TEU'S)**

Puerto	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Pacífico	317891	368283	477297	505996	705082	774687	929411
Lázaro Cárdenas, Mich.	7167	4468	752	-	134	1646	43445
Manzanillo, Col.	276542	319570	426717	458472	638597	709209	830777
Mazatlán, Sin.	10433	15228	16813	18315	12900	16394	15954
Golfo y Caribe	692233	749480	838452	852666	859591	910680	974434
Altamira, Tamps.	162529	166191	182545	206864	225937	256417	297017
Veracruz, Ver.	427415	484523	540014	543327	548422	571867	591736
Total	1'010,124	1'117,763	1'315,749	1'358,662	1'564,673	1'685,367	1'903,845

* Puertos con terminal especializada

** Incluye contenedores llenos y vacíos

Fuente (SCT, 2004: 121).

²¹⁹ El Gobierno Federal encabezado por Vicente Fox (2000- 2006) en sus primeros tres años se caracterizó por invertir cerca de 14 mil millones de pesos en los puertos del país (Ibíd.: 3).

Entre 1991 y 2001 el manejo de carga contenedorizada observó una “tasa de crecimiento sostenida anual del 21 por ciento” (SCT., 2003); también entre 1994-2000 dicho dinamismo comercial representó el 40 por ciento del movimiento de contenedores del país, representando en el año 2004 el 43.6 por ciento,²²⁰ y en el 2006 el 45.19 por ciento -916 mil 149 TEU'S- consolidándose Manzanillo como puerto líder nacional en esta especialidad²²¹ (SCT., 2006). Ver al respecto el siguiente cuadro en torno al movimiento comercial sostenido:

**CUADRO NÚM. 23
MANZANILLO: CRECIMIENTO PORTUARIO-COMERCIAL (1998-2001)**

	1998	1999	2000	2001
Barcos atendidos	884	951	1,077	1,129
Movimiento de contenedores	276,542	321,893	426,717	457,944
Movimiento de carga total *	7 222	7 741	9 329	9 432
Movimiento de automóviles	32,365	13,499	13,872	25,503
Inversiones**	112.8	144	169.5	429.3

* Miles de toneladas

** Millones de pesos

Fuente: (Secretaría de Fomento Económico de Colima, 2001)

En el periodo 2000-2005 el movimiento comercial de carga contenedorizada por Manzanillo lo convierte en uno de los cuatro puertos comerciales más importantes del país en captación de recursos fiscales equivalente a mil millones de pesos mensuales en promedio, y derivado de su función portuario comercial genera al Gobierno Federal 22 mil millones de pesos en pago de impuestos anualmente (API Manzanillo, 2006). Es en este contexto, que en el 2006 se convirtió en el primer puerto mexicano en manejar más de un millón de TEUS, es decir, 20, 53, 000 toneladas (El Financiero, 2007).

²²⁰ A nivel nacional Manzanillo mueve el 43.6 % de la carga en contenedores; después Veracruz (31.8 %); y Altamira (14 %); mientras que el resto de los puertos mueven menos del 5 %.

²²¹ Manzanillo a nivel mundial ocupa el lugar número 82 (API, Manzanillo, 2006).

**FOTO NÚM. 15
TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES
DEL PIM**



Fuente: El Financiero, 2004

A finales de 2006 y primeros meses de 2007 la API Manzanillo está principalmente enfocada a mejorar la capacidad técnica y de infraestructura gestionando a través de la Secretaría de Medio Ambiente los permisos correspondientes con el fin de ampliar la explotación del espacio portuario a través de la construcción de una nueva Terminal de Contenedores en la zona norte del PIM,²²² que representa una inversión de 2 mil 500 millones de dólares, tratando de aprovechar la saturación de los puertos de Los Ángeles y Long Beach, Estados Unidos.²²³

²²² A finales de 2004 la segunda naviera con mayor movimiento de carga a nivel mundial, Mediterranean Shipping Company (MSC) –naviera Suiza- pretende movilizar alrededor de 100 mil contenedores anuales por la terminal de Manzanillo.

²²³ El Gobierno Federal en el Pacífico mexicano frente a la tendencia que consolida el movimiento comercial por contenedores como la base del comercio exterior, se ha caracterizado por una política de promover tanto a Manzanillo como a Lázaro Cárdenas. Sin embargo, el grave problema que hoy en día representa la estrechez territorial del PIM para responder a los crecientes requerimientos comerciales mundiales ha propiciado que importantes empresas marítimas como la danesa Maersk Sealand que mueve "el 21.43 %" de la carga comercial en México opte por arribar y descargar por Lázaro Cárdenas, Mich. (El Financiero, 2004).

Pero como resultado de los cambios funcionales y transformaciones portuario-comerciales experimentadas en los últimos 15 años el PIM requiere una fragmentación económica, derivada de la desigualdad y poder de negociación de las diversas empresas con intereses en el tráfico portuario-comercial, y en esa medida de la segmentación del espacio portuario por las concesiones que cada grupo privado posee y que se traduce en una específica apropiación y transformación del equipamiento tecnológico e infraestructura portuaria, destacando al respecto:

- 1).- La infraestructura de minerales –hierro, yeso, etcétera- con capacidad de almacenamiento de 60 mil toneladas y rendimiento de carga a buque de 2000 toneladas/ hora
- 2).- La Terminal pesquera, con cámaras de congelación, con capacidad de almacenamiento de hasta 3 mil 500 toneladas de productos del mar.
- 3).- La Terminal especializada en el manejo de contenedores (TEC), con capacidad de operación de hasta 3 buques simultáneos.
- 4).- La infraestructura granelera de la Comercializadora La Junta, con capacidad de almacenamiento para 50 mil toneladas y de descarga de hasta 1000 toneladas/ hora.²²⁴
- 5).- La infraestructura granelera Manzanillo, con 3 silos de almacenamiento de 7 mil toneladas cada uno.
- 6).- Tres instalaciones de usos múltiples para el manejo de carga general y contenerizada
- 7).- La infraestructura e instalación para el manejo especializado de líquidos -aceite de palma; aceite de pescado, entre otros, con capacidad de almacenamiento de 13 mil 900 mts.3.
- 8).- El frigorífico para almacenamiento de productos perecederos, con capacidad para 3 mil toneladas.
- 9).- El almacén (de Apasco) para el manejo de cemento a granel con capacidad de 25 mil toneladas;
- 10).- Los dos almacenes para cemento, uno para el manejo de 50 mil toneladas de “clinker”, y otro para el manejo de 16 mil toneladas de cemento a granel (CEMEX).

Este complejo contenido material fragmentado del espacio portuario construido por la iniciativa privada, constituye en realidad 14 terminales especializadas, incluyendo a la vez y en forma complementaria la concesión de

²²⁴ La empresa Comercializadora La Junta en la proyección de la terminal de granos, -incluyendo frigoríficos y bodegas- calculó una inversión cercana a los 25 millones de dólares para manejar sus productos dentro del Puerto Interior (Moreno, 1999-2000, anexo: 98).

tramos de muelle comercial de atraque, almacenes, junto con rutas de acceso y tránsito de uso comunes o públicos,²²⁵ en cierta medida bajo el control y uso de los grupos y empresas económicas, entre los que destacan los espacios concesionados a:

Transferencias Graneleras de Occidente, propiedad de Raúl Stahl; Comercializadora La Junta, de Julio César Gómez; Servicios Alimenticios Mejorados, de Gerardo Ibarra; Frigorífico de Manzanillo, de Hissam Abdala; Cementos Tolteca, de Horacio Zambrano; Cementos Apasco, de Mauricio Barrientos; Cementos, Coque y Carbón de Guadalajara, de Lorenzo Zambrano; TMM para trasbordo de automóviles, de G. López Valadez, entre otras importantes empresas.

Asimismo, en torno al espacio portuario para realizar el manejo de carga y descarga, se han generado y establecido alianzas económicas estratégicas entre los grupos comerciales concesionarios y las empresas maniobristas destacando los casos de la Operadora de la Cuenca del Pacífico (OCUPA), con capital privado 100 por ciento mexicano; TMM Puertos y Terminales, S.A. DE C.V. (OPM)²²⁶; Compañía Terminal de Manzanillo, S.A. DE C.V. (CTM); Maniobras Portuarias de Manzanillo, S.A. DE C.V (MPM); Operadora del Puerto de Manzanillo. S.A. DE C.V. (OPUMA); Marítima Portuaria, S.A. DE C.V.; Terminal Internacional de Manzanillo, S.A. DE C.V. (TIMSA); y Servicios Integrados de Manzanillo, S.A. DE C.V. (SIM).

Algunas de estas empresas se caracterizan por ofrecer servicios de maniobras integrales -carga y de descarga, estiba, desestiba, acarreo, consolidación, desconsolidación, almacenaje, custodia de mercancías, servicios aduanales, fiscales, etcétera-, con el objetivo de "favorecer hasta en un 50 por ciento las labores de tráfico portuario, y por tanto de estadía de las

²²⁵ Los muelles "A", "B", "C", cuentan con tres posiciones de atraque y son operados bajo la modalidad de Muelles Públicos; así mismo las Instalaciones de Usos Múltiples (IUM) están ubicadas en la Banda "A", en la cual se moviliza comúnmente la Carga General como azúcar, parafina, percederos, automóviles, triplay, harina de pescado, cemento, maquinaria pesada, tubería, laminas de acero, etcétera. En el 2007 son 15 posiciones de atraque, siendo Manzanillo el más importante del Pacífico mexicano.

²²⁶ Operadora Portuaria de Manzanillo (OPM) y Aceitera La Junta, representa un monto inicial de 70 millones de dólares dentro del PIM; OPM está especializada en operar las grúas para mover contenedores dentro del PIM.

embarcaciones”, aunque ello significa una competencia económica desigual con las empresas que ofrecen servicios de maniobras solamente.

Así, por ejemplo la empresa Puertos y Terminales TMM (OPM)²²⁷ opera las Terminal Especializada de Contenedores, y a la vez realiza maniobras de carga general –acero, autos, papel, minerales, ganado, etcétera-, para lo cual posee la concesión de 500 metros lineales de muelle; más 300 metros de muelle operacional; 13. 5 hectáreas de patios para almacenamiento de contenedores; un almacén de 4 mil 800 mts.2 para carga no contenerizada; 239 conexiones para contenedores refrigerados; equipo para maniobras y espuela de ferrocarril.

El 1° de junio de 2003, en plena expansión económica, TMM colocaría la primera piedra para aumentar su capacidad operativa dentro del PIM que incluyó adicionalmente 500 metros lineales más de muelle; 12 hectáreas de su Terminal Especializada de Contenedores; 250 conexiones para contenedores refrigerados; y 1000 mts. más de espuela (ferrocarril), representando al respecto una inversión de 60 millones de dólares.

TMM -en asociación con la empresa SSA Marine (Stevedoring Service of America)-, con estos planes de expansión de 2003, tiene como objetivos operar bajo el concepto de puerto “HUB” -Centro de trasbordo-, es decir, convertir a Manzanillo en puerto consolidado y distribuidor de carga de y hacia la cuenca del Pacífico, es decir, ofrecer mayores servicios a importadores o exportadores en el Pacífico; convertir el puerto con mayor capacidad alternativa del Pacífico de trasbordo para los EU o Singapur; representar la puerta de entrada al corredor ferroviario Singapur-Manzanillo-Chicago; e incrementar la capacidad de manejar de 500 mil hasta un millón de TEU’S; en este sentido la empresa TMM considera este servicio portuario-comercial como “único en México”.²²⁸

A la vez, otra empresa trasnacional que opera en el PIM es la empresa SSA Marine (Stevedoring Service of America),²²⁹ constituyendo la quinta operadora

²²⁸ Empresa asociada a TMM -cuyo accionista principal es José Serrano-, se caracteriza por poseer importantes líneas terrestres de autotransportes y ferroviarias –FERROMEX-, lo que permite a TMM ofrecer servicios multimodales en el mercado mexicano.

²²⁹ Empresa que se caracteriza por poseer una inversión cercana a 350 millones de dólares en puertos como Veracruz, Cozumel, Progreso y Acapulco,

mundial de Terminales de Contenedores –mueve 4 millones al año-; y la 2ª operadora más importante en México, caracterizándose en mayo de 2003 por adquirir del grupo TMM el 51 por ciento de la participación accionaria -120 millones de dólares- de la empresa Transportación Ferroviaria Mexicana encargada de realizar las operaciones en el puerto de Manzanillo.

Por su parte, la empresa internacional TIMSA que también opera dentro del PIM posee instalaciones e infraestructura de usos múltiples especializada tanto para contenedores de difícil manejo –secos, refrigerados, transbordos, contenidos peligrosos, etcétera-, como de mercancías a granel –azufre, urea, cemento, madera, etcétera-, estableciéndose en Manzanillo en 1998 cuando la empresa Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (INCAVE), participó y ganó la licitación para operar durante 15 años la Instalación de Usos Múltiples “dos” –IUM- del puerto de Manzanillo; en el 2001 la empresa Hutchinson Port Holdings, - principal operadora de puertos en el mundo-, adquirió las acciones de INCAVE, y con ella el 100 % de TIMSA.

La empresa Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A de C.V., (OCUPA), en el mes de agosto de 1995 participó y ganó la licitación de las instalaciones de Usos Múltiples 1 del PIM, acreditándose como “Prestador de Servicios Públicos de Maniobras Portuarias y de Custodia de Mercancías, siendo un 100 por ciento de iniciativa privada, y teniendo como socios a los señores José Hugo Herrera; Miguel Ángel Hano Díaz Paniagua, Andrés Enrique Palazuelos Pérez Oronoz y Guillermo Woodward (Santoyo s/f.: 217- 223).

La empresa maniobrista OCUPA tiene un área concesionada dentro del PIM de 35 mil 387 mts.2, correspondiente a un área abierta para almacenamiento de mercancías de 7 mil 400 mts.2, área de almacenes de 6 mil 174 mts.2, área de patios de contenedores (incluye 8 consolas con 40 conexiones para contenedores refrigerados) de 18 mil 999 mts.2, y área de maquinarias y talleres de 2 mil 814 mts.2 (ibid.: 222).

De esta manera, en los últimos 15 años la diversidad de empresas privadas concesionarias de prestar los servicios de carga y descarga de mercancías dentro del PIM, no sólo están convertidas en los actores económicos principales que han

acondicionado y transformado la infraestructura portuaria, sino también los que han producido un espacio económico esencialmente fragmentado y competitivo, entre otras cosas, volviendo los servicios portuario-comerciales por Manzanillo entre los más caros del país.²³⁰

FOTO NÚM. 16
PANORAMICA DEL PIM



Fuente: API, 1994

Actualmente, derivado sobre todo de las exigencias de naturaleza global, el PIM está modificándose y transformándose técnicamente para desempeñarse

²³⁰ Aunque desde la década de 1970 la CROM de Manzanillo comenzó a perder su papel de clase económica fundamental en las maniobras de carga y descarga de mercancías, fue en 1991²³⁰ con la privatización portuaria que quedó definitivamente debilitada, sobre todo porque bajo el incesante esquema innovador tecnológico centrado en el manejo de carga contenerizada el perfil laboral actual requerido es más mecanizado y operador de grúas y pórticos que de fuerza física; hoy en día por ejemplo, la empresa OCUPA a través de cuatro supervisores predomina sobre el trabajo de unos 200 trabajadores de la CROM para realizar las maniobras de carga y descarga. Actualmente, se calcula que más de 10 mil trabajadores —la mayoría adheridos a la CROM— fueron liquidados del sistema portuario nacional, y en parte recontratados por las compañías prestadoras de estos servicios en los puertos nacionales en condiciones menos favorables laboralmente: API de Manzanillo calcula que unos 3 mil trabajadores de la CROM son empleados en las maniobras de carga y descarga en el PIM actualmente.

como a) Un centro "Hubs" estratégico de transbordo marítimo y terrestre entre el pujante comercio de Asia -Singapur, Malasia, Hong Kong, Filipinas, etcétera- y ciudades como Houston y Long Beach de Estados Unidos, vía Reynosa, Tamaulipas, y en esta medida contemplado también como parte integral mundial del denominado "Corredor Multimodal Transpacífico APEC", consistente en el trazo de una infraestructura terrestre de libre comercio entre ciudades de Estados Unidos como San Antonio, Fort Worth, Oklahoma, Kansas City, Canadá y México; además de funcionar como espacio portuario principal a través del cual se enlazan comercialmente más de 15 ciudades del interior del país, y como puerta marítima-terrestre del Pacífico mexicano a través de la cual países de Sudamérica y Centroamérica introducen sus mercancías en el mercado norteamericano.

A finales de 2006 el puerto de Manzanillo registraba una movilización de 916 mil 149 contenedores, aproximadamente, es decir, un 45.19 por ciento de unidades más comparado con 2005, -285 mil 159 más- ; en cuanto al volumen se movieron 16 millones 972 mil 666 toneladas, incluyendo productos petroleros, que representaron 26.15 por ciento más respecto de 2005, ya que en este último se movieron 13 millones 453 mil 999 toneladas; y en cuanto a la carga general hubo un repunte al moverse 440 mil 243 toneladas de granel agrícola, mientras que la carga general suelta registró 995 mil 668 toneladas (API Manzanillo, 2006).

De cualquier manera, entre el 2006 e inicios de 2007 la función y espacio portuario-comercial representado por el PIM constituye el objeto y sistema técnico más dinámico y dominante, aunque a la vez enfrenta serios problemas territoriales de crecimiento a corto plazo, principalmente derivado tanto de la saturación y estrechez del propio PIM²³¹ como de las condiciones generales que guarda la infraestructura terrestre automotriz y ferroviaria, esto último dado que dicha red además de obsoleta atraviesa la ciudad generando serios problemas de tráfico.²³²

²³¹ Entre el 2006 e inicios de 2007 en relación con la saturación del espacio portuario-comercial, entre las alternativas está la gestión de permiso para ampliar la disponibilidad y uso del suelo a costa de destruir los manglares de la laguna de San Pedrito, o construir un puerto alternativo en la laguna de Cuyutlán.

²³² Según una empresa japonesa, del 2000 al 2004 México ha perdido competitividad internacional pasando el lugar 36 al 56, derivado entre otros factores a que las empresas marítimas gastan más en transporte, seguridad y protección, trámites aduanales y energía eléctrica, de tal manera que

En el primer caso, a través de la función portuaria comercial del PIM en forma sistemática se interrelacionan 33 empresas navieras con un arribo dinámico de buques al puerto del 15.48 por ciento, incluyendo los buques petroleros con un total de mil (API Manzanillo, octubre de 2006); unas 60 empresas dedicadas a mover mercancía contenerizada y carga general,²³³ más de 191 pequeñas y medianas empresas -despachadoras,²³⁴ prestadoras de servicios, almacenistas, transportistas,²³⁵ contratistas, etcétera, generando e involucrando la actividad portuario-comercial 9 mil empleos directos y 30 mil empleos indirectos.²³⁶

En los primeros tres meses del 2007 no obstante los graves problemas de estrechez y problemas de ampliación del PIM para responder a los requerimientos siempre crecientes del comercio marítimo internacional, los dos actores principales: por un lado API de Manzanillo y por otro lado la diversidad de empresas y grupos económicos mantienen un precario equilibrio contradictorio,²³⁷ estimulado en parte

movilizar la carga por carretera es muy costoso, pues para una distancia de 800 kilómetros, "es 55% más caro en México comparado con Estados Unidos y Canadá, y 65% más para un trayecto de mil 200 kms", de la misma manera que en cuanto a trámites aduanales prevalece aún la cultura de la tramitología que genera "torpezas en la fluidez de mercancías".

²³³ La empresa maniobrista OCUPA presta servicios a más de 30 clientes comerciales, entre los que destacan Cemex, Apasco, Hylsa, Imsa, Sidec, Mabe, General Motors, Ned Lloyd, Agydsa, Mitsui, Car Gill, La Costeña, Hyundai, Pacific Star Line, Sea Land, Maerks Line, Nipon Yusen Kaisha, Cia Chilena, Nafta Line, mientras que la empresa SSA a otras empresas como Nissan, Sony, Mattel, LG Electronic, Nestlé, Kimberly Clark, Triplay y Aglomerados, Tomy, New Zeland Milk Products, Procter Gamble, General Motors, Cervecería Modelo, Celulosa y Derivados, Keken, Truper, Danisco, industrias citrícolas, Montem, entre otros

²³⁴ La API de Manzanillo reconoce 140 agentes Aduanales, siendo en este sentido una parte importante en la cadena de servicios y procedimientos para el comercio exterior a realizarse; en el 2003 la denominada Asociación de Agentes Aduanales del Puerto de Manzanillo (AAPUMAC), entre los proyectos principales destaca establecer la red aduanal de servicios integrales para enlazar a todos los usuarios –autoridades, empresas, etcétera- del comercio exterior, vinculadas a los servicios relacionados con la actividad aduanal, a través de radio módems, o comunicaciones inalámbricas para intercambiar información y servicios, buscando más agilidad en los trámites aduanales, disminuir costos y tiempo.

²³⁵ A finales de la década de 1990, 12 empresas transportistas privadas de Colima, Jalisco y Michoacán formaron la empresa Servicarga de Manzanillo teniendo como objetivo mejorar el servicio a los exportadores e importadores y hacer más ágil el movimiento de carga, poniendo a la disposición de los clientes aproximadamente 400 trailer (Valencia, 1999). Hoy en día se calculan unos 1000 transportistas (API Manzanillo, 2006).

²³⁶ En el 2006 derivado tan sólo de la construcción y ampliación de la infraestructura portuaria se estima una ocupación de 5 mil 525 trabajadores.

²³⁷ La API de Manzanillo cobra por derecho de puerto; de atraque; de muellaje y almacenaje en las denominadas áreas comunes, y está obligada por ley a realizar labores de inspección y de seguridad dentro del PIM, además de que las empresas concesionarias están obligadas a

por el alto costo que representan los servicios de carga y descarga de mercancías por el lugar, y en parte por el predominio del capital trasnacional, y que entre otras cosas ha propiciado que empresa mexicanas maniobristas como OPUMA que operaban dentro del recinto portuario no tenga posibilidades de competir en los mismos términos y condiciones económicas que aquél.²³⁸

Sin duda el PIM constituye un subespacio económico estratégico por excelencia donde se enfrentan empresas trasnacionales importantes de la navegación comercial, y en esa medida convierten el espacio portuario en parte crucial de su estrategia, competitividad y lucha económica actualmente.²³⁹ Para la API de Manzanillo cobra sentido no sólo la intención económica de aumentar constantemente la movilización del tráfico portuario-comercial que en el 2007 busca alcanzar la cifra de un millón de contenedores, sino también de lograr “mover un contenedor y enviarlo a su lugar de destino en 24 horas”.

De cualquier manera, retomo al Dr. Milton Santos cuando señala que el territorio concreto constituye esencialmente el gran mediador entre el mundo y la sociedad nacional y local, ya que en su funcionalización el mundo necesita de la mediación de los lugares, según las potencialidades de éstos para usos específicos; “en este mundo globalizado, esto supone, para entender el espacio, la necesidad de ir más allá de la función localmente ejercida y de considerar también sus motivaciones, que pueden ser distantes y tener incluso un fundamento planetario (2000: 87).

4.7. Manzanillo y la refuncionalización en el aprovisionamiento de combustibles (1960-2005)

En los últimos 35 años Manzanillo como sitio de depósito y aprovisionamiento de

mantener una información estrecha y constante con aquella, incluyendo en relación con los cobros por lo servicios de carga y descarga prestados, siendo ello fuente de conflicto constante.

²³⁸ Esta empresa maniobrista privada propiedad del Sr. Alexandros Sklavenitis en el 2005 fue objeto de persecución promovida por la API de Manzanillo por una denuncia de desvío de 40 millones, generando su cierre laboral, aunque en el 2007 logró ampararse.

²³⁹ Lo crucial del capitalismo global actual no está ya en la producción propiamente sino en la rapidez de la realización del ciclo productivo, es decir, en la disminución de la distancia entre la producción y los clientes o consumidores, lo cual otorga a la cuestión de los costos de transportación de carga movilizada primordial importancia.

combustibles experimentó nuevas transformaciones y ampliaciones en la infraestructura e instalaciones sectoriales, que no sólo confirmaron y consolidaron dicha función comercial para las embarcaciones que surcan el Pacífico mexicano, sino además en la década de 1970 se convirtió en el principal abastecedor de combustoleo de la central termoeléctrica de Manzanillo, y más recientemente en sitio de almacenamiento para la exportación e importación de combustibles, así como de distribución de gasolina y diesel a las estaciones de gasolina de la ciudad puerto de Manzanillo.

A finales de la década de 1960 la gran afluencia de barcos pesqueros de altura que llegaban a abastecerse de combustibles en Manzanillo, generó la necesidad de mejorar la infraestructura portuaria instalada contando con paramentos adicionales²⁴⁰ que permitiera entregar el combustible económico a los barcos y, simultáneamente, poder atracar el barco tanque para el abastecimiento de la zona de influencia de Manzanillo.

PEMEX aprovechando la estructura del muelle "T" existente, lo transformó en un muelle en espigón,²⁴¹ con los paramentos de atraque perpendiculares al del antiguo muelle, -además que dio a las embarcaciones una operación más segura- diseñando y construyendo además otras adecuaciones técnicas para las embarcaciones de pesca, pudiendo atracar simultáneamente, hasta 6 barcos pesqueros de 60 metros de eslora.

Este nuevo muelle quedó constituido por una plataforma de atraque y amarre -plataforma del antiguo muelle en "T"-, una pasarela para peatones, vehículos y tubería, hasta una plataforma central o de operaciones, donde se localizaron los brazos de carga, -en sustitución de las mangueras-; y una pasarela para peatones y tuberías hasta llegar a una segunda plataforma de atraque y amarre. La paraestatal PEMEX, con este muelle prestó servicios hasta mediados de la década de 1970, cuando debido al incremento en los consumos a nivel nacional y por razones de transporte, el muelle de espigón se volvió insuficiente tanto estructuralmente como con relación a las instalaciones mecánicas disponibles; PEMEX decidió incrementar el porte de las embarcaciones de su flota,

²⁴⁰ Se refiere a las dos caras de un muro.

²⁴¹ Un muelle de espigón tiene la característica de duplicar la capacidad operativa con relación con un muelle en "T", con el consecuente aumento en su eficiencia considerablemente.

quedando como buque de diseño uno de 55 mil T.P.M.

Bajo este contexto, en la primera mitad de la década de 1980, PEMEX basándose en la estructura existente, inició nuevas modificaciones ampliando y reforzando tanto la primera como la segunda plataformas de atraque y amarre, incluyendo la construcción del denominado duque de alba de amarre, sustituyendo la anterior boya para amarrar los cabos largos de popa.

En cuanto a las instalaciones electromecánicas, también se rediseñaron para lograr que el barco de combustibles, transfiriera toda su carga su carga a tierra en 24 horas, incluyendo en éstas las maniobras de atraque,²⁴² amarre, conexión y operaciones.

Así, por ejemplo PEMEX de Manzanillo contando con tal infraestructura portuaria en la primera mitad de la actual década en curso registró la operación de 143 buques²⁴³ en el 2002; 128, el 2003; 126, el 2004; y 172, el 2005, abasteciéndose de combustible premium, diesel, magna y combustóleo.²⁴⁴

A la vez, parte de la gasolina y el diesel que recibe PEMEX lo reenvía por dos poliductos de 24" y 5.6 kilómetros de longitud hasta la planta e instalaciones que posee en el ejido Tapeixtles, mientras que el combustóleo por un poliducto de 16" y 4.3 kilómetros que va de El Tajo también a los tanques localizados en Tapeixtles.

Por otra parte, el combustóleo pesado se envía y entrega en los tanques de las dos plantas termoeléctricas de la CFE localizada en el ejido de Campos, por un ducto de 20" de diámetro y 2.0 kilómetros en el tramo de Manzanillo-La Alameda y de 36" de diámetro y 2.3 kilómetros en el tramo La Alameda-CFE Manzanillo.

En lo que respecta a importaciones y exportaciones de combustibles por Manzanillo, durante el 2006 el movimiento de altura con productos petroleros representa importaciones por 7 millones 771 mil 280 toneladas, y en cuanto a exportaciones 5 millones 283 481; mientras que el manejo y abastecimiento de lubricantes de cabotaje representa 3 millones 971 mil 905 toneladas, con una

²⁴² Actualmente las dársenas de atraque de este muelle tienen una profundidad mínima de 14.2 metros y un calado de 13.0 metros.

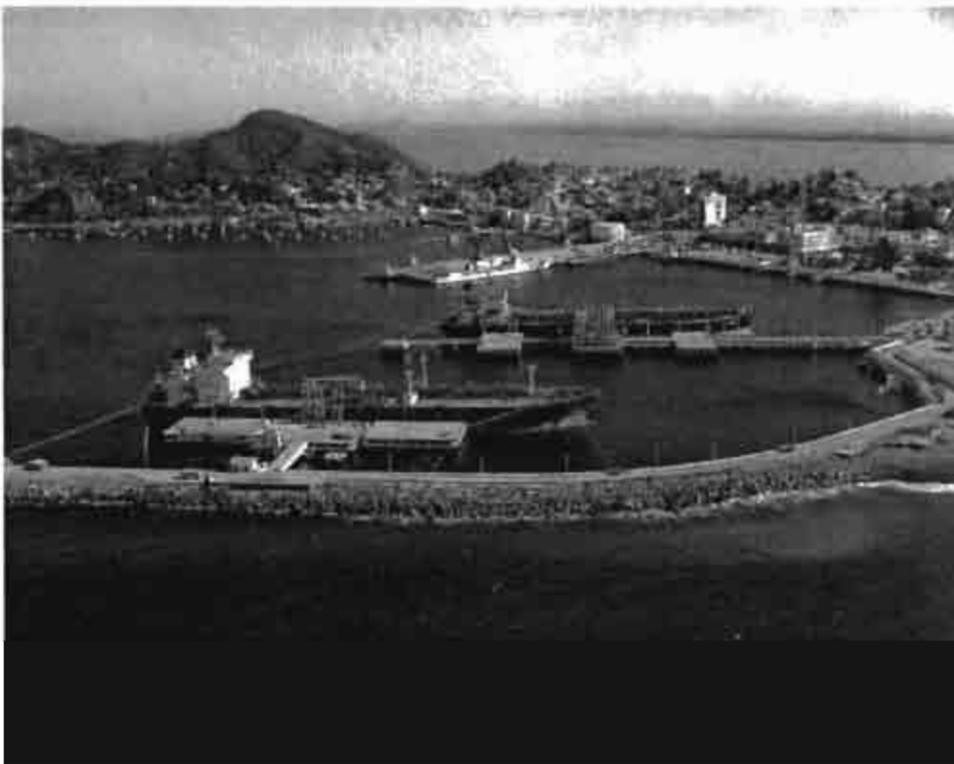
²⁴³ Los buques promedio mensual fueron: 11.9. en 2002; 10.6 en 2003; 10.5 en 2004; y 14.3 en 2005 (PEMEX Manzanillo, 2005).

²⁴⁴ Según el Ing. Juan Manuel Sandoval Díaz PEMEX se abastece de combustible que llega en buque tanque desde Oaxaca.

variación del 1. 15 con respecto a 2005 (API Manzanillo, 2006).

De esta manera el objeto y sistema técnico localizado en Manzanillo para el abastecimiento de combustibles construido, administrado y operado por PEMEX funciona como un sistema, que comienza con la descarga de productos, ya sea de gasolina premium -(16' 071, 337 litros (17 por ciento del total de combustible); magna (1' 971, 491, (9 por ciento); diesel (1'848, 267, (10 por ciento); y COPE (698. 679, (4 por ciento), que es almacenado y usado para abastecer a las embarcaciones, a la termoeléctrica, o enviado dentro o fuera del país, de tal manera por ejemplo que en el 2005 lograr este objetivo de abastecimiento implicaba erogaciones financieras de \$41' 358 974, con relación a: mano de obra, \$10' 109, 311; mantenimiento, \$1' 738, 305; gastos portuarios, \$24' 129, 006; agua y energía eléctrica, \$658, 288; y cesión parcial de derechos API \$4' 734, 064 (PEMEX. Manzanillo, 2005).

FOTO NÚM. 17
INFRAESTRUCTURA DE ABASTECIMIENTO MARÍTIMO



Fuente: PEMEX, 2005.

4.8. Consolidación del capitalismo inmobiliario de playa

Durante los últimos 35 años se consolidó el capitalismo inmobiliario de playa,²⁴⁵ derivado esencialmente de la profundización del proceso de privatización de la bahía de Manzanillo, y a la vez de la incursión de nuevos actores económicos privados importantes, que no sólo dieron lugar en algunos casos a formas de tenencia de la tierra monopólicas,²⁴⁶ sino también se convirtieron mediante inversiones financieras inusuales en detonantes de la transformación de las condiciones naturales de playa en espacio inmobiliario residencial turístico definido.

Esta consolidación del capitalismo inmobiliario de playa se caracterizó por expresarse a través de: a) la construcción del primer multidesarrollo turístico en el litoral; b) la construcción de hoteles principalmente de clase media; y, c) la edificación a lo largo de la bahía de espacios habitacionales de uso privado temporal, por lo que las condiciones naturales excepcionales de playa, además de convertirse en un predominante espacio residencial de playa, se transformaron en expresión material de descanso y recreación heterogénea.

Bajo este contexto, entre 1970-2005 las dos bahías de Manzanillo experimentan la construcción y transformación del contenido material de forma fragmentada y socialmente segmentada, de tal manera que mientras específicas franjas de terrenos de playa como la península de Santiago, y la bahía de Santiago son seleccionadas para la construcción de multidesarrollos turísticos de cierta exclusividad, otros terrenos de playa como es el caso de Playa Azul se vuelven objeto de construcción de hoteles de clase media, mientras que a la vez otras franjas de terrenos de playa como por ejemplo Playa Azul- Santo Domingo-Salagua, la península de Santiago, y la bahía de Santiago- Olas Altas, se transforman en espacio de uso residencial temporal de una clase media alta y alta.

De cualquier manera, en los últimos 35 años el nuevo contenido material principalmente turístico que adquiere el litoral de Manzanillo, constituye la

²⁴⁵ El capitalismo inmobiliario es el proceso que consiste en que una persona física y/o sociedad mercantil adquiere considerables porciones territoriales, fracciona, y pone en venta en un tiempo determinado. Cuando este proceso se generaliza grandes franjas territoriales, son colocadas en el mercado, lo que acarrea procesos alcistas y de encarecimiento (Harvey, 1992).

²⁴⁶ El terreno en sí mismo no es fuente de riqueza, sino que más bien es su posesión la condición que da derecho a obtener cierta renta o usufructo económico (Marx, 1982: 815).

profundización y generalización del proceso de apropiación, fraccionamiento y construcción con fines de explotación económica de las condiciones naturales excepcionales de playa del lugar iniciado en los años cuarentas.

4.9. El detonante turístico costero 1970-1982

La consolidación del capitalismo inmobiliario de playa de Manzanillo tuvo como principal impulsor las cuantiosas inversiones que la iniciativa privada nacional y extranjera inyectó en las costas de Manzanillo entre 1965 y 1982 a través de la construcción sucesiva: a) del hotel Las Hadas; b) del multidesarrollo CASOLAR; c) de Maeva; y d) del Club Santiago, sucesivamente.

a) Con relación al primer caso en la segunda mitad de los años sesentas el magnate de origen boliviano Antenor Patiño,²⁴⁷ concibió la construcción del hotel Las Hadas en la bahía del Tesoro aledaña a la península de Santiago, e inicialmente proyectado como un refugio turístico de descanso privado.

Sin embargo, este proyecto hotelero tendría como premisa inmobiliaria central la conversión del propio Sr. Patiño en gran propietario de los terrenos de la península de Santiago, es decir, en la integración unitaria que en términos legales-administrativos logró al concentrar simultáneamente a las empresas: Fraccionamiento Península de Santiago, S.A.; Servicios Administrados, S.A.; y, Fraccionadora y Hotelera del Pacífico, S.A. (FRAHOPA), que hasta la primera mitad de la década de 1960 poseían entre sí gran parte de la península de Santiago.

²⁴⁷ El Señor Antenor Patiño de origen boliviano era conocido como "el rey del estaño", siendo en la década de 1960 propietario del hotel María Isabel de la ciudad de México. Aunque en el estado de Colima la versión gubernamental señala que el Sr. Patiño conoció circunstancialmente la bahía de Manzanillo debido a una avería mecánica de su embarcación a su paso por el Pacífico, en realidad en la decisión de construir el hotel Las Hadas se combinan factores como las relaciones de amistad y de negocios que el Sr. Patiño mantenía con el Sr. Luis Bustamante que tenía intereses en la península de Santiago; la venta del hotel María Isabel; los "adeudos financieros de la empresa inmobiliaria" Fraccionamiento Península de Santiago"; además de las condiciones naturales de playa como el carácter virginal de la bahía, el clima tropical, y los atributos escénicos de la península de Santiago.

El Lic. Ernesto Santo Galindo -en calidad de representante legal-, promovió la elaboración del convenio en fideicomiso²⁴⁸ en el que dichas empresas inmobiliarias convienen en fusionar "349 lotes constituidos en 55 unidades topográficas ubicadas entre el Fraccionamiento Península de Santiago, la península de Santiago, y Salagua", a la vez que "pactaron que por ser materialmente imposible determinar en este momento la participación de cada una de dichas compañías en las utilidades del negocio, ésta funcionaría como una sola unidad en la que sería única fideicomisaria la empresa FRAHOPA, S.A. ²⁴⁹ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 008935, 2 de abril de 1982; y, Folio Real 008788, 22 de abril de 1982).

El Sr. Antenor Patiño a través de la forma legal del fideicomiso consigue asegurar:

- a) Que la fiduciaria conservará la propiedad de los inmuebles fideicomitidos por un plazo de 30 años;
- b) Que la fideicomisaria tendrá como objetivo realizar con fines turísticos los actos necesarios para fraccionar, urbanizar y efectuar construcciones en los predios fideicomitidos, así como cualquier otro acto tendiente a su explotación con los mismos fines, a cuyo efecto la fiduciaria otorgaría la autorización necesaria.

Otras cláusulas importantes incluidas de este fideicomiso inmobiliario son que éste: "tendrá el carácter de revocable; sin embargo adquirirá la característica de irrevocable en el momento que se llegue a determinar la contraprestación que las empresas Fraccionamiento Península de Santiago, S.A., y Servicios Administrados, S.A., deben recibir por la afectación en fideicomiso de los inmuebles de su propiedad, o bien cuando la fideicomisaria trasmita los derechos derivados del contrato de fideicomiso o cuando la fiduciaria en ejecución de las instrucciones

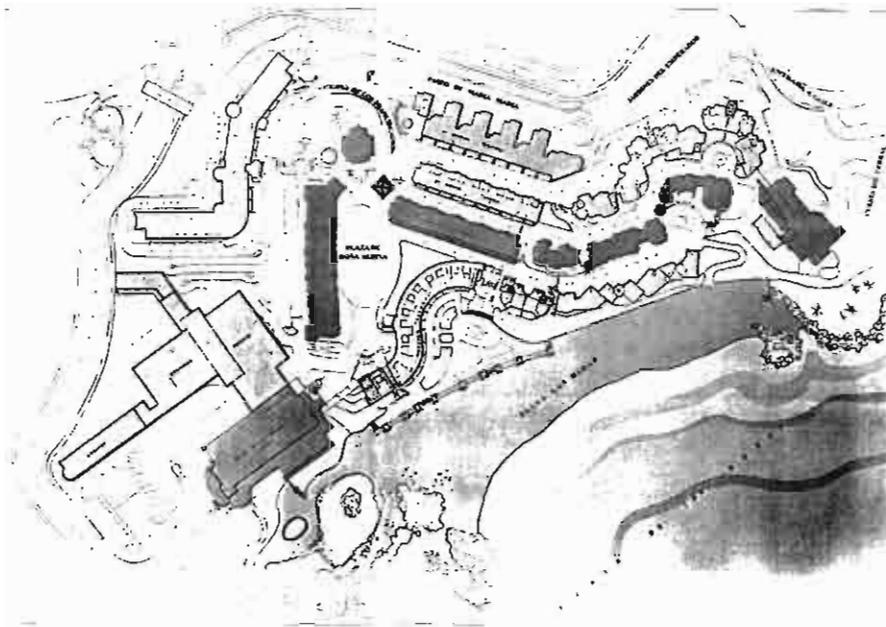
²⁴⁸ En la formalización de este fideicomiso la empresa FRAHOPA se constituye como fideicomisaria; BANAMEX como fiduciaria; y FRAHOPA; Fraccionamiento Península de Santiago, S.A.; y Servicios Administrados, S.A. como fideicomitantes; a la vez, BANAMEX en calidad de fiduciaria recibirá 175 mil pesos de una sola vez, y por manejo 175 mil en los próximos 6 meses (Ibíd. : 1982).

²⁴⁹ El convenio será ratificado legalmente en la Dirección del Registro Público de la Propiedad del Estado de Colima en el mes de julio de 1972.

de la fideicomisaria trasmita la propiedad de parte o la totalidad de los inmuebles fideicomitidos a terceras personas en las cuales dicha contraprestación corresponderá íntegramente a cada uno de los fideicomitantes, en razón de los inmuebles afectados en fideicomiso por ellas” (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 049036, Libro 360, 30 de octubre de 1989).

Teniendo la figura legal del fideicomiso como premisa esencial, el Sr. Antenor Patiño emprendió la construcción del complejo turístico Las Hadas,²⁵⁰ realizando entre 1964 y 1965 trabajos de acondicionamiento como rebajar y extraer material de los cerros, además de otras obras topográficas en la ensenada de la Playa del Tesoro;²⁵¹

**PLANO NÚM. 9
HOTEL LAS HADAS 1970**



Fuente: Ezquerro, 1977

²⁵⁰ El nombre Las Hadas deriva del fenómeno de concentración de fósforo que en las noches hace brillar las aguas de la bahía como si fueran figuras “aladas o hadas” (Oseguera, 1974)

²⁵¹ Obras materiales que se tradujeron en el removimiento de varias toneladas de tierra y piedra derivadas del desmonte, explanado, limpieza topográfica, incluido el trazo de caminos de acceso, escalinatas, escalones, callejas, etcétera, aprovechando las pendientes del suelo, además de los trabajos de reforestación en la zona.

En este último sentido, los trabajos de constructibilidad del hotel Las Hadas incluyó realizar adecuaciones marítima y lacustre -estero de Salagua y río del mismo nombre-, consistiendo sobre todo en el primer caso en ganar terreno al Océano Pacífico y realizar obras de relleno para unir los arrecifes del lugar con la idea de construir un pequeño y exclusivo puerto turístico para un club náutico, es decir, proyectar una caleta artificial con muelles, malecones, y atracadero, incluido un rompeolas, diques, contra- diques, y un muelle flotante,²⁵² además de que por otra parte, también se introdujeron obras de infraestructura urbana como la red de servicios de agua potable, electricidad, plantas de tratamiento de aguas negras, tanques de almacenamiento y bombeo, etcétera.

FOTO NÚM. 18
VISTA AÉREA DEL HOTEL LAS HADAS



Fuente: Uno más uno, Enero 1988.

²⁵² Las obras de acondicionamiento y construcción del complejo hotelero implicó cercar e impedir el acceso al público a la pequeña ensenada y terrenos contiguos pese a su condición de ser zona marítimo federal.

La construcción del hotel Las Hadas²⁵³ fue una combinación de audacia, imaginación e inventiva constante, pues como señala el Ing. Efraín Villa en entrevista “el arquitecto español José Luis Ezquerra con relación al proyecto arquitectónico original fue modificándose sobre la marcha cada vez que su construcción enfrentaba problemas técnicos en el terreno.”²⁵⁴

De esta manera, el hotel Las Hadas consiste en una construcción horizontal sólida, refinada y elegante de color blanco, con (200) espacios habitacionales -de 7 categorías diferentes-, 180 de los cuales poseen decoraciones refinadas, y piso de mármol blanco; (4) restaurantes estratégicamente ubicados: El Terral, construido en una terraza y vista al mar; Legazpi, Los Delfines, cerca del mar, y El Palmar con vista a la piscina principal del hotel; (2) albercas,²⁵⁵ (5) restaurantes- bar; (2) discotecas; (10) canchas de tenis; Un campo de golf –de 18 hoyos; ²⁵⁶- Una marina –con capacidad para 70 yates-; además de 60 mil mts.2 de jardines tropicales; este diseño arquitectónico original²⁵⁷ se extiende sobre una superficie topográfica irregular y asemeja estar incrustada en la topografía cerril de la península de Santiago.

Sin embargo, la construcción del hotel Las Hadas aunque inicialmente expresa más un anhelo de descanso privado que el interés de explotarlo comercialmente, desde su inauguración y puesta en servicio enfrentó restricciones principalmente derivadas de que la ciudad puerto de Manzanillo carecía de las condiciones de infraestructura terrestre y aérea, promoción comercial, y otros

²⁵³ Destacaron en la fase constructiva del hotel el Arq. José Luis Ezquerra; José Luis Salsamendi y José Luis de Rivera –este último sobrino y hombre de confianza del Sr. Patiño-, los tres originarios de España, y el Ing. Efraín Villa, uno de los primeros profesionistas del ramo y vecindado en el puerto de Manzanillo.

²⁵⁴ En la década de 1960 la construcción del hotel Las Hadas representa “la obra de mayor magnitud en la bahía” generando “600” empleos en promedio; y una inversión de “40 millones de dólares” (Ing. Efraín Villa, en entrevista en Manzanillo, el 28 de octubre de 1997).

²⁵⁵ La alberca principal incluye islas, cascadas, puente colgante y bar, mientras la otra alberca es más pequeña y construida entre la vegetación.

²⁵⁶ Diseñado por Pete y Roy Dye.

²⁵⁷ Entre los elementos arquitectónicos del hotel destacan la torre de La Mina; la torre de Agua; las cúpulas con la torre Trajana; pegasos; duendes; hadas (figuras); cúpulas gemelas con detalles arquitectónicos; la suite “Antenor Patiño”; la torre del Aire, gárgola, cañón; nicho con ánfora; arco suspendido; torre de La Luna y La Campana; fuente portuguesa; plaza de Doña Albina; plaza Don Simón; tríada de leones granadinos; torre del apóstol; sirenas talladas; delfines; hadas de los techos; hada de la selva en la almena; gárgola de la torre del apóstol; fuente de los delfines; pulpos y medusas petrificadas; “El Tornaviaje,” en Legazpi. murales de Fernando Calderón, etcétera.

servicios complementarios, etcétera, acorde a la categoría de gran turismo que representaba económicamente este hotel.

Así, por ejemplo el Sr. Antenor Patiño en relación a que Manzanillo carece de una imagen turística nacional e internacional, entre sus prioridades iniciales están gestionar ante el gobierno del estado de Colima construir y contar sobre todo con un aeropuerto internacional, además de lograr promoverlo turística mente en el plano mundial.²⁵⁸

No fue casual que en la inauguración del complejo Las Hadas el Barón Arnaud de Rosnay –jefe de relaciones públicas de “Patiño Resort”- hiciera el señalamiento que “nunca antes un hotel en el mundo ha tenido más publicidad en su apertura y Manzanillo obtuvo la difusión masiva más importante del año”; en este sentido, los cerca de 300 invitados que estuvieron en la apertura del hotel fueron resultado de una campaña internacional millonaria donde se involucraron oficinas de publicidad reconocidas de ciudades como Los Ángeles, CA, Texas, así como de Europa.²⁵⁹ De esta manera, en Manzanillo el hotel Las Hadas inicialmente no sólo fue un espacio turístico exclusivo y referencia obligada del turismo nacional e internacional, sino también de principal identificación de esta ciudad-puerto con el hotel Las Hadas ²⁶⁰ (Sr. Rubén Alcantar, ex gerente del hotel Las Hadas, en entrevista en Manzanillo, 20 de julio de 1997).

Sin embargo, muy pronto el Sr. Patiño decide vender Las Hadas y parte de los terrenos que posee en la península de Santiago, debido entre otros motivos a

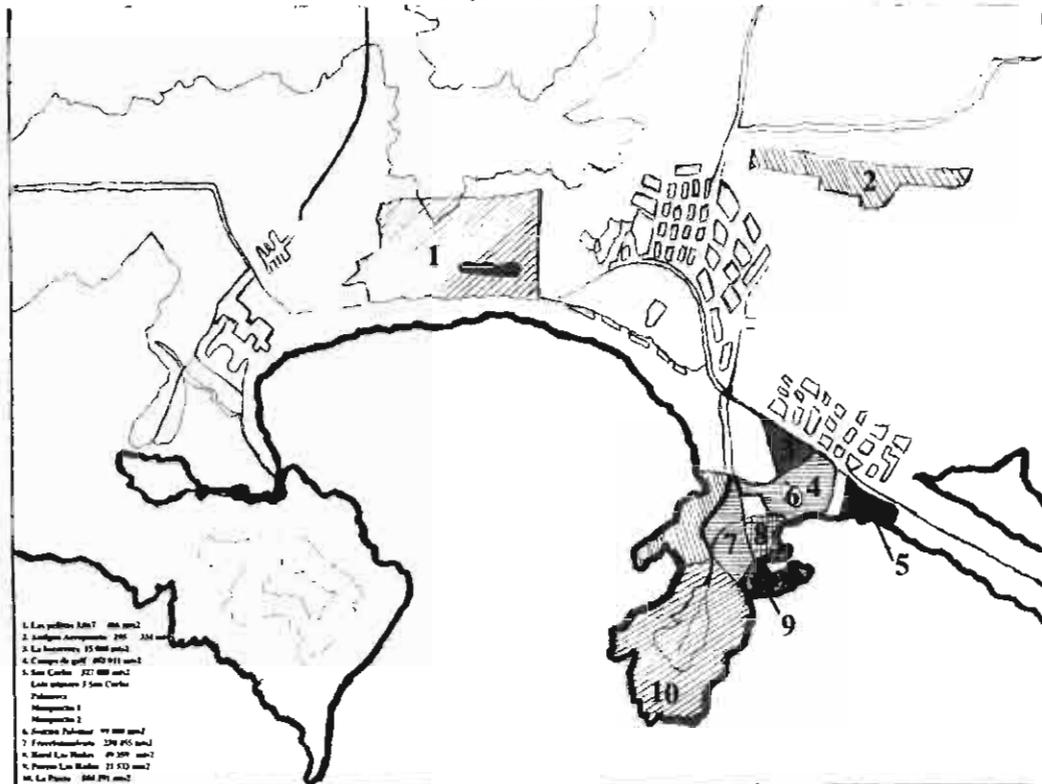
²⁵⁸ El Sr. Patiño a través del gobernador del estado Pablo Silva García (1967-1973) tendría una participación decisiva en la construcción del aeropuerto Playa de Oro de Manzanillo inaugurado en 1973

²⁵⁹ Entre los meses de marzo y abril de 1974 en los Estados Unidos The Hadas Resort Information International Tower, localizado en Houston Texas identificó más de 10 revistas de prestigio -como National Geographic; Magazine; Newsweek; Chicago Tribune; Playboy; Vogue, etcétera- que incluían referencias publicitarias sobre el hotel, como la revista Los Angeles Home And Garden que señalaba: “Moonish towers and cobblestone streets cascade downs the hillside to the white sandy beach... Las Hadas es perhaps the world’s most posh resort” - “Torres moriscas, calles guijarras en cascada por la ladera hacia la playa de arena blanca. Es por ello que las Hadas es uno de los lugares de veraneo más famosos del mundo”-(Las Hadas Resort Information, 1974).

²⁶⁰ Empresarios cercanos al Sr. Patiño como el Sr. José Luis Rivera; el Sr. J. de Melo Ferreira en calidad de director de Patiño IntemationalTourist Resort, se distinguieron por promover y atraer inversiones a la península de Santiago consolidándose después como importantes planes y proyectos turísticos como el caso de Nacional Financiera (NAFINSA), y de los señores Bud Lewis -Presidente de la empresa The Lewis Company L.T.D.-; Jack A. Dean -Presidente de United Security Capital Corporation-; y Paul Willer -constructor de aviones-; André Roux y John Flavor, quienes construyeron casas y residencias de descanso en los terrenos aledaños al hotel Las Hadas.

los gastos de mantenimiento y administración que implicaban un hotel horizontal de tal magnitud, además de que surgió la oferta del grupo privado ALFA de Monterrey que en la primera mitad de la década de 1970 estaba en plena expansión e interesado en incursionar en el ramo turístico nacional.

**PLANO NÚM. 10
TERRENOS ADQUIRIDOS POR FRAHOPA***



1. Predio denominado Las Peñitas	3, 067 466 mts.2 - 757.97 Acres
2. Antiguo aeropuerto	295 334 mts.2.- 72. 98 acres
3. Predio La Becerrera	15 000 mts.2 - 3. 71 acres
4. Campo de Golf	483 011 mts.2 119. 35 Acres
5. Predio San Carlos (Lote San Carlos, Palomera, Morquecho 1 y Morquecho 2)	328 088 mts.2 81.07 Acres
6. Sección Palmar	99 000 mts.2 – 24. 46 Acres
7. Fraccionamiento Península de Santiago	230 455 mts.2 - 56.95 Acres
8. Hotel Las Hadas	49 359 mts.2 – 12.20 Acres
9. Puerto Las Hadas	21 573 mts.2 - 5.33 Acres
10. La Punta	504 291 mts.2 – 124.61 Acres

* Debido a las características de zona marítima, una parte considerable de las propiedades de FRAHOPA comprendieron terrenos federales calculándose una superficie mínima de 480, 000.00 mts.2, por lo cual las propiedades de dicha inmobiliaria presenta irregularidades.

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 007993, 22 de febrero de 1982; Folio Real 010802, de 13 de agosto de 1982 y Folio Real 050776, 22 de febrero de 1990; Folio Real 01222 08, 30 de noviembre de 1982.

La construcción del hotel Las Hadas no sólo significó una transformación significativa territorial costera de Manzanillo en espacio turístico definido, sino también; la primera inversión millonaria que determinaría la pauta del nuevo contenido y desarrollo inmobiliario residencial turísticamente estratificado.

b) El multidesarrollo CASOLAR y MAEVA. La incursión del grupo Monterrey, significó el surgimiento del primer monopolio en la tenencia de la tierra con relación a las costas de Manzanillo, así como la inversión más cuantiosa que terminó de impulsar y definir a la ciudad puerto de Manzanillo en función de espacio inmobiliario turístico de playa regional, nacional e internacional.

Efectivamente, en la primera mitad de la década de 1970 el grupo privado ALFA de Monterrey estaba en pleno auge y atravesaba años de euforia, prestigio y consolidación económica nacional, a través del control que ejercía sobre más de una veintena de empresas destacadas nacionalmente; en este sentido particularmente ALFA aparecía como uno de los cuatro corporativos empresariales que integraban el denominado *grupo Monterrey*, y era tal la bonanza y confianza económica suscitada en estos años, que miembros de dicho clan regiomontano fijaron su atención en sectores productivos ajenos a su tradición empresarial hasta estos momentos. (ver Fragoso y e.t., 1979; Hamilton, 1983; y Basañez, 1990; Proceso, 1978; Nuncio, 1982; González, 1990); en este contexto de confianza y éxito económico alcanzado por el grupo Monterrey que incursionaría por primera vez en la bahía de Manzanillo en calidad de gran inversionista detonante y actor estratégico impulsor definitivo en la consolidación del capitalismo inmobiliario turístico de playa.

La incursión del grupo Monterrey en las costas de Manzanillo fue visible inicialmente a través de la adquisición de considerables extensiones de franjas de playa en 1971, 1972 y 1979, impulsando simultáneamente el multidesarrollo CASOLAR y el complejo turístico MAEVA, respectivamente.

La primera transacción de terreno costero fue registrada el 3 de abril de 1971 -mediante escritura pública 1 698-, adquiriendo por compra-venta hecha al Sr. Guillermo de Teresa, el predio rústico denominado "Peñitas o Lagunitas" constituido por una fracción de la ex-hacienda de Miramar y cuya extensión

superficial es de 322 –23- 14 hectáreas, de las cuales 12 hectáreas forman parte de la laguna; dicha extensión colinda: al Norte, con el ejido Miramar; al Sur, con el Océano Pacífico –carretera Manzanillo-Cihuatlán de por medio-; al Este, con la ex–hacienda de Santiago; y, al Oeste, con el predio La Cuarentena y el ejido Miramar²⁶¹ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 009260, 14 de mayo de 1982).

Una año después, entre julio de 1972 y el año de 1975 el grupo regiomontano ALFA, S.A. adquiere del Sr. Antenor Patiño el 51 por ciento de las acciones de la empresa fideicomisaria FRAHOPA, y posteriormente el resto de las acciones de la inmobiliaria, adquiriendo así los derechos de propiedad de gran parte de los terrenos de la península de Santiago y Salagua, incluyendo el hotel Las Hadas y los derechos de administración, quedando excluidos en dicha transacción inmobiliaria: el lote 16 cuya extensión es de 450. 00 mts.2 ubicado en la sección Palmar del Fraccionamiento Península de Santiago; el lote 31 cuya extensión es de 360. 60 mts.2 en la sección club de yates del Fraccionamiento Península de Santiago; y el lote 4 cuya extensión es de 4 mil 970. 50 mts.2 perteneciente a la Hacienda de San Carlos en Salagua²⁶² (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 008788, 22 de abril de 1982).

Posteriormente en 1979, el grupo ALFA adquiere más terrenos de playa por compra-venta hecha a los Sres. Arturo y Gustavo Meillón del lote de terreno conocido como fracción "D" con superficie de 14 mil 207. 95 mts.2 ubicado en la ex–hacienda de Santiago²⁶³ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Libro 214- 11, agosto de 1980); el 9 de agosto de 1979 -mediante la escritura pública 27828-, logra el traslado de dominio del predio rústico denominado "Miramar," antigua fracción de la hacienda de Juluapan y perteneciente a la finca denominada

²⁶¹ El grupo ALFA compró el terreno "Peñitas" al Sr. Guillermo de Teresa en \$ 3 millones 295 mil pesos, y la oficina de Catastro del gobierno del Estado de Colima lo valuó en 1 millón 615 mil 600 pesos. (Ibíd. 1982).

²⁶² Parte de terrenos localizados en el predio La Punta en la península de Santiago quedaron reservados legalmente a favor de Sr. Patiño.

²⁶³ El precio de la operación de compra-venta fue de 4 millones 688 mil 623. 50 pesos.

"Majahua," con extensión territorial de 200 – 748- 189- hectáreas²⁶⁴ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 002365, 2 de marzo de 1981); y a finales de este mismo año de 1979 registró la adquisición de una superficie de 828. 75 mts.2 del Fraccionamiento Playa Azul incluido un edificio compuesto de 7 departamentos habitacionales.²⁶⁵

En el Manzanillo de 1980 el grupo regiomontano estaba convertido en el propietario más importante de terreno costero al poseer una extensión superficial mayor a las 500 hectáreas,²⁶⁶ como se observa en el siguiente cuadro:

No obstante su condición de gran propietario de terrenos de playa, el grupo regiomontano desde un primer momento enfrentó acusaciones y conflictos legales por adueñarse ilegalmente por ejemplo de: 20 mil 128. 53 mts.2 de terrenos de la bahía de la Escondida; de 60 mil 650. 50 mts.2 de franja marítimo-territorial dentro de la fracción denominada La Punta; y de 95 mil 979. 00 mts.2 correspondientes a los esteros o lagunas de Salagua y Peñitas,²⁶⁷ es decir, conflictos principalmente derivados de terrenos de jurisdicción federal, y en menor medida de particulares (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 006438, 17 de noviembre de 1981; Ramírez 1983).

El grupo ALFA al convertirse en calidad de gran propietario a través de la inmobiliaria FRAHOPA, S.A., cambió el domicilio social de ésta a la ciudad de Monterrey, N.L., prolongó la duración mercantil a 75 años, y modificó el objeto social de la misma que será la de:

²⁶⁴ Según la oficina de Catastro del estado al inmueble le corresponde un valor catastral de 54 millones 931 mil pesos (Ibíd.: 1981).

²⁶⁵ El precio comercial de compra-venta es de 12 millones de pesos.

²⁶⁶ En los archivos de la Delegación de la Secretaría de la Reforma de Colima la empresa aparece registrada como propietario de una gran franja de terrenos costeros localizados entre la península de Juluapan y playa de Oro, aunque no fue desarrollado con fines turísticos por este grupo regiomontano.

²⁶⁷ Los inmuebles que la empresa FRAHOPA posee en el predio denominado "Peñitas" (cerca de 370 mil mts.2) fueron gravados a favor de BANCOMER por incumplimiento de pagos, mientras que otros conflictos de terrenos derivaron de irregularidades cometidas por la inmobiliaria por no "existir inscritas declaratorias sobre provisiones, usos, reservas, etcétera, según el marco legal..."(Registro Público de la Propiedad, Folio Real 009260, 14 de mayo de 1982; y Folio Real 009344, 14 de mayo de 1982).

- a) Comprar y vender terrenos para su urbanización y fraccionamiento, así como la explotación y construcción de hoteles, moteles, lugares para recreo, casas de departamentos o privados,
 - b) Contratar para el efecto activa o pasivamente toda clase de prestaciones de servicios y aceptar y conferir comisiones, así como obtener por cualquier título patentes, marcas industriales, nombre de comercios, opciones y preferencias, derechos de propiedad industrial, y concesiones de toda clase de autoridades incluyendo los de zonas federales, marítimas o terrestres,
 - c) Adquirir o por cualquier otro título, poseer y explotar toda clase de bienes muebles, derechos reales y personales, así como los inmuebles que sean necesarios para su objeto,
 - d) Adquirir, girar, librar, suscribir, endosar o avalar toda clase de títulos de crédito y otorgar garantías respecto a las obligaciones o de los títulos aceptados o emitidos por terceros,
 - e) Adquirir, establecer o por cualquier otro título poseer bodegas y expendios en general
- (Registro Público de la Propiedad de Colima., Libro 211, 25 de noviembre de 1981)

A la vez, en 1975 el capital social de FRAHOPA fue de 300 millones de pesos inicialmente,²⁶⁸ experimentando modificaciones dicho capital a través de los años como se expresa en el siguiente cuadro:

CUADRO NÚM. 24
CAPITAL ACCIONARIO DE FRAHOPA (1979- 85)

Capital social	Escritura pública	Fecha registrada
700 millones	4248	31/12/1979
Mil millones	1337	17/07/1981
Mil 300 millones	8019	04/03/1981
Dos mil 759 millones	7675	16/12/1981
Tres mil 509 millones	14086	14/06/1985

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Libro 211, 25 de noviembre de 1981)

Entre los principales accionistas inicialmente destacan figuras prominentes del clan regiomontano,²⁶⁹ como Dionisio Garza Sada (Presidente); Mauricio Fernández Garza (Apoderado); Ernesto Canales Santos (Secretario); Jesús Santos

²⁶⁸ Este capital estará representado por 300 mil acciones con valor nominal de mil pesos cada una.

²⁶⁹ Entre 1975 y 1982 destacan como accionistas o miembros del Consejo de Administración de FRAHOPA figuras como el Sr. Rubén Martínez Dondé; C.P. Ernesto Ortiz Lambreton; C.P. Ignacio Casillas Romero; Ing. Raúl Herrera E.; Ing. Francisco de la Garza Villarreal; Lic. Carlos Buchanan Espinosa; Lic. Sergio Borges Rodríguez; Lic. Roberto Pozas Salas; Lic. Tomás Rosales Treviño; C.P. Andrés Isaac Benavides; Sr. Arturo Méndez Avilés; Sr. José Álvarez Carvajal; Sr. Diego Sada; Sr. Alejandro J. Rodríguez; Sr. Roberto Garza de la Cebada; Sr. Jesús Guzmán Sepúlveda (Registro Público de la Propiedad de Colima., Libro 214- 11, agosto de 1980, y Folio Real 007800, 9 de febrero de 1982).

Guerra (Escrutador); y Andrés Isaac Ibarra (Escrutador). (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 0006438, 17 de noviembre de 1981).

Teniendo como premisa esencial la condición de propietario monopólico de los mejores terrenos de playa, el grupo privado regiomontano emprendió la construcción del más ambicioso multi-desarrollo turístico denominado CASOLAR, aprovechando no sólo el prestigio del hotel Las Hadas y la infraestructura urbana integral: disponible del mismo como la marina, campo de golf, canchas de tenis, red urbana instalada, etcétera, sino también “hacer hospedaje en casas y solares de variadas formas: villas, caseríos, pequeños burgos y señoriales torres”. (Ezquerria, 1977).

La construcción y ejecución de este multi-desarrollo turístico estará a cargo de la empresa CASOLAR-Alfa industrias, encabezada por el Ing. Bernardo Garza Sada; Diego Sada y José Álvarez Carvajal, además de que el plan maestro elaborado entre 1975 y 1976 estará a cargo del reconocido arquitecto de apellido Stone de la ciudad de Miami, Florida.

El plan maestro general de construcción turística se trazó sobre las dos extensiones de terrenos de playa principales adquiridas por el grupo ALFA:

- a) La denominada península de Santiago y bahía de Las Hadas, donde se construirá el multidesarrollo CASOLAR; y,
- b) La bahía identificada como Caserío IX, con una extensión superficial de 322 hectáreas bahía de Santiago). (Ramírez, 1981, Págs. 15- 17)

En el primer caso con relación al multidesarrollo CASOLAR, sobre la base del concepto turístico “tener todo solucionado y a su alcance”, inicialmente se contempló la construcción de diversos espacios habitacionales multifamiliares como por ejemplo: 144 unidades denominadas Villas del Palmar; 108 lotes y 90 villa de lujo en el Fraccionamiento La Punta; etcétera, mientras que en el caso del proyecto denominado MAEVA se contempló la construcción de 1001 villas; en todo

caso para 1982 el grupo Monterrey proyectaba ofrecer 2 500 unidades –entre lotes y habitaciones- adicionales sobre las existentes en 1976, calculando que toda la inversión en un 100 % albergaría 75 mil turistas²⁷⁰ (COCOMABA, 1980).

Con relación a la península de Santiago, por las condiciones cerriles imperantes, los proyectos residenciales en marcha implicaron nuevos trabajos de acondicionamiento de infraestructura terrestres y urbana como obras de empedrado viales; de hechura de banquetas con machuelos; de reforestación, de estabilidad y firmeza del suelo;²⁷¹ de construcción de muros de contención; de canaletas de desagüe de aguas pluviales; de trabajos de rebajamiento de cerros; de apertura de calles privadas y accesos para los vehículos a todos los lotes y bienes residenciales; y de ampliación de la red urbana de agua potable, electricidad, drenaje, etcétera. Ver al respecto el complejo multihabitacional construido por el grupo ALFA en la década de 1970.

²⁷⁰ El grupo ALFA paralelamente a la construcción de los proyectos CASOLAR Y MAEVA desplegó una campaña de promoción y ventas en el país y en el extranjero principalmente en Estados Unidos, de tal manera que desde la nortea ciudad de Monterrey, Nuevo León, se coordinó una extraordinaria campaña de publicidad abarcando ciudades del interior como México, Guadalajara, Monterrey, León, y del extranjero como Houston, Texas, San José de Costa Rica, etcétera, donde se enfatizaba comercialmente “algo grande está sucediendo alrededor del famoso hotel Las Hadas”, y “Manzanillo donde está la mejor inversión en villas, suites, quintas, lotes”, “invierta en confianza bajo el sol de CASOLAR”; Una campaña promocional orquestada por los ejecutivos del grupo ALFA con la premisa “premiar el resultado no el esfuerzo” y traducida en el objetivo principal de “mover hasta 1000 millones de dólares anuales, en ventas que se tenían que hacer con extranjeros principalmente, y que en algunos casos derivó en la realización de ventas de hasta 10 departamentos a inversionistas de Arabia Saudita”. En cierto sentido el grupo Monterrey operó “bajo el criterio de que a partir de una intensa y agresiva campaña promocional se podía recuperar la inversión en un año” (Edmundo Villa Aguinaga, gerente de ventas de CASOLAR, entrevista, Manzanillo, 27 de agosto de 1997).

²⁷¹ El diseño y ejecución del multidesarrollo por CASOLAR incluiría trabajos muy especializados de ingeniería relacionados con: a) cálculos estructurales para la estabilización y contención del terreno a construirse; y cálculos muy cuidadosos para edificaciones expuestas a movimientos telúricos y vientos huracanados (COCOMABA, 1984: 54- 55).

CUADRO NÚM. 25
MULTIDESARROLLO TURÍSTICO-HABITACIONAL CASOLAR
EN LA PENÍNSULA DE SANTIAGO

Edificio	Superficie (mts.2)	Número de unidades
Puerto Las Hadas *	16 mil 425. 59 (superficie cerril con frente a la bahía)	204 habitacionales y 32 comerciales
Villas de las palmas	22, 512. 58	81 departamentos habitacionales
Villas del palmar	19, 745. 09	63 departamentos habitacionales
Villas palma alta	9, 592. 54	42 departamentos habitacionales
El pueblito	S/inf.	33 cabañas
Burgos audiencia I **	25, 240. 00	40 torres habitacionales
Burgos audiencia II **	8, 119. 46	43 torres habitacionales
Fraccionamiento la punta *	464, 860. 67	122 lotes y 7 quintas habitacionales

* Proyectos turístico-residenciales más exclusivos²⁷²

** Diseñadas originalmente para los ejecutivos de alfa

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Matriz 006584, 18 de Noviembre de 1981; Folio Real 011178, 10 de Septiembre de 1982).

Del multidesarrollo inmobiliario-residencial CASOLAR que ALFA construyó en la península de Santiago, destacan los proyectos Puerto-Las Hadas y La Punta, no sólo por su ubicación y condiciones de constructibilidad, sino también por la exclusividad de dichos espacios habitacionales del descanso y ocio turístico.²⁷³

Para el Fraccionamiento La Punta en noviembre de 1980 fue contratado el grupo denominado Ingenieros Consultores, S.A. de C.V., de Monterrey, Nuevo León, con el objetivo de diseñar el plan de lotificación y urbanización, siendo constituido finalmente por: 122 lotes en una extensión superficial de 239 mil 947. 04 mts.2, y 7 residencias o Quintas habitacionales proyectadas en una superficie de: 64 mil 102. 89 mts.2, como se indica en el cuadro siguiente:

²⁷² Debido a que su construcción está dentro de la denominada Zona marítima federal la empresa FRAHOPA exhibe autorización otorgada por la Secretaría de Marina –según permiso núm. 46- con fecha del 10 de noviembre de 1966 (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 046562, 8 de agosto de 1989).

²⁷³ Como señala un empleado de restaurante-bar del hotel Las Hadas “hay extranjeros que llegan en lujosas embarcaciones, permanecen dos o tres días en su departamento o en el hotel, compran lo que necesitan -avitallamientos, refacciones, etcétera, o servicios de mantenimiento y limpieza de sus embarcaciones-disfrutan de las instalaciones turísticas disponibles, y se van como llegaron sin ni siquiera conocer la ciudad de Manzanillo” (Empleado del hotel Las Hadas, en entrevista, octubre de 1997).

**CUADRO NÚM. 26
FRACCIONAMIENTO LA PUNTA**

Área del polígono general	464 mil 860. 67 mts.2
Área vial y pasos de servicios	49 mil 102. 91 "
Área urbanizable	402 mil 644. 10 "
Área de lotificación	239 mil 497. 04 "
Área de quintas habitacionales	64 mil 102. 89 "
Área de servicios comunes	26 mil 627. 18 "
Área verde	72 mil 416. 99 "
Número de lotes	122
Propiedad particular	13 mil 113. 66 "
Zona federal marítima	99 mil 989. 53 " *

* El área original era de 504 MIL 299. 60 Mts.2 pero por comprender zona federal marítima le fue reconocida a la empresa inmobiliaria FRAHOPA sólo esta extensión

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 047572, 14 de Noviembre de 1989)

Los espacios residenciales del fraccionamiento La Punta, se distinguen no sólo por el diseño arquitectónico de confort y refinamiento integral que poseen²⁷⁴, sino también por el alto costo que requieren en el mantenimiento y acceso a los servicios urbanos. Ver en el cuadro siguiente la extensión en mts.2 de dichas habitaciones:

**CUADRO NÚM. 27
QUINTAS HABITACIONALES (FRACCIONAMIENTO LA PUNTA)**

Nombre	Mts.2	Número de unidades
Rey Colimán	6 447. 10	
La Joya	5 875. 38	6
El Olimpo	24 395. 06	
Los Héroes	14 073. 26	16
La Esmeralda	7 430. 00	
Aladino "A"	5 293. 00	
Aladino "B"	2 588. 13	

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 006438, 9 de marzo de 1989)

En el caso del fraccionamiento La Punta, derivado de las condiciones naturales excepcionales y rentabilidad del lugar, ante el hecho de que las empresas

²⁷⁴ El fraccionamiento dispone de áreas de estacionamiento y de circulación de automóviles, calles y accesos a las unidades a base de adoquín, oficinas administrativas, booster de bombeo de agua potable, toma general de agua, estación de control del cárcamo de aguas negras, red de aire acondicionado, jardines y plazas, 300 postes para el alumbrado público, lámparas de luz mercurial, descargas generales de drenaje sanitario, red general de riego, red telefónica, instalaciones de protección contra incendios, casa club (alberca, baño sauna, bar sala de juegos, etcétera), albercas, canchas de tenis, club de playa y áreas verdes.

inmobiliarias: Volcán, S.A.; Jabali Incorporated, S.A; Graciela Esperanza Ovorseas, Corp.; y, Olimpo, S.A. de C.V., estaban relacionadas con los descendientes del Sr. Antenor Patiño²⁷⁵ y poseían derechos en parte de dichos terrenos, la empresa FRAHOPA "bajo declaración unilateral de voluntad", obtuvo la jurisdicción legal única sobre un área total de 316 mil 713. 59 mts.2, procediendo a su comercialización posteriormente:

**CUADRO NÚM. 28
FRACCIONAMIENTO LA PUNTA Y TERRENOS DE LOS HEREDEROS DEL
SR. PATIÑO QUE PASARON UNILATERALMENTE A FRAHOPA**

Lote	Metros cuadrados
123	2280.00
124	2207.00
125	2708.00
126	2727.00
127	2019.00
128	2040.00
129	2326.31
130	2037.53
131	2305.37
132	2576.74
133	1219.58
134	1854.10
135	2350.00
136	2418.92
137	2523.21
138	2747.07
Total de lotes trasladados: 16	Total de superficie en metros cuadrados: 36,339.83

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 006438, 9 de marzo de 1989; y Folio Real 054848, 8 de octubre de 1990).

c) Bahía Caserío IX (MAEVA). En la segunda mitad de la década de 1970 el grupo regiomontano ALFA en la franja de terreno identificada como Peñitas frente a la bahía de Santiago - kilómetro 17. 7 de la carretera Federal Manzanillo- Barra de Navidad-, inició un nuevo complejo turístico denominado MAEVA –que en polinesio significa bienvenido- proyectando la construcción de 1 001 villas para dar albergue a 4 500 personas, consistiendo en un novedoso sistemas de operaciones turísticas

²⁷⁵ Aparece como representante legal el Sr. Carlos Leal Barrios.

bajo el principio "All inclusive", de "compartir propiedad, espacio, tiempo y servicios."²⁷⁶

El fraccionamiento, construcción y urbanización de este nuevo complejo habitacional, en su primera etapa (1975) abarcó una superficie de 14 mil 134. 61 mts.2, construyéndose 84 unidades habitacionales, divididas en 24 edificios, además de áreas de vialidad de automóviles, áreas comunes, asoleadero, miradores, áreas de instalación de equipos, y zonas verdes (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 009315, 11 de octubre de 1982); mientras que en una segunda etapa (1979) el área de construcción proyectada será de de 290 mil mts.2. Posteriormente, el grupo ALFA aumentaría el área del fraccionamiento y construcción de MAEVA, sobre otra extensión de 600 mil mts.2 de superficie - aledaña al complejo Maeva-, identificándola como: Fraccionamiento bahía de Santiago Zona I, según el cuadro siguiente:

**CUADRO NÚM. 29
FRACCIONAMIENTO BAHÍA DE SANTIAGO ZONA 1
(PROYECTO DE URBANIZACIÓN)**

Área del polígono general	143 238. 36 MTS.2
Área vial y paso de servicio	19 430. 21
Área urbanizable	123 858. 15
Área de conjunto	11 230. 38
Área de reserva	0. 00
Área verde	26 207. 61
Número de lotes	111

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio real 049036, 30 de octubre de 1989)

Sin embargo, la crisis financiera nacional de 1981-1982 afectó drásticamente al grupo ALFA obligándolo a retirarse del sector inmobiliario turístico; de hecho, desde 1980 el grupo regiomontano ya planeaba ceder la administración del hotel Las Hadas debido a que generaba "utilidades mínimas," además de que por otra parte, había el problema de que "la cartera de clientes era insuficiente para cubrir las ventas de las villas de construcción" (Proceso no. 294, 1982). Así, en 1981

²⁷⁶ En México este concepto data de la década de 1960 considerándose una opción turística muy original hasta los años setentas. El grupo ALFA adquirió los derechos de la marca para América Latina por un lapso de 50 años.

ALFA suspendió la edificación de mil quinientas villas y en abril de 1982 se confirmó el “colapso financiero” en el marco de una reunión informativa con acreedores en Estados Unidos”. (Ibíd.: 34).

Dentro del proceso de reestructuración financiera, el grupo ALFA cedió el control administrativo del hotel Las Hadas, del club Las Hadas y de Maeva²⁷⁷ a la cadena hotelera Real Turismo,²⁷⁸ suspendiendo en ese sentido también los planes de inversión en la bahía de Manzanillo como la construcción de Burgos Rey, Cortijo Blanco, club Las Hadas, el centro Internacional de Convenciones, el aeropuerto privado y el proyecto Bahía Poniente, entre otros.

Asimismo en 1987, dentro de la sociedad inmobiliaria mercantil en la que es fideicomisaria FRAHOPA son incorporados a la composición social accionaria once empresas internacionales más en calidad de fideicomisarias: Banco de Roma; Continental Illinois Bank and Trust, Company of Chicago, Credit Suisse, Desarrollo Educacional, A.C.; Grupo Industrial Alfa, S.A., Hylsa, S.A. de C.V., Fisrt Bank of Dallas, N. A., Mercantil Bank, N.A., Nacional Financiera, S.A., Fonatur (Fiduciario), Seattie First National Bank y The Royal Bank Of Canada²⁷⁹ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 046562, 8 de agosto de 1989).

Aunque el grupo ALFA canceló sus planes de construcción dentro del sector turístico-inmobiliario en Manzanillo, la empresa FRAHOPA continuó en el ramo inmobiliario bajo la nueva composición accionaria, adquiriendo incluso nuevos terrenos como “145 mil 282. 70 mts.2 ganados al mar y al estero de Salagua en la península de Santiago” (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 046562, 8 de agosto de 1989).

De esta manera, en los últimos 15 años del siglo XX FRAHOPA se caracterizó por mantenerse no sólo como importante actor económico inmobiliario costero de Manzanillo, sino también por realizar la más importante venta de terreno

²⁷⁷ De 1001 villas sólo construyó 600 unidades habitacionales.

²⁷⁸ Cadena hotelera del grupo privado XABRE encabezado por el Sr. Pablo Brenner. Posteriormente intervino el empresario y hotelero Álvaro López Castro –Banco Unión- y finalmente, la administración del hotel Las Hadas pasó a manos de la cadena operadora Camino Real-Westerns hotels. A la vez Maeva quedaría en manos del grupo empresarial Mead encabezado por el Sr. Salsamendi.

²⁷⁹ Escritura pública no. 1 485, del 7 de julio de 1987.

de playa, y que posteriormente daría lugar a la construcción del hotel Karmina Palace.

Véase en el cuadro siguiente las transacciones inmobiliarias realizadas recientemente por FRAHOPA:

**CUADRO NÚM. 30
COMERCIALIZACIONES DE TERRENOS REALIZADAS
POR FRAHOPA EN LA PENÍNSULA DE SANTIAGO**

Proyecto	Superficie (mts.2)	Número de unidades habitación	Fecha de Registro
Plaza las Glorias	10 mil 618. 51	60 villas	13/08/1982
Riviera mar	2 mil 752. 89	29	20/07/1979
El pueblito	10 mil 618. 51	43	12/1980
Vista Hermosa	636. 50		24/10/1980
Playa sol Las Hadas	12 mil 070. 00	143	01/04/1981
Sierra Continental	33 mil 000. 00	393	19/08/1985
Plaza Pacífico	8 mil 894. 80 (LOS COCOTEROS)		01/12/1986
Villas La Audiencia	3 mil 019. 00		05/09/1988
Karmina Palace	38 mil 631. 21	357	05/12/1990
Playa del Tesoro	5 mil 698. 00	26	15/01/1990
Plaza Manzanillo	15 mil 712. 85 (SAN CARLOS)	120	15/07/1991

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 055717, 20 de diciembre de 1990 y Escrituras Públicas de compraventa, 1979, 1980, 1981, 1982, 1985, 1986, 1988 y 1991.

La comercialización de los terrenos de playa donde se construiría el hotel Karmina Palace representó para FRAHOPA la última transacción de compra-venta inmobiliaria más importante en la bahía de Manzanillo

Inicialmente propiedad de la empresa United Suite Inc., el terreno está localizado al frente y contiguo al hotel Las Hadas; cuenta con una superficie de 34 mil 422. 78 mts.2 aproximadamente, colindando con la Zona Federal Marítima, el Fraccionamiento Península de Santiago, el campo de golf y canchas de tenis del

club Las Hadas, y el estero y arroyo Salagua. Ver al respecto la identificación de las fracciones en que se dividió esta superficie de playa.

**CUADRO NÚM. 31
HOTEL KARMINA PALACE
(FIDEICOMISO TERRENOS LEGAZPI)**

Sección Tesoro	13 968. 00 MTS.2
Sección Palmar	7 855. 00 MTS.2
La Becerrera	12 244. 78 MTS.2

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 055717, 20 de diciembre de 1990).

La transacción inmobiliaria fue mediante un fideicomiso, participando por un lado la empresa FRAHOPA y por otro lado, el Sr. Robert E. Woolley -representante de United Suite Inc.-, contrato que incluyó una membresía en el club Las Hadas que otorga el derecho a la empresa compradora de utilizar las instalaciones del hotel Las Hadas, como las canchas de tenis, el campo de golf, la marina, etcétera-, con la condición de que tal derecho sólo será vigente "mientras FRAHOPA sea dueña del hotel Las Hadas y no será obligatoria para cualquier futuro dueño del hotel" (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 055717, 20 de diciembre de 1990).

Este mismo contrato legal signado el 19 de junio de 1986 entre FRAHOPA y la fideicomisaria United Suite Inc.,²⁸⁰ constituyó una hipoteca a favor de la primera de una serie de 10 pagarés por parte de la fideicomisaria por 270 mil dólares "tanto sobre la propiedad como sobre las construcciones para garantizar a FRAHOPA el pago".

En este mismo documento FRAHOPA "reconoce y manifiesta que actualmente tiene concesión en relación con la Zona Federal Marítima en la bahía de Manzanillo y conviene en cooperar con la fideicomisaria en la solicitud y obtención de la concesión de la zona de playa del hotel Karmina Palace", además de señalar que "desde ahora conviene subordinar la hipoteca a un nuevo préstamo de construcción y desarrollo para el hotel Karmina Palace, S.A., y que será

²⁸⁰ El 1° de agosto de 1986 la compañía Unites Suites Inc. cambió de razón social a nombre de Robert E. Woolley Inc., teniendo como fiduciaria a Banca Cremi por un plazo de 30 años.

obtenido por la fideicomisaria, siempre y cuando el monto de dicho préstamo no exceda la cantidad de 30' 000, 000.00 de dólares". Como contraprestación por la venta del terreno, la fideicomisaria pagará a FRAHOPA la cantidad de 3 millones de dólares, a liquidarse de la siguiente forma:

1).- 65 mil dólares entregados en la formalización del contrato; 2).- 235 mil dólares que la fideicomisaria hizo entrega a FRAHOPA, y 3).- 2 millones 700 mil dólares que deberá pagar la fideicomisaria a FRAHOPA en 10 pagos anuales iguales de 270 mil dólares cada uno, comenzando el 15 de marzo de 1987. De la misma manera por concepto de capitalización de intereses la fideicomisaria pagará a FRAHOPA 194 mil 416. 88 dólares en 9 pagos iguales de 21 601. 88 dólares, a partir del 15 de marzo de 1988 (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 055717, 20 de diciembre de 1990).

El Karmina Palace, como espacio habitacional, cuenta con 357 suites de lujo. El diseño arquitectónico requirió acondicionamiento y transformación del terreno, como la construcción de un rompeolas, una terraza circulada por columnas y rodeada de mar, escalinatas de piedra, alberca que aprovecha la condición cerril del lugar, restaurante escénico, seis niveles de cuartos con vista panorámica marítima, bóvedas enormes a modo de acceso principal decoradas con figuras y relieves que remembran la cultura maya, entre otros detalles arquitectónicos de estilo refinado.²⁸¹

De cualquier manera, en la última década del siglo XX y en los primeros años del siglo siguiente, según el Ing. Efraín Villa especialista en valuación de terrenos "la crisis económica" no sólo encareció la construcción misma, sino también propició que las personas "deseen más vender que poseer una residencia de playa" (Ing. Efraín Villa, en entrevista, Manzanillo, 26 de agosto de 1997).

Durante la década de 1970 el grupo ALFA, como grupo privado, constituyó la inversión más importante del sector inmobiliario-turístico de playa en Manzanillo.

²⁸¹ La construcción del hotel implicó problemas legales de límites con relación a un fraccionamiento privado aledaño, cuyos propietarios –grupo ALBARRÁN- reclamaron 75 mil mts.2 de superficie del "cerro del Mono". El fraccionamiento consta de 38 lotes, varios de los cuales están localizados en el agua, además de que no cuenta con servicios urbanos, según da fe el Notario Público Carlos De la Madrid en 1987. Derivado de dicho conflicto, el proceso de construcción hotelero se interrumpió durante meses.

Así mismo, influyó en la decisiva transformación del litoral como espacio social residencial de naturaleza turística; en este sentido, el plan de inversión del orden de los 1 500 millones de pesos iniciales que ascendió a 5 mil millones para 1985, no sólo es considerado el proyecto privado "más ambicioso de América Latina" en los años setentas²⁸² (Proceso, 1981), sino también, como un importante ejecutivo del grupo regiomontano señaló, "el esfuerzo de los inversionistas porque Las Hadas, de ser un lugar desconocido, allí invirtieron, donde los colimenses no se habían preocupado por hacerlo" (Proceso no. 670, Pág. 10).

d) El Club Santiago o complejo Sierra Madre. En la década de 1970 fue otra de las grandes inversiones que detonaron la consolidación del capitalismo inmobiliario de playa de Manzanillo y también contribuyó a imprimirle un nuevo contenido material al objeto turístico al lugar.

Este nuevo proyecto inmobiliario-turístico será denominado fraccionamiento Sierra Madre o Club Santiago,²⁸³ tiene como objetivo explotar económicamente la ubicación y atractivo excepcional de la bahía de Santiago, comprende una superficie de 149 72 50 hectáreas,²⁸⁴ siendo autorizado por el titular del poder ejecutivo del estado de Colima el 25 de agosto de 1970, e inicialmente la primera sección comercial del fraccionamiento quedó compuesta de 246 lotes, distribuidos en 17 manzanas, siendo agregados otros 13 lotes posteriormente (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 005791, de 5 de septiembre de 1981; y, Folio Real 009902, 8 de junio de 1982).

²⁸² Según la empresa CASOLAR la inversión inicial proyectada generaría 75 mil empleos directos e indirectos, y una afluencia turística de 500 mil visitantes anuales, estimándose hasta 890 mil personas para 1982; también estimaba que el origen de dicha inversión provendría, la mitad del propio grupo ALFA y la otra de las ventas realizadas.

²⁸³ Como diseñador aparece el arquitecto de experiencia internacional Rojo Santamaría.

²⁸⁴ Debido a que el terreno limita con terrenos federales hubo trabajos de deslinde realizados por el Ing. Enrique Tovar Krapp.

**PLANO NÚM.11
FRACCIONAMIENTO SIERRA MADRE**



Fuente: Plano Urbano y Desarrollo Turístico, 1994.

Este nuevo proyecto turístico constituyó una inversión inicial de 40 millones de pesos 215 mil pesos, y fue concebido como un concepto turístico integral de playa donde a través de la construcción y adecuación de espacios residenciales en forma de lotes, casas, suites, departamentos, complementados con servicios urbanos, administrativos, deportivos -canchas de tenis principalmente-, centro comercial, áreas verdes, incluido campo de golf y acceso a la playa, proporcionarán descanso y ocio turístico,²⁸⁵ caracterizándose en este sentido por el objetivo principal de "venderse ya urbanizado exclusivamente a norteamericanos."²⁸⁶

²⁸⁵ Según el Ing. Jorge Matute Ramos -Director y Gerente de Inmobiliaria Sierra Madre, S.A. inicialmente- el desarrollo turístico Sierra Madre o Club Santiago dispondría de infraestructura urbana propia y de calidad en materia de agua potable, alumbrado público, trazo y empedrado de calles, ornamentación, seguridad y en cuanto al sistema de aguas negras específicamente el proyecto contempla la construcción de fosas sépticas para cada casa, entre otras obras y servicios públicos.

²⁸⁶ Al respecto, si por un lado es constituida Sierra Madre Denver Development Company, por otro lado el gobernador del estado de Colima Prof. Pablo Silva García (1967-1973) en principio se negó a autorizar el Fraccionamiento Sierra Madre cuando se difundió el carácter turístico exclusivo que tendría este desarrollo de playa.

En 1972, el Sr. Leo Maggio Williams promotor del proyecto Club Santiago registra el plan maestro, considerando 1 millón 012, 904. 92 mts.2 de terrenos de desarrollo turístico, contemplándose un área aprovechable de comercialización de 911 mil 037. 92 mts.2, mientras la restante 101, 057. 00 mts.2 de la superficie, corresponde a calles, avenidas, y espacios públicos de uso común. Ver el cuadro siguiente:

**CUADRO NÚM. 32
PLAN MAESTRO DEL COMPLEJO SIERRA MADRE O CLUB SANTIAGO**

Edificio multifamiliar (unidades habitacionales)	5 878. 42 mts.2
Desarrollo multifamiliar (23 lotes unifamiliares)	16, 790. 00 mts.2 (terreno denominado la isla)
Cancha de tenis	4 295. 00 mts.2
Restaurante	1 520. 00 mts.2
Aquabar	350. 00 mts.2
Lote hotelero	23 705.00 mts.2
Lote comercial	1 813. 50 mts.2
Centro comercial	1 070. 00 mts.2
Lotes de condominio	4 485. 00 mts.2
Desarrollo de lotes unifamiliares	172 610. 00 mts.2
Desarrollo de lotes unifamiliares	3 295. 00 mts.2
Lotes urbanos (2° sección)	(101 lotes) 76 396. 74 mts.2
Condominio habitacional	

(Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 036544, 6 de octubre de 1987; y 036544, 2 de diciembre de 1988.

El plan maestro Club Santiago contempló la construcción de 1 200 cuartos hoteleros; 2 mil 310 unidades en condominio; 920 casas; lotes de 700. 00 mts.2 en promedio; además de una marina de 600 espacios en la laguna de Juluapan; un campo de golf de 18 hoyos; y 18 canchas de tenis; además de oficinas administrativas y otras instalaciones de servicios turísticos -espacios de educación, salud, oficinas de correos, un centro comercial; calculando que entre hoteles, condominio, casas y lotes este complejo turístico daría lugar a 20 mil habitantes lo cual representaría el 100 % de ocupación (Registro Público de la Propiedad de Colima, 11 de mayo de 1985).

Entre los cálculos de rentabilidad inmobiliaria del Club Santiago se consideró por captación de divisas: \$8' 820, 000, 000. 00 de pesos por concepto de renta anual (hoteles, condominios, casas...); y, \$46' 830, 000, 000. 00 de pesos como producto de ventas de lotes, departamentos, además de estimar la generación de 9

mil empleos laborales permanentes y 5 mil temporales; así como el establecimiento de empresas de servicios turísticos como por ejemplo Administradora Miramar, S.A. (AMSA); club vacacional (100 por ciento de Estados Unidos); un club de yates; y una asociación de dueños de casas (90 por ciento norteamericanos), entre otras empresas más.²⁸⁷

En cuanto a la comercialización de Club Santiago -al igual que el complejo habitacional Vida del Mar-, implicó la misma estrategia de venta, por lo cual el grupo de inversionistas norteamericanos -encabezados por los Sres. Stubbsfield y Leo W. Maggio- implementó la práctica de financiar vuelos especiales desde Estados Unidos -tipo charter- con el propósito de atraer posibles compradores; tal programa de promoción fue exitoso sobre todo en la ciudad de Denver, Estados Unidos, de tal manera que "en poco más de 5 años aproximadamente se lograron más de dos mil ventas en ambos proyectos, algo inusual en México."²⁸⁸ (Carlos Aedo, promotor y empresario turístico del fraccionamiento Sierra Madre, entrevista, Manzanillo, 23 de agosto de 1997).

Sin embargo, en la comercialización de terrenos y bienes inmobiliarios de Club Santiago "se realizaron ventas sin título, se vendieron terrenos a dos o tres personas a la vez, se prometieron servicios que no se entregaron..." (Carlos Aedo, promotor y empresario turístico del Fraccionamiento Sierra Madre, entrevista,

²⁸⁷ Este complejo turístico se caracterizó por contar con una mesa directiva denominada Bahía de Santiago Yacht Country club, AC., cuyo objetivo será administrar y proporcionar los servicios urbanos generales, incluido someter los planos de construcción y mejoramiento de los residentes de Club Santiago al denominado Comité de control arquitectónico que regula las construcciones en el lugar (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 051800, 20 de abril de 1990).

²⁸⁸ El proceso de promoción y venta observó dos grandes pautas, pues en los primeros años la mayoría de los compradores de lotes y bienes residenciales en punta Juluapan y Club Santiago fueron de origen norteamericano, a tal grado que los periódicos de la región llegan a difundir noticias de que los mexicanos no tienen posibilidades de adquirir y vivir en tales desarrollos turísticos, mientras que ya en la década de 1980 comienzan a comprar turistas de origen nacional de altos ingresos provenientes de ciudades como Guadalajara, México, León, entre otros. Para el representante legal de la empresa inmobiliaria Sierra Madre la comercialización fue desde los terrenos menos ubicados y más baratos dejando para las últimas etapas la venta de la zona de más alta plusvalía" (Lic. Rafael de la Colina, abogado al servicio de la empresa Club Santiago, en entrevista, Manzanillo, 9 de octubre de 1997). Las procedencias geográficas diversas de quienes compraron terrenos en la primera mitad de los años ochentas destacando el comprador de origen norteamericano, y en segundo lugar el turista nacional: 37, de Estados Unidos; 19, de origen nacional -México, Guadalajara, Monterrey...-; y 2 de origen europeo, fue la característica inicialmente (ver Anexo).

Manzanillo, 22 de octubre de 1997), suscitando en parte demandas jurídicas promovidas por turistas norteamericanos bajo el argumento legal de que las promesas de ventas inmobiliarias no se ajustaban a los convenios contractuales establecidos; tales demandas se convirtieron en una preocupación del Sr. Stubbeffield, además de llevarlo a la quiebra personal, interrumpiendo en ese sentido los planes de expansión contemplados a largo plazo en la zona de Juluapan y terrenos aledaños.

Así por ejemplo entre los conflictos jurídicos que enfrentó el Sr. Stubbeffield estuvieron, en el caso del complejo turístico Vida del Mar, una superficie de 97 mil 494. 80 mts.2 hipotecada a favor del Sr. Ramón Jorvel y a cargo de las empresas Inmobiliaria Vida del Mar, S.A. y Fraccionadora Península, S.A.; una superficie de: 1' 133, 160. 00 mts.2 que pasó en fideicomiso de garantía a Banca Serfin; una superficie de 3 358. 00 mts.2 que reportó hipoteca a favor del Sr. Norman B. Jenson a cargo de Inmobiliaria Vida del Mar, S.A. y Fraccionadora Península, S.A.; y una superficie de 3 932. 40 mts.2 propiedad de Fraccionadora Península, S.A. que pasó a la empresa Desarrollo del Mar, S.A. (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 034416, 12 de marzo de 1987).

En el Fraccionamiento Club Santiago los problemas legales derivaron principalmente por cuestiones de límites jurisdiccionales, como sucedió con la afectación derivada de la Resolución presidencial de ampliación del ejido El Naranja del 6 de mayo de 1970 en la que fue afectada una fracción de superficie urbanizada de 3 600. 00 mts.2 que Club Santiago reivindicaba como propia (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 005791, 5 de septiembre de 1981); la demanda iniciada por los ejidatarios de El Naranja señalando que "Club Santiago afectó terrenos suyos con el campo de golf que pertenece a la aplicación de ese ejido"; o por la venta de lotes por parte de la Inmobiliaria Sierra Madre ubicados cerca de la laguna de Juluapan, que resultaron ser de propiedad federal, teniendo que ser desocupados por los compradores iniciales (Lic. Rafael de la Colina, en entrevista, Manzanillo, 9 de octubre de 1997); mientras que, por otra parte, la solicitud hecha por Club Santiago ante la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) de obtener la autorización de construir la marina

Miramar, también fue rechazada.

Bajo estas condiciones, el Sr. Lee Stubbsfield se vio obligado a retirarse del negocio turístico-inmobiliario cediendo al Sr. Leo William Maggio el control accionario mayoritario del Club Santiago.

Aunque el retiro del pionero y visionario promotor y constructor de la península de Juluapan cerró una etapa decisiva de explotación y desarrollo turístico de la bahía de Santiago,²⁸⁹ en los siguientes años nuevos actores económicos vinieron a incursionar e invertir en la zona promoviendo nuevos negocios inmobiliarios y construcciones habitacionales con relación a Club Santiago y terrenos aledaños, destacando el caso de Guillermo Salcedo y otros grupos de inversionistas privados, como se expresa en el cuadro siguiente:

CUADRO NÚM. 33
TRANSACCIONES INMOBILIARIAS IMPORTANTES DE LAS EMPRESAS FRACCIONADORA PENINSULAR, S.A. (PUNTA JULUAPAN) E INMOBILIARIA SIERRA MADRE, S.A. (1981-1989)

Adquirente	Superficie adquirida
Promotora sierra firme, S.A. y colinas del pacífico, S.A. de C.V.	1' 349, 834. 00 mts.2 (fracción "B" denominada La Cumbre)
Acción real, S.A.	33, 096. 95 mts.2 (Boquita de la Laguna de Juluapan)
Sres. Ricardo moñín, Manuel Orozco Castañón y Rafael de la colina, junior	119, 450. 39 mts.2 (predio rustico de la Hacienda de Juluapan)
Promotora turística Delfos S.A. de C.V.	32, 000. 00 mts.2
Guillermo Salcedo *	Club Santiago
Conceptos marinos, S.A. e inveroceánica, S.A. de C.V. **	14, 452. 00 mts.2
La Lechuza S.A. de C.V.	16, 906. 13 mts.2
Garipa Construcciones, S.A.	2 594. 00 mts.2

* Adquiere de la inmobiliaria Sierra Madre, S.A. los derechos de propiedad de Club Santiago.

** Ambas empresas son del Sr. Guillermo Salcedo a través de las cuales ha desarrollado varios conjuntos turísticos en Club Santiago.

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 005349, 9 de septiembre de 1981; Folio Real 040286, 2 de agosto de 1988; Folio Real 044861, 5 de junio de 1989 y Proyecto for Peninsula of Juluapan, 1994.

²⁸⁹ De los años setentas, debido a que como lo señala uno de los promotores importantes de la zona actualmente "no se tiene una organización de ventas parecida a la que tejieron los norteamericanos Stubbsfield y W. Maggio, de tal forma que al caerse la red de compradores debido al desprestigio suscitado se perdió la base de sustento del éxito económico que tuvo Vida del Mar" (Sr. Carlos Aedo Govea, promotor turístico del Fraccionamiento Sierra Madre, entrevista, Manzanillo, 29 de agosto de 1997).

La construcción y transformación de las condiciones naturales de la bahía de Manzanillo a través del complejo habitacional Club Santiago no sólo fueron un extraordinario y visionario esfuerzo económico exitoso de promover franjas de playa prácticamente virginales y desconocidas para el turismo nacional, sino también detonante en la definición y consolidación de Manzanillo en espacio habitacional inmobiliario- turístico capitalista.

Actualmente, la construcción y transformación del litoral de Manzanillo principalmente a través del multidesarrollo Casolar, Karmina Palace, Maeva y Club Santiago en un definido y consolidado gran espacio habitacional de playa, representan una etapa detonante decisiva en cuanto a la promoción y auge turístico en este sentido, así como en la derivación de los litorales del lugar en espacios de lujo paradisíacos, mitificados por buena parte de la población local que vive distante de aquella (Getino, 1987:131); una etapa de consolidación del desarrollo y transformación turística que como pronostican Scott Lash y John Urry será en el futuro “el rubro más importante del comercio mundial” (Lash y Urry, 1998: 266).

4.9 La bahía de Manzanillo y su transformación en espacio habitacional hotelero de clase media familiar

En la segunda mitad del siglo XX en el contexto del auge económico agrícola y comercial del occidente mexicano (Alba, 1986); la construcción de la infraestructura terrestre de automotores como la vía corta Guadalajara-Atenquique-Colima-Manzanillo; la México-Jiquilpan-Manzanillo; la Acapulco-Lázaro Cárdenas-Tecomán-Manzanillo; el mejoramiento de la ruta del sur que comunica a Jalisco – vía Autlán- con la ciudad-puerto de Manzanillo y el uso masivo del ferrocarril y automóvil como medios de transporte, convirtieron a Manzanillo en atractivo de movimientos turísticos regionales y nacionales, también estimularon de manera determinante el surgimiento de actores económicos que se caracterizaron por construir y transformar los litorales principalmente en espacio hotelero de clase media familiar.

Hubo una extraordinaria afluencia y desplazamiento turístico de familias de clase media, que se expresó en la vertiginosa transformación de franjas costeras de Manzanillo -playas de San Pedrito, Las Brisas, Playa Azul, Salagua y Miramar,

etcétera, en objeto de inversión y construcción de bungalow y hoteles de manera generalizada y vertiginosa, convirtiéndose el hotel en una de las modalidades y medio de explotación económico de playa más importante del desarrollo turístico de Manzanillo de los últimos 35 años.²⁹⁰

La transformación de las costas de Manzanillo en espacio hotelero para la clase media se caracterizará por tener no sólo como actor económico principal “una pujante clase empresarial y media” (ver Alba, 1986), sino también por observar dos tendencias generales, la primera por la construcción hotelera y de bungalows en forma lenta y aislada -hoteles Posada, San Pedrito, Santa Cecilia, La Alhambra y Pez Vela, entre otros; y la segunda de manera acelerada y concentrada sobre todo en Playa Azul.

De esta manera, en la segunda mitad de la década de 1960 bajo el estímulo principal de los desplazamientos masivos de turistas que año con año comenzaron a llegar a Manzanillo, empezaron a construirse lentamente hoteles que se caracterizaron por contar con edificaciones de tamaño físico y arquitectónico medio con hasta 20 habitaciones en promedio; por ser el resultado de esfuerzos empresariales más individuales que de grupos mercantiles constituidos -de origen nacional y/o extranjero-, y en cierta medida ajenos profesionalmente al sector turístico propiamente -jubilados, profesionistas, comerciantes, etcétera- y por seleccionar franjas de playa específicas como San Pedrito, Playa Azul, Salagua y Santiago, Miramar, para realizar sus inversiones, siendo casos ejemplares de esta etapa:

El hotel **La Posada**, que se localiza frente a playa Las Brisas (Playa Azul), construido en la década de 1950 por el norteamericano Tom Brenan, constituía un hotel “rústico, de teja, y sin enjarre, con 18 cuartos inicialmente”, en 1959 un ciclón lo destruyó parcialmente, vendiéndolo el Sr. Brenan al norteamericano John Barlett -de Cincinnati, Ohio, - quien lo compra inicialmente con fines de descanso, aunque “al darse cuenta que las playas de Las Brisas son muy visitadas por turistas”, decidió -asociándose con otro norteamericano- construirlo y transformarlo en hotel; posteriormente, -mediante la firma de un convenio legal de Fideicomiso con

²⁹⁰ El efecto útil del espacio hotelero es el servicio, la posibilidad de usar tal mercancía como vivienda. “Ello no impide que el valor de cambio de este efecto útil esté determinado, como aquel de cualquier otra mercancía, por el valor de los elementos de producción consumidas en él” (Theret citado por Pradilla 1984: 458).

BANAMEX-, en un lapso de 16 años construirá otros 23 cuartos habitacionales, alberca, y terraza frente a la playa.²⁹¹

Hotel **San Pedrito**, localizado frente a la playa de San Pedrito -a un kilómetro del casco urbano de Manzanillo-, fue construido en la década de 1950 por el Sr. Miguel García Cárdenas²⁹², quien lo transformó en hotel debido a que "sentía un futuro turístico promisorio en esta década". En 1955, el mismo Sr. García²⁹³, comenzó construyendo 4 bungalows, y en 1965 construyó otros 6 bungalows más, y 31 cuartos hoteleros, además de un restaurante (1963), una terraza, y una alberca; hoy en día el Hotel San Pedrito ocupa una superficie construida de 4 206.00 mts.2, y conserva aún el diseño arquitectónico original ofreciendo sólo servicios de hospedaje.²⁹⁴

Hotel **Santa Cecilia**, se localiza en Playa Azul sobre una superficie de 1 200.00 mts.2, aproximadamente. Inicialmente dicho terreno fue adquirido por el Sr. Kipper de la Garza²⁹⁵ en la segunda mitad de la década de 1950 construyendo ocho bungalows para renta turística; y en 1965 fue adquirido por el Sr. José Daniel Yeme,²⁹⁶ quien realiza varias ampliaciones al hotel, siendo la última entre 1990 y

²⁹¹ Hoy en día mantiene aún el diseño original de dos pisos y arquitectura rústica de dos arcos a base de ladrillo; el turismo que hospeda regularmente es producto de la publicidad que el Sr. Barlett su propietario realiza en Estados Unidos y otros países, siendo en ese sentido la ocupación en un 100 % de turismo extranjero de diciembre a mayo de cada año, mucho de los cuales "han visitado el hotel más de una vez". Según el administrador del hotel, el dueño afirma que gracias a la temporada alta, el hotel puede "quedarse vacío el resto del año, y seguir sobreviviendo" (Sr. Manuel Madrigal, administrador del hotel, en entrevista, Manzanillo, 4 de agosto de 1997).

²⁹² El terreno inicialmente fue propiedad del Sr. Lázaro Carrón, quien en la segunda mitad de la década de 1950 lo adecuó y usó como lugar de baile.

²⁹³ El Sr. Miguel García Cárdenas es originario de la ciudad de Colima y representa a una generación de empresarios hoteleros avecindados en el puerto de Manzanillo dotado de una iniciativa personal destacada, caracterizándose por participar en la fundación de la Asociación de Hoteleros de Manzanillo, trabajó en la Cámara de Comercio local, y fue encargado de la oficina de Turismo local, además de que se desempeñó como tesorero del Ayuntamiento portuario, mantuvo relaciones de amistad personal con el gobernador de Colima, Francisco Velasco Curiel, y fue aspirante a la presidencia municipal de Manzanillo.

²⁹⁴ Hasta la década de 1990 los clientes del hotel San Pedrito provienen principalmente de Jalisco, Michoacán, Guanajuato, Distrito Federal, además de que "desde hace 25 años mantiene convenios de reservación en los periodos vacacionales de Semana Santa con familias de la ciudad de León Gto." Por otra parte debido a la cercanía del hotel a la ciudad de Manzanillo "otra clase de turista usual del hotel lo constituyen agentes viajeros, policías fiscales, etcétera" Según el administrador hasta los años setentas "el hotel tuvo turistas provenientes de EU y Canadá" (Sr. Miguel García (hijo), administrador del hotel, en entrevista, Manzanillo, 5 de octubre de 1997).

²⁹⁵ Es Director de Obras Públicas del Ayuntamiento de Manzanillo.

²⁹⁶ Representa a la clase de empresario cuyo perfil profesional no responde al ramo hotelero e incursiona en el sector turístico sin tener la experiencia profesional previa. Durante muchos años su giro profesional principal fue administrar salas cinematográficas en la ciudad de Manzanillo.

1994 construyendo los últimos 10 cuartos –con financiamiento bancario-, sumando en total ocho bungalows y 21 cuartos hoteleros, conservando la propiedad y el hotel hasta la actualidad.²⁹⁷

Hotel **La Alhambra**, se ubica en Las Brisas y fue construido en 1965 por el Lic. Eduardo Lepe Saucedo,²⁹⁸ operando inicialmente como motel; su nombre comercial recuerda el célebre palacio de los reyes moros, en Granada, España, y posee un diseño arquitectónico original a base de arcos rústicos, y construcción de tres pisos con "8 suites y 2 junior" habitacionales, terraza y vista hacia el mar cada una, además de alberca.²⁹⁹

Hotel **Pez Vela**, ubicado en San Pedrito fue inaugurado en junio de 1963 con el propósito de ofrecer un lugar de playa vacacional para los trabajadores del sector magisterial adheridos al SNTE. Constituyó una construcción de arquitectura austera con 36 cuartos habitacionales y alberca, manteniéndose en servicio poco más de una década.³⁰⁰

Sin embargo, desde la segunda mitad de la década la construcción de hoteles de tres y cuatro estrellas a lo largo de la bahía de Manzanillo comenzaría a experimentar un impulso y auge notable, estimulado por la incursión de nuevos actores privados caracterizados: por el origen foráneo en su procedencia; por continuar la construcción en franjas de playa populares como San Pedrito-Las Brisas-Playa Azul y Salagua (bahía de Manzanillo), y Santiago (bahía de Santiago); por establecer el financiamiento bancario como fuente de inversión principal; por adoptar estrategias gerenciales más empresariales que individuales –realizar reservaciones por computadora; ofrecer servicios de cocina con platillos para un turismo más exigente-; y por promover programas de publicidad nacional e internacionales, además de que algunos de estos hoteles se distinguen por contar

²⁹⁷ El turista que usualmente se hospeda en este hotel es de carácter "cautivo"²⁹⁷ proveniente de Michoacán, Guadalajara, Guanajuato, etcétera, de tal forma que la mayoría de ellos "se han hospedado más de una vez". (Sr. Mario Guerrero H., empleado del hotel, en entrevista; Manzanillo, 22 de agosto de 1997).

²⁹⁸ El Lic. Eduardo Lepe es originario de la ciudad de Colima y representa también al empresario que hasta antes de incursionar en el ramo turístico local estaba dedicado a la profesión de notario público. Incursionando en el ramo hotelero local, se distinguió como fundador de la Asociación de Hoteleros de Manzanillo y por elaborar los estatutos legales de dicho organismo.

²⁹⁹ Los turistas de este hotel son "cautivos" y provienen de Michoacán, Jalisco, Guanajuato, etcétera, de tal manera que "cada año vuelven a hospedarse al lugar" (Sra. Lepe Lechuga (hija), administradora del hotel, en entrevista, Manzanillo, 27 de octubre de 1997).

³⁰⁰ Por problemas de índole política-sindical quedó fuera de servicio definitivamente.

con hasta 100 habitaciones. Ver al respecto el cuadro siguiente de hoteles construidos durante esta época:

**CUADRO NÚM. 34
HOTELES EN LA BAHÍA CONSTRUIDOS ENTRE 1970-1995**

Hotel	Núm. de cuartos	Categoría	Localización
Parador Marbella (1970)	93	***	Playa Azul
Club Vacacional Las Brisas (1974)	57	***	Playa Azul (Las Brisas)
Caracoles (1984) (antes Charles Wilys; y Bugambilias)	57	****	Playa Azul
Club de Playa Plaza Las Glorias (1987) (antes hotel Brisa mar)	17	***	Playa Azul
Club de Playa Veleros	4		Playa Azul
Martha's Custom Suites (1978)	5	***	Playa Azul
Fiesta Mexicana (1987)	186	****	Playa Azul
Santa Cecilia	29	***	Playa Azul
Costa Real ++			Playa Azul
Suites Nancy (1982) (en reconstrucción)	10 suites	***	Playa Azul (Las Brisas)
Los Ruiseñores ++	76	***	San Pedrito
Sunset Villas +	21	****	
Marlin	48	***	Bahía de Santiago
Rosa Mar +	24	***	
Departamentos Playa Azul (1980)	28	***	Playa Azul (Las Brisas)
Star	41	***	Playa Azul (Las Brisas)
María Cristina	21	***	
Brilla mar (1992) (antes hotel Miramar)	22	***	Bahía de Santiago
Suites Olas Altas + (antes deptos. Playa Grande)	23	***	Bahía de Santiago
Condo-hotel Playa Santiago (1990) (obra en proceso)	4 Dptos.	***	Bahía de Santiago
Suites Las Palmas +	57 Villas	****	
Santa Bárbara +		***	
Marina Puerto Dorado (1974)	27 suites	****	Playa Azul (Las Brisas)
Club de playa Plaza Las Glorias		****	Playa Azul
Palma Real	180		Bahía de Santiago (Miramar)
Vista club Playa de Oro +	245	****	Bahía de Santiago (Miramar)
Paraíso Monte mar +		****	Península de Juluapan

Nota: No se consideran los bungalows dado el escaso peso determinante en cuanto espacio turístico de playa en la bahía.

(*) No se incluyen los hoteles localizados en la Península de Santiago y Club Santiago.

(++) Fuera de servicio por causas sísmicas. Secretaría de Marina, 1970;

(+) Hoteles que no poseen frente a la bahía (SECTUR, 1973; Gobierno de Estado de Colima, 1979; SPP, 1985)

Otra característica relevante de estos nuevos empresarios que transforman la bahía en espacio habitacional hotelero, lo constituye el perfil económico disímil, de tal manera por ejemplo que los propietarios de los hoteles Parador Marbella, Fiesta Mexicana, Marina Puerto Dorado, Suites Las Palmas, Brilla mar, Santa Bárbara y Departamentos Playa Azul, entre otros, poseen un historial socio-profesional difícil de encuadrar en un solo tipo de empresario turístico, teniendo como elemento denominador común que invierten en la bahía con fines de explotar económicamente las condiciones excepcionales de playa y en esa medida atracción y necesidad habitacional turística que generan, como los casos de:

Hotel **Parador Marbella**, localizado en playa Azul, construido por el empresario español José Luis Salsamendi, cuya experiencia previa fue haber trabajado tanto en la construcción del famoso hotel Las Hadas como gerente del mismo. Su idea inicial era construir un motel (nueve bungalows) en la bahía de Manzanillo para turistas extranjeros, que para 1984 cambió a servicio hotelero propiamente. La construcción del hotel data de 1970 pero hasta 1993 se encontraba en proceso de ampliación. Hoy en día constituye un edificio hotelero horizontal –color blanco-, que consta de 93 habitaciones, restaurante, alberca, y terraza con frente al mar. Así mismo la propiedad y administración actual del hotel corre a cargo de la familia Ferreras Bernardo de origen español.³⁰¹

Hotel **Departamentos Playa Azul**, localizado en la franja playa Azul-Las Brisas, es un edificio de dos pisos en forma de L, con 29 cuartos, y alberca. Fue construido por el Ing. Rubén Ruiz Peña,³⁰² inicialmente como bungalow de playa con fines de uso privado, pero después se dedicó a la renta turística; derivado de ello, el Sr. Peña construyó el Hotel Los Ruiseñores (1974) en la bahía de San Pedrito, y posteriormente los Departamentos Playa Azul (1980) en playa Las

³⁰¹ El mercado turístico de este hotel es diverso, caracterizándose por “realizar programas publicitarios en España y otros países europeos más.” Es habitual también que “el hotel establezca convenios turísticos con empresas privadas de la región”. (Sr. Jaime Manuel Bernardo, administrador del hotel, en entrevista, Manzanillo, 23 de agosto de 1997).

³⁰² Es originario de Guadalajara; mecánico automotriz.

Brisas. Hoy en día sólo el segundo hotel³⁰³ está en servicio pues el primero fue afectado por un sismo.

Hotel **Fiesta Mexicana**, localizado en playa Azul comenzó a operar en 1987; el propietario y constructor es el Sr. Jesús Ramírez;³⁰⁴ lo constituye un edificio de cinco pisos en forma de "U" constando de 186 cuartos, restaurante, alberca, y vista panorámica hacia el mar.³⁰⁵

Hotel **Marina Puerto Dorado**, localizado en playa Las Brisas, fue proyectado inicialmente como condominio multifamiliar para uso habitacional privado y como hotel entró en servicio en 1974 siendo propiedad del grupo privado Omega, S.A. De C.V.,³⁰⁶ consistiendo en una construcción moderna de 4 pisos con 26 suites y un penthouse, además de terrazas con acabados de palapa en la parte alta, dos albercas, restaurante, y terraza principal con vista panorámica hacia al mar.³⁰⁷

Hotel **Suite Las Palmas**, es un edificio moderno horizontal de un solo piso, comenzando a operar comercialmente en 1989 bajo la modalidad turística mixta de hotel y villas con 57 unidades residenciales, además de ofertar locales en renta para uso comercial. Sin frente a la bahía, pero cerca de playa Azul, construido por la empresa PROMOVAC., S.A. de C.V.,³⁰⁸ caracterizándose por constituir una

³⁰³ El turismo del hotel Departamento Playa Azul lo constituyen regularmente familias provenientes de Jalisco, Michoacán, San Luis Potosí, Zacatecas, etcétera, aunque año con año llegan también turistas procedentes de otros estados de la República (Sra. Leticia Armejo, Administradora del hotel, en entrevista, Manzanillo, 6 de julio de 1997).

³⁰⁴ Originario de la ciudad de Zamora Michoacán, y tiene como giro empresarial principal la venta de pinturas COMEX.

³⁰⁵ El 80 % de sus clientes provienen de Guadalajara, y el resto de Guanajuato, Zacatecas y Michoacán. Generalmente entre los meses de noviembre y marzo vende en paquete el hospedaje y servicio del hotel a turistas de Estados Unidos y Canadá –servicio Charter- (Sr. José González, empleado del hotel, en entrevista, Manzanillo, 28 de agosto de 1997).

³⁰⁶ Este grupo privado lo integran 5 accionistas originarios de la ciudad de Guadalajara, siendo el representante el Ing. Roberto Orozco, quien se dedica laboralmente al ramo de la construcción.

³⁰⁷ Los turistas que más lo frecuentan provienen principalmente de Guadalajara, Aguascalientes, México, etcétera, y entre octubre y febrero de cada año el turista es de Estados Unidos y Canadá. En Semana Santa y en diciembre de cada año permanece lleno (Srita. María Ventura recepcionista del hotel, en entrevista, Manzanillo, 5 de octubre de 1997).

³⁰⁸ Grupo privado encabezada por el Sr. Jorge Humberto Serrano, originario de la ciudad de Guadalajara siendo su giro profesional el negocio de bienes raíces.

construcción que no tiene frente directa con la bahía, pero localizado relativamente cerca de playa Azul.³⁰⁹

Hotel **Brilla Mar**, localizado en la bahía de Santiago, está construido junto a los hoteles Anita y Marlin, -los tres son propiedad de la familia Castellanos Peña-³¹⁰ y consiste en una construcción hotelera que data de 1992 con 22 cuartos y un restaurante ofreciendo servicio de hospedaje turístico sólo en la temporada alta - Semana Santa y de Pascua, y diciembre-.³¹¹

Hotel **Anita**, ubicado junto al hotel Brilla mar en la bahía de Santiago fue comprado por el Dr. J. Trinidad Castellanos Peña en 1983, teniendo como antecedente haber sido el "famoso" hasta mediados del siglo XX, conservando el diseño arquitectónico con 37 cuartos en servicio, aunque no cuenta hoy en día con alberca y restaurante.

Hotel **Marlin**, localizado en la bahía de Santiago contiguo a los dos hoteles anteriores, fue comprado por el Sr. Trinidad Morfín, consta de 48 habitaciones dobles, alberca, y ofrece a la vez renta de bungalows.³¹²

Hotel **Suites Olas Altas**, localizado sobre el bulevar costero Miguel De la Madrid, fue construido y es propiedad de la empresa Urbanizadora Plainco, S.A.,³¹³ comenzando comercialmente a operar en 1996, constando de 23 departamentos habitacionales.³¹⁴

De esta manera, en las tres últimas décadas del siglo XX la construcción de hoteles de tres y cuatro estrellas en la franja costera de Manzanillo, no sólo observó "un ritmo de crecimiento considerable del 5 por ciento anual" (SECTUR,

³⁰⁹ El mercado turístico de este hotel es principalmente de Guadalajara y del estado de Jalisco, aunque según el administrador "el turista prefiere hospedarse cerca de la playa" (Sr. Pantoja, recepcionista del hotel, en entrevista, Manzanillo, 29 de octubre de 1997).

³¹⁰ Familia originaria de la ciudad de Guadalajara y dedicada al negocio de la construcción, y el comercio.

³¹¹ A finales de la década de 1990 el Arq. Enrique Castellano propietario del hotel tiene proyectado construir y ampliar el número de cuartos de hospedaje a través de la demolición del viejo hotel Miramar, hoy muy deteriorado.

³¹² Originario de la ciudad de Guadalajara.

³¹³ Su oficina central está en la ciudad de Guadalajara y el giro principal es la construcción de conjuntos habitacionales; recientemente construyó el nuevo hotel identificado comercialmente como **Santa Bárbara**, localizado sobre la carretera Manzanillo-Salagua.

³¹⁴ Los turistas usualmente provienen de Michoacán, Guadalajara, Aguascalientes y Durango; mientras que entre los meses de diciembre, enero y febrero son de Estados Unidos y Canadá, principalmente.

1983), sino también entre 1978 y 1983 los hoteles de esta naturaleza se convirtieron en los espacios construidos predominantes de la industria turística costera, sumando 1780 cuartos, como se aprecia en el cuadro siguiente:

CUADRO NÚM. 35
AUGE Y CONSTRUCCIÓN DE HOTELES DE CLASE MEDIA (1978-1983)

Año	Evolución de la oferta de hospedaje
1978	1211 habitaciones
1979	1318
1980	1500
1981	1723
1982	1780
1983	1795

Fuente: SPP., 1985: 158

Desde la segunda mitad de la década de 1980 tanto la mayor presencia e inversiones de la iniciativa privada como el Gobierno Federal a través de FONATUR y sobre todo a través del Plan Colima-, se tradujeron en la construcción de más cuartos -entre nuevos y remodelados-, agregándose cerca de mil cuartos hoteleros más -,destacando los hoteles Fiesta Mexicana- de 4 estrellas, en Playa Azul-; el hotel Sierra Manzanillo -de 5 estrellas, en la bahía de la Audiencia-; y el hotel Cortijo Blanco inicialmente y hoy Vista Playa de Oro- (Plan Colima 1988), mientras que la última década del siglo XX la construcción de hoteles de tres y cuatro estrellas continuó marcando el mayor dinamismo y crecimiento como espacio habitacional creciente, sumando (13) hoteles de 4 estrellas más; (17) de 3 estrellas; (12) de 2 estrellas; y (10) de 1 estrella (Barrios 1994); a tal grado que aún hoy en día el litoral de Manzanillo (2001-2002) se caracteriza por el predominio de cuartos hoteleros construidos de clase media familiar (72 %), siendo esta clase de espacio social de descanso turístico temporal el sello predominante del contenido material sectorial en Manzanillo.

4.9. La bahía y su transformación en espacio residencial privado

En el periodo 1970-2000, entre las funciones socioeconómicas fundamentales que adquirió la bahía de Manzanillo fue convertirse en espacio residencial privado de descanso y ocio temporal turístico de familias del Occidente mexicano.

En tal sentido, la privatización y transformación de las costas de Manzanillo en espacio habitacional de playa de uso privilegiado para familias de clase alta,

expresa la cristalización de espacios residenciales de descanso para las familias que cuentan con la capacidad económica para construir y disfrutar de condiciones naturales excepcionales, accesibles por la facilidad y rapidez de desplazamiento automotor, gracias a la infraestructura terrestre regional –sobre todo la carretera de cuatro carriles Guadalajara-Colima-Manzanillo- construida durante la presidencia de Miguel de la Madrid (1982-1988). Por ejemplo entre 1989 y 1992 más del 90 por ciento de las compras de bienes raíces de playa fueron realizadas y registradas por turistas que declararon ser del estado de Jalisco, y de la ciudad de Guadalajara principalmente, mientras que el 10 por ciento de quienes compraron lotes y construyeron residencias de descanso temporal dijeron ser nacidos en estados como Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes y Michoacán, entre otros.

La transformación de las condiciones naturales de playa en espacio habitacional privado, cristalizado a través de la construcción de edificios multifamiliares, se caracterizan; por regularse bajo el régimen de propiedad en condominio; por constituir edificaciones horizontales de entre 2 y 4 pisos de construcción en promedio, (aunque hay edificios de hasta 7 pisos); por estar construidas frente a la playa; por contar con instalaciones tales como una o dos albercas, terraza panorámica común, canchas deportivas y áreas verdes. Cada unidad habitacional está equipada con los servicios urbanos integrales -cocina integral, cortinas eléctricas, terminados de lujo, aire acondicionado, terrazas escénicas marítimas, etcétera- constituyendo tales espacios privados la expresión de condiciones de descanso privilegiado de un turismo económicamente diferenciado, de tal manera por ejemplo que tales edificios, además de corresponder a categorías socioeconómicas diferenciadas en cuanto a las condiciones de lujo y confort habitacional, son también espacios las familias económicas pudientes promueven prácticas de identidad, convivencia y estrechez de lazos familiares.

Por otra parte, en cuanto a la localización de estos edificios de descanso privado construidos a lo largo de la bahía de Manzanillo,³¹⁵ existen franjas o áreas territoriales específicas seleccionadas, destacando en cuanto a concentración y densidad de dichas construcciones: a) la península de Santiago –derivado en parte

³¹⁵ Entre 1984 y 1985 las costas de Manzanillo observaron un auge en la construcción de espacios habitacionales privados a raíz de que en Puerto Vallarta se prohibió esta clase de residencia turística.

por el carácter de exclusividad que posee la zona-; b).la franja de playa Olas Altas en la bahía de Santiago; c) la bahía de Miramar –contiguos a los complejos turísticos Vida del Mar y Club Santiago; y, d) La bahía playa Azul-Santo Domingo, Salagua; y, e) la franja de playa entre las Brisas-playa Azul; en estas condiciones tales edificios enfrentan una fragmentación y segmentación privada del espacio costero, como son los casos de:

1) La península de Santiago, caracterizada por el contrario con el mayor número de edificios multifamiliares y casas residenciales habitacionales, y en este mismo sentido entre los de mayor exclusividad por la ubicación y constructibilidad geográfica (ver anexo 8).

2) Olas Altas en la bahía de Santiago, donde se localiza el segundo conjunto de edificios residenciales de uso privado, comenzándose a construir en la década de 1960 por familias de altos ingresos del Occidente de México y principalmente de la ciudad de Guadalajara, hasta estar convertida hoy en día en una de las (2) franjas de playas de Manzanillo con el mayor número de edificios construidos privados de naturaleza residencial, incluso localizándose algunos de los más exclusivos de la bahía. Ver el cuadro siguiente:

**CUADRO NÚM. 36
CONDOMINIOS PRIVADOS EN OLAS ALTAS, SANTIAGO**

Edificio habitacional	Número de departamentos	Año que entró en servicio
Olas Altas	35	1973
Las Gaviotas	18	1976
El Tucán *		1976
La Higuera	16	1986
Los Almendros	16	1986
La Tortuga	4	1987
Los Doros ***	6	1988
Las Palmas	4	1990
Unicornio *	24	1990
El Delfín	S/Inf.	S/Inf.
La Iguana	12	1991
Los Arcos °	10	1991
Palma Alta	36	
Manta raya	10	1993
La Palapa **	4	
Sin nombre °**	16	1994
El Doral *		
Flamíngos (fuera de servicio)	11	

* Edificios en remodelación por haber sido afectados por un sismo

** Edificio en construcción (90 %)

*** No tienen frente a la bahía

(TRABAJO DE CAMPO, agosto-octubre de 1997)

Algunos de estos edificios multifamiliares residenciales privados, se caracterizan por constituir construcciones verticales, de los más altas, y más antiguas de la bahía como La Gaviota (nueve pisos); El Tucán (nueve pisos); El Unicornio (siete pisos)-; mientras que las demás construcciones son horizontales. Otros edificios destacan por el diseño moderno y acabados arquitectónicos de lujo refinado que poseen en cuanto a fachada, espacios habitacionales individuales, instalaciones de buen gusto –terraza panorámica, cortinas electrónicas, cocinas integrales, clima, etcétera- y disponibilidad de espacios comunes –alberca, terraza y acceso directo a la playa. Como los edificios Manta raya, La Iguana, etcétera; incluso el condominio Palma Alta destaca por ser el único que dispone de canchas de tenis exclusivas para sus propietarios. En general en esta zona los edificios compiten entre sí en cuanto a arquitectura y confort espacial habitacional.

En cuanto a los propietarios de estos espacios habitacionales exclusivos, más del 90 por ciento son originarios de la ciudad de Guadalajara, y del estado de Jalisco principalmente, y como usuarios residenciales se caracterizan en general por utilizarlos habitacionalmente sólo en las temporadas altas, aunque hay quienes los usan regularmente los fines de semana. Hasta 1997-1998, entre sus propietarios destacados están familias jaliscienses connotadas como Aranguren (industriales); Arregui (constructores); Castellanos (Coca Cola); Salinas y Rocha (muebles); Jiménez (automóviles); Orendain (tequila), Urrea (ferreteras); Quiñones, Del Valle, García, Mora, etcétera, destacándose también aquellos que poseen varios departamentos en un solo edificio, o en varios edificios de la misma calle, o incluso en otros condominios de la bahía de Manzanillo. Casos como el edificio La Iguana se caracterizan también porque sus condóminos se conocen entre sí debido a que entre ellos mantienen afinidades profesionales, empresariales y familiares. Por ello, algunos de los edificios observan criterios de uso habitacional muy estrictos, de tal manera por ejemplo que los propietarios no permiten que se renten los departamentos, o que cualquier persona pueda comprar un departamento en el edificio. De cualquier manera como lo señala uno de los entrevistados "vivir en la playa es un privilegio que cuesta mucho."³¹⁶

³¹⁶ Sin embargo la calle Olas Altas donde se localizan estos edificios multifamiliares guarda un estado de deterioro y descuido urbano en general. La calle perdió el empedrado original, y posee montículos de arena que hacen charcos en las temporadas de lluvia, aunque hay obras parciales

3) La bahía Brisas-playa Azul, es otra de las franjas de playa caracterizadas por el predominio de construcciones de edificios residenciales de uso privado, empezándose a construir en la década de 1970 por parte de familias pudientes del Occidente del país hasta hoy en día, como lo indica el cuadro siguiente:

**CUADRO NÚM. 37
MULTIFAMILIARES PRIVADOS LOCALIZADOS EN LAS BRISAS- PLAYA AZUL***

	Departamentos habitacionales	Año que entró en servicio
Court de Manzanillo*	10	1955
Roca del Mar	39	1973
Posada del Sol	10	1974
Casas Mañana	12	1976
Sin nombre	6	1976
Canta mar	8	1976
Mar y Mar	21	1977
Garzas Playa	8	1978
Palomar	14	1978
Judith	13	1980
Pelicanos	16	S/INF.
Lina Mar	4	1986
Playa Blanca	16	1987
Los Corales	14	1988
Palma Sola	15	1988
Sin Nombre	4	S/INF.
Brisa sol	35	1989
Sin Nombre**	4	1989
Villas del Mar	S/Inf.	S/Inf.
Mirador de las Hadas**	50	1991
Pacífico Azul	143	1991
Veleros	8	1992
La Gaviota	16	1992
Brisas del Puerto	40	1992
Las Palomas	20	1993
Manzanillo Plaza Resort	12	1993
Villas del Pescador	22	1993
Villa Mar	S/Inf.	S/INF.
Playa Real	12	1993

* ORIGINALMENTE OPERÓ COMO BUNGALOW PRIVADO

** FUERA DE SERVICIO

(TRABAJO DE CAMPO, agosto- octubre de 1997)

de embellecimiento –pintura, adornos, jardineras, plantas de ornato, etcétera- en las calles pequeñas de acceso a la playa; además algunos de los terrenos baldíos del lugar, sobre todo aquellos de carácter ejidal están llenos de hierba y maleza. Los edificios multifamiliares y su estado de mantenimiento contrastan con el deterioro de la calle, los terrenos baldíos y edificaciones abandonadas del lugar. Los habitantes de Santiago popularmente identifican la calle Olas Altas como “la calle de los ricos”.

La mayoría de los multifamiliares edificados en esta franja de playa, tienen una estructura horizontal –tres plantas en promedio-, excepto los condominios Pacífico Azul que posee ocho niveles siendo el más grande y el Condominio Las Palomas que cuenta con cinco niveles; son además construcciones de un carácter arquitectónico diverso como las edificaciones más antiguas y sobrias –Court Manzanillo, Palma Sola, etcétera-, hasta las de mayor lujo –Pacífico Azul- que incluye canchas de tenis para el uso de los propietarios exclusivamente.

En cuanto a los propietarios de estos espacios habitacionales, el perfil socioeconómico que presentan es heterogéneo en cuanto a procedencia, posición económica y profesional. Así por ejemplo los edificios como Casas Mañana y Posada del Sol, se caracterizan porque sus propietarios son turistas de origen extranjero exclusivamente usando las instalaciones para descansar sólo los meses de diciembre a marzo; en los edificios Roca del Mar y Playa Blanca, Garzas Playa, Plaza Resort, entre otros los propietarios son turistas de origen nacional y extranjero. –Estados Unidos, Guadalajara, México entre otros-; en los edificios Playa Real, Court Manzanillo y Lina Mar, los propietarios se distinguen por poseer entre sí vínculos familiares; en los edificios Corales, Palma Sola, Veleros, los propietarios se identifican por poseer el mismo perfil profesional; en Las Palomas y Pacífico Azul los propietarios pertenecen a familias millonarias; en los edificios Roca del Mar, El Palomar; Brisa sol, etcétera los propietarios se caracterizan por usarlos ocasionalmente pero también por rentarlos; y en los edificios Brisas del Puerto, Pelícanos, Canta mar, Mar y Mar y Villas El Pescador los propietarios se caracterizan por ser predominantemente de origen jalisciense y/o de la ciudad de Guadalajara.

4). La bahía Santo Domingo playa Azul, constituye otra de las franjas de playa en Manzanillo caracterizadas por la construcción de edificios habitacionales de uso privado contiguamente, como se expresa en el cuadro siguiente:

CUADRO NÚM. 38
MULTIFAMILIARES PRIVADOS LOCALIZADOS EN LA FRANJA
DE PLAYA SANTO DOMINGO- PLAYA AZUL

	Número de departamentos	Año que entró en servicio
Chanoc	5	1967
Nautilus *	12	1984
El Coral *	8	1986
Aves del Fuego y del Paraíso	80	1987
El Quetzal	8	1986
La Flojera	20	1990
Porto Alegre	14	1987
San Marino	16	1993
El Pelicano *	18	1992
El Cangrejo	19	1989
Playa Vieja	17	1990
Playa Brava	8	1991
Tabachines	15	1988
Flamingos *	20	1988
Plainco **		
Sin nombre	9	S/F.

* Sin frente a la bahía

** En construcción

(TRABAJO DE CAMPO, agosto-octubre de 1997)

Ocho de estos edificios multifamiliares se caracterizan por haber sido construidos entre 1988 y 1993, aunque también se encuentra el más antiguo de la bahía –CHANOC-, siendo la mayoría de los edificios de entre tres y cuatro pisos, aunque algunos como Playa Brava cuentan con elevador; casi todos poseen diseños arquitectónicos modernos y con terminados de lujo interiormente.

La mayoría de quienes poseen departamentos habitacionales en los edificios de esta zona, provienen de la ciudad de Guadalajara y del estado de Jalisco. Así, edificios como Aves del Fuego y El Paraíso se caracterizan por ser objeto de renta por parte de los propietarios; otros como El Flamingos se distinguen por tener propietarios de diversos estados del país; el edificio La Flojera posee como distintivo que la mayoría de los condóminos posee un status social de clase media en promedio –profesionistas, pequeños empresarios, laboratoristas, contadores, etcétera-; mientras que edificios como Playa Brava y Playa Vieja poseen como rasgo distintivo que sus propietarios "forman parte de una misma familia adinerada

de la ciudad de Guadalajara” (Sra. Nandy, administradora de este condominio, en entrevista, Manzanillo, 10 de septiembre de 1997).³¹⁷

Quizás en los últimos 35 años la construcción y transformación de la bahía de Manzanillo en espacio habitacional de uso privado, tiene como característica más relevante la participación principal de actores empresariales de origen jalisciense, muchos de los cuales están dedicados a los sectores inmobiliario o de la construcción profesional y exitosamente, además de formar parte e integrar familias económicamente reconocidas, como los casos del Sr. Felipe Arregui, Vásquez Aldana, Hernández, Amezcua, Jesús Orozco y Familia, Guillermo Casillas Buelna, Jaime Arreola, Anaya, familia Robles Gómez, A. Petersen, Sánchez Barba, etcétera

Son estos actores empresariales de Jalisco los que más recientemente han hecho del ramo inmobiliario y de la construcción de bienes residenciales de playa no sólo fuente de acumulación de capital, sino también convertido la bahía en su lugar de descanso habitacional y ocio temporal preferido. Así, con relación a lo primero, destaca el Arq. Vásquez Arroyo, quien en la década de 1990 se distingue por poseer diversos departamentos habitacionales en la bahía de Manzanillo para descanso familiar y para rentar o vender, por ser propietario o participar en empresas constructoras que trabajan en la bahía construyendo edificios habitacionales, comerciales para vender o rentar, por ser propietario de giros comerciales, y sobre todo por haber construido y ser propietario de uno de los más importantes centros comerciales como es la Plaza Comercial Manzanillo, en Salagua.

Al respecto, el siguiente cuadro expresa el predominio de empresarios en el ramo de la construcción turístico-residencial de origen jalisciense en litoral de Manzanillo más recientemente:

³¹⁷ En 1997, La calle Santo Domingo que sirve de acceso y tránsito a esta zona de edificios habitacionales está sin empedrado y descuidada, algunas partes carecen de banquetas y de machuelos, el alumbrado público es deficiente, además de que existen lotes abandonados y llenos de maleza.

**CUADRO NÚM. 39
EMPRESARIOS CONSTRUCTORES EN LA BAHÍA Y
LUGAR DE PROCEDENCIA (1985-2001)**

Constructor	Origen	Bien O Producto Turístico
Sr. John Bartlett	EU	Hotel La Posada
Sr. John Bartlett y Constructoras: Matute y Terramar, S.A.	EU	Roca del Mar *
Arq. José Moisés Estrada Ríos y Ernesto Fernández López	Guadalajara	Mar y Mar y Playa Blanca *
Guillermo Jiménez Lizárraga	Sinaloa	Cantamar*
Jorge Newton Ibarra	Guadalajara	Villas del Pescador*
Constructora Invermar (Victor González Ahumada)	Guadalajara	Las Palomas *
José Octavio Diéguez	Guadalajara	Playa Mar *
Grupo Omega, S.A.	Guadalajara	Hotel Marina Puerto Dorado; y Brisas del Mar *
Grupo Diestro, S.A.	Guadalajara	La Gaviota; Pelícanos y Flamingos *
Grupo San Bernardo	Guadalajara	Pacífico Azul *
Inmobiliaria Villa Sol	Guadalajara	Brisasol *
Inmobiliaria de TV	México	Pasaje Las Brisas *
Situr (Sidec) ***	Guadalajara	Club Vacacional Plaza Las Glorias
Plainco, S.A.de C.V. **	Guadalajara	Suites Olas Altas; Hotel playa Azul y Conjunto Playa Azul
Promotora Residencial Olas Altas, S.A.	Guadalajara	Palma Alta, Vista Roca y Brisa Sol
Tribasa		Adquirió extensiones considerables de terreno cerril en la bahía (Noventas)

* CONJUNTO HABITACIONAL REGIDO BAJO LA FORMA DE CONDOMINIO

** CONSTRUYÓ EN FIMAGA

*** DE LOS HERMANOS MARTINEZ GUITRON, TAMBIEN PROPIETARIOS DEL HOTEL PLAZA LAS GLORIAS

(TRABAJO DE CAMPO, agosto de 2001).

De esta manera, Manzanillo hoy en día en parte constituye un lugar de playa construido con fines de descanso residencial regional, que expresa no sólo la cristalización y cambios en los contenidos materiales del lugar, sino esencialmente la consolidación de un capitalismo inmobiliario turístico sobre la premisa esencial de la incesante privatización del litoral sobre todo desde los años setenta y a la vez del proceso comercial inmobiliario en forma fraccionada para optimizar la rentabilidad. El cuadro núm. 40 muestra el estado que guarda el litoral en el año 2002.

CUADRO NÚM. 40
FRACCIONAMIENTOS COMERCIALES EN LA BAHÍA DE MANZANILLO (2002)

NOMBRE	BAHÍA DONDE SE LOCALIZA
Playa azul	de Manzanillo
Salagua	"
lotificación El Tajo	"
península de Santiago	punta de Santiago
La Punta	punta de Santiago
La Audiencia	punta de Santiago
bahía de Santiago	de Santiago
La Quereencia	"
Olas Azules	"
bahía de Santiago (Maeva)	"
Sierra Madre (club Santiago)	"
península de Juluapan (Vida del Mar)	"
península de Juluapan	Punta Juluapan
Majagua	Miramar
Isla Navidad	cerro e isla de San Francisco

Fuente: (TRABAJO DE CAMPO, agosto de 2001)

Hoy en día el litoral de Manzanillo no sólo se ha privatizado en general sino también su incesante mercantilización capitalista mediante su fraccionamiento está expresado en su definición inmobiliaria turístico residencial que funciona como un objeto técnico y sistema técnico complejo, estimulando por ejemplo en el 2001 una atracción y desplazamiento turístico de 130 mil visitantes en promedio anualmente, la generación de "cerca de 10 mil empleados directamente y a 24 mil trabajadores de manera indirecta";³¹⁸ un crecimiento sostenido y dinámico en la última década del 10 %;³¹⁹ y una participación aproximada "del 12 % de la PEA" (Moreno, 1999, anexo).

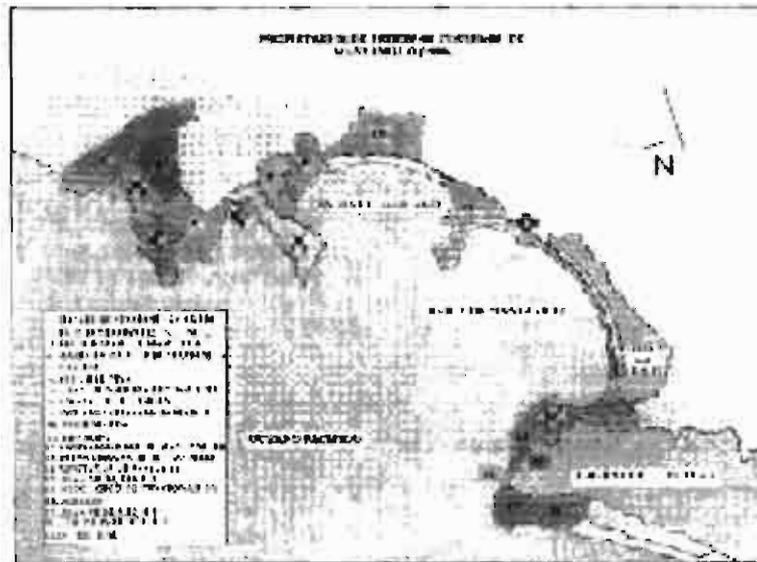
En los últimos 35 años en Manzanillo se consolidó un modelo de acumulación capitalista inmobiliario, expresado tanto en la fragmentación de las construcciones y contenido material urbano con relación a la explotación económica y uso final de carácter privado del suelo costero –oscilante entre el hotel y el carácter habitacional privado-, a la vez es muestra de definido objeto y sistema

³¹⁸ Entre 1999- 20001 son contabilizados más 637 establecimientos turísticos en la entidad (Ibid.: 322).

³¹⁹ Actualmente, franjas de playas como Peñitas; la laguna de Juluapan; Majagua, playa de Oro, y La Culebra, etcétera, son consideradas las de mayor potencial turístico.

técnico turístico definido y estructurado con relación a las condiciones naturales de playa excepcionales del lugar. Ver al respecto el mapa núm. 8 siguiente con relación a la privatización costera hasta la década de 1990.

**MAPA NÚM. 8
TENENCIA PRIVADA EN EL LITORAL (1990)**



4.10. La Industria minera de hierro Peña Colorada

Aunque en Colima los antecedentes de impulsar su establecimiento se remontan al sexenio del presidente Adolfo López Mateos, fueron los gobiernos de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) y sobre todo de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), quienes a través de promover la política económica denominada “mexicanización” con relación a la actividad minera nacional ³²⁰ se caracterizaron por darle un impulso decisivo a esta industria económicamente estratégica.

Con este objetivo central, tanto Díaz Ordaz como Echeverría Álvarez realizaron esfuerzos considerables de impulsar la industria minera mexicana caracterizándose institucionalmente por basarse en dos variantes fundamentales: a

³²⁰ El discurso oficial era que la “minería sea una realidad inmediata y permanente, y que los recursos no renovables se utilicen en beneficio de las mayorías” (proyecto de Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en materia minera, enviado por el presidente de México Luis Echeverría Álvarez al Congreso de la Unión el 2 de octubre de 1975).

través de impulsar la formación y establecimiento de entidades paraestatales, o en asociación con grupos privados, pero siempre con un criterio invariable de desarrollo compartido; de tal manera que entre la década de 1960 y la de 1970 la participación del sector público en la minería nacional pasó de “menos del 15 por ciento del valor total de la producción al 35 por ciento en 1975” (NAFINSA, 1975).

El cuanto a la industria siderúrgica nacional particularmente el gobierno del presidente Luis Echeverría se distinguió por convertir el sector siderúrgico en sector prioritario del gasto público, dando lugar al establecimiento de complejos industriales de acero como el complejo siderúrgico en el puerto de Lázaro Cárdenas en Michoacán, así como de importantes empresas dedicadas a la extracción de mineral de hierro como el referido al caso del Consorcio Minero Benito Juárez Peña Colorada en el puerto de Manzanillo, Colima, teniendo la política del presidente Echeverría expresamente el objetivo general de “equilibrar el desenvolvimiento en las diferentes regiones industrializadas del país.”

Durante el gobierno presidencial de Luis Echeverría Álvarez se formó un Comité Técnico –integrado por varias Secretarías de Estado–, abocado al estudio, localización, y determinación de conjuntos, parques y ciudades industriales que habrán de formarse; a la ampliación o creación de obras de infraestructura; así como a la selección y promoción de empresas que habrán de establecerse en los polos detectados. Al seleccionar los nuevos polos de desarrollo se observará que existan vías de comunicación, energía eléctrica, centros de enseñanza, infraestructura, y servicios, que permitan operar a las nuevas industrias y albergar a la población que se trasladará a ellos sin realizar cuantiosos gastos (BANAMEX, 1972)

Bajo ese contexto, y en parte derivado de que en la industria siderúrgica nacional mexicana existía una acentuada importación de insumos chatarra, en la primera mitad de la década de 1970 el Gobierno Federal de Luis Echeverría decidió acelerar la instalación y puesta en operaciones del complejo extractivo de mineral de hierro Peña Colorada en el puerto de Manzanillo, a la vez de autorizar la ampliación de las principales plantas siderúrgicas del país, incluyendo el inicio de la construcción del complejo SICARTSA en Michoacán, con el propósito de

incrementar la producción de acero para cubrir las necesidades del país y sustituir importaciones de materias primas.

Entre los criterios del Gobierno Federal para tomar la decisión de impulsar el establecimiento del consorcio minero Benito Juárez Peña Colorada en Manzanillo fueron la cercanía de los importantes depósitos de mineral de hierro ubicados en la sierra de Minatitlán, Col.; la disponibilidad de energía eléctrica; la disponibilidad de una red ferroviaria que funciona o que se puede construir con una inversión razonable; la cercanía de los mercados futuros; y sobre todo la cercanía a un puerto que facilite la exportación de productos; etcétera; en este sentido el criterio fundamental considerado como Godau Schuking señala fue "el costo de transporte, pues influye fundamentalmente en todas las áreas de la actividad industrial, constituye el factor económico decisivo sobre el insumo de materias primas, como carbón, mineral, electricidad, y en el producto de embarcar los materiales terminados al mercado nacional e internacional " (1982: 120- 121).

La selección del puerto de Manzanillo por parte del Gobierno Federal tuvo que ver con el original sistema de transporte del mineral de hierro a bajo costo y con seguridad desde los yacimientos localizados al norte de la entidad hasta el lugar de desemboque y peletización industrial del mineral de hierro, esto es, en un sistema mediante tubería que aprovecha la fuerza de gravedad para trasladar el mineral de hierro en polvo mezclado con agua, desde los depósitos de Minatitlán, Colima hasta el ejido Tapeixtles, cercano al puerto de Manzanillo, además de también ponderar la localización de la planta en función de los criterios económicos más favorable para la empresa con relación al uso del puerto para el caso de que se desee hacer, a futuro, proyecciones de mayor envergadura en lo concerniente a integración siderúrgica, o en el caso de que alguno de los socios de Peña Colorada tuvieran en el futuro reservas nuevas, eventualmente pudieran enajenarse a las partes sociales de la empresa a la producción de mineral peletizado, a la siderúrgica Las Truchas, Michoacán.³²¹

³²¹ En la inteligencia de que la conducción por cabotaje a base de remolcadores sería sumamente barato.

La decisión del Gobierno Federal de construir la planta peletizadora de hierro cerca del puerto de Manzanillo se apoyó porque si el yacimiento de mineral de hierro se llegara a acabar, tal planta industrial no quedaría obsoleta, ya que sería muy factible alimentarla con concentrados que provinieran de otros yacimientos del país o incluso del extranjero,³²² además de que, por otra parte, la ubicación próxima al puerto de dicha planta iba a facilitar o propiciar el considerar eventuales medidas compensatorias en función a factores de balanza de pagos.

La empresa minera Benito Juárez-Peña Colorada inicialmente se constituyó como una industria extractiva de carácter paraestatal teniendo como accionistas a las empresas más importantes del ramo siderúrgico nacional como Hojalata y Lámina, S.A. (HYLSA) –capital privado-; Tubos y Acero de México, S.A.- (TAMSA)-capital privado-; Fundidora Monterrey, S.A. (FUMOSA); Altos Hornos de México, S.A.(AHMSA); y, el propio Gobierno Federal como accionista mayoritario, teniendo como antecedentes estudios exploratorios de cuantificación, calidad, y ubicación del mineral de hierro (1968-1970), siendo autorizada la construcción industrial en una primera etapa entre 1971 y 1974, y una segunda planta entre 1975-1979, constituye hoy en día un complejo productivo minero integrado por dos núcleos o plantas industriales, geográficamente separadas: siendo una de extracción de mineral ubicada en Minatitlán, Colima y otra de peletización del mineral en Tapeixtles, Manzanillo, unidas ambas plantas a través de un ferroaducto doble de 44.7 kilómetros de extensión por el que baja el mineral bajo el principio impulsor de la gravedad;

En la planta peletizadora se efectúa el proceso industrial de conversión del mineral de hierro en polvo a pequeñas esferas o nódulos endurecidos denominados pélets, con una capacidad instalada de producción para elaborarlos cercana a los 3 millones de toneladas anualmente, y desde sus operaciones iniciales (1974), tuvo como característica estar vinculada verticalmente con el sector siderúrgico nacional en calidad de fuente de abasto de mineral de hierro principal, a través del denominado eje ferroviario central que enlaza al puerto de

³²² En la década de 1970 hay una coincidencia con la tendencia mundial de ubicar todas las instalaciones relacionadas con la industria siderúrgica en la zona de influencia de un puerto

Manzanillo con ciudades como Colima, Guadalajara, y México, y con las principales empresas siderúrgicas del país, además de estar conectado por vía marítima con la empresa SICARTSA en el puerto de Lázaro Cárdenas, Mich.³²³

La planta peletizadora Peña Colorada requirió una inversión de 1 322 millones de pesos, y ocupa una superficie plana de 69 hectáreas de extensión otrora perteneciente al ejido Tapeixtles, y para la apropiación y adecuación de dicha superficie agrícola y ganadera con fines industriales la empresa minera Benito Juárez- Peña Colorada tuvo que negociar con los antiguos propietarios no sólo un precio comercial de compra favorable para los ejidatarios del lugar, sino también establecer el compromiso de dar empleos y realizar obras de infraestructura urbana dentro de esta comunidad ejidal.

En la década de los setentas como empresa paraestatal inicialmente llegó a emplear a más 1500 trabajadores directamente,³²⁴ la mayoría procedente del sur de Jalisco -Pihuamo; Tecalitlán; Ciudad Guzmán; Tamazula; etcétera-, y de otros estados de la República Mexicana.

Sin embargo, en los años ochentas en un contexto en que los países más industrializados “comenzaron a desalentar y cancelar su producción siderúrgica por ser costosa económicamente, y por sus altos grados contaminantes” (Expansión, mayo 27 de 1987, Pág.9), la siderurgia mexicana observó como el Gobierno Federal tendió a dejar crecientemente la producción del acero en manos del capital privado, expresándose sobre todo en la política nacional del gobierno presidencial de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) de poner en venta las empresas mexicanas más importantes y rentables en el ámbito latinoamericano como SICARTSA y AHMSA, así como también sus filiales extractivas de hierro.

Hoy en día, aunque sigue habiendo una extracción y producción de acero considerable en el país, ésta ha dejado de ser prioritaria para el Gobierno Federal, mientras que en el caso de la minera Peña Colorada hoy en día es propiedad de capital privado de origen hindú.

³²³ El Puerto Interior de Manzanillo dispone del acondicionamiento e infraestructura portuaria especial para cargar mineral de hierro a las embarcaciones.

³²⁴ Siendo Director de la empresa el Lic. Miguel Alessio Robles (1970-1982).

FOTO NÚM. 19
CONSORCIO MINERO PEÑA COLORADA



Fuente: Uno más uno, Enero 1988.

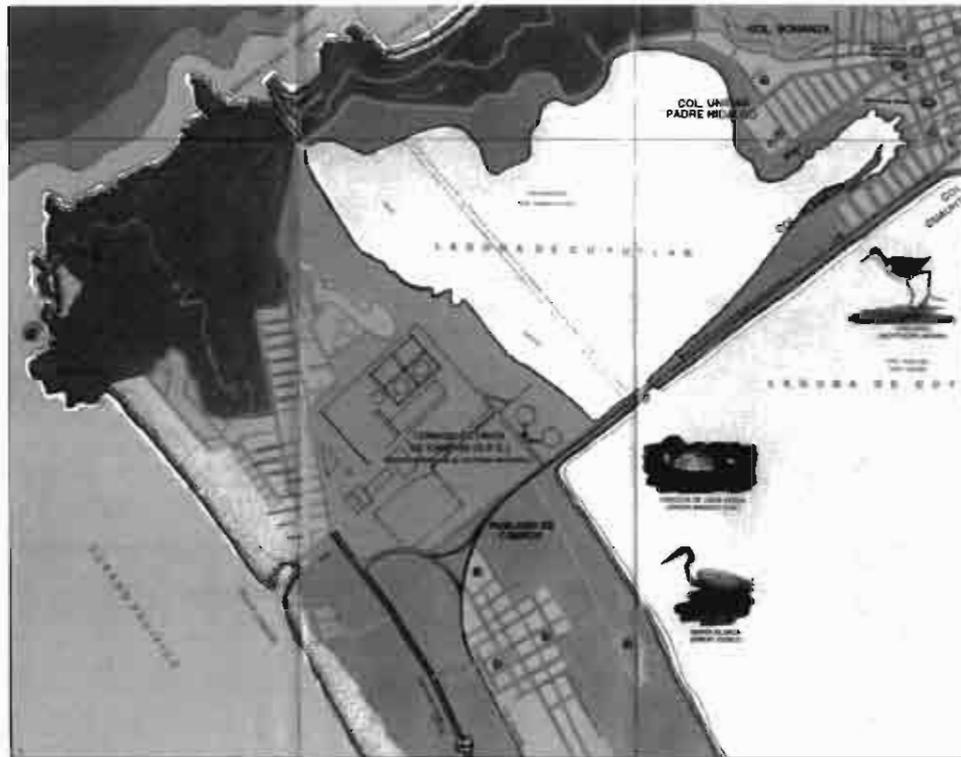
4.13. La Central termoeléctrica de Manzanillo (CFE)

A mediados de la década de 1970 la empresa paraestatal Comisión Federal de Electricidad (CFE) que genera, produce y distribuye la energía eléctrica nacional, en el contexto del programa de obras e inversiones del sector eléctrico expresó la necesidad de aumentar la capacidad instalada de la región Occidental del Sistema Interconectado eléctrico Nacional, mediante la construcción de una nueva una central termoeléctrica con la capacidad de generar 1 200 MW de electricidad, eligiéndose la ciudad puerto de Manzanillo para dicho propósito industrial.

Con el objetivo de generar energía eléctrica al mínimo, fue iniciada en 1974 la central Termoeléctrica en Manzanillo para satisfacer principalmente los requerimientos de energía de la zona Occidental, influyendo en tal decisión: encontrarse relativamente cerca, disponer de facilidades portuarias para el suministro de combustibles, y por los requerimientos de agua para el enfriamiento de una central que para generar 1 200 MW requería 50 m³/s para los sistemas de

enfriamiento, y era necesario localizarla en la costa y emplear agua del mar (CFE, 1976).

PLANO NO. 12 LOCALIZACIÓN DEL COMPLEJO TERMOELECTRICO



Fuente: Pizano, 1994.

En 1974 iniciaron los trabajos de selección del lugar y los estudios pertinentes para instalar la planta eléctrica, determinándose una franja de terreno plano entre la laguna de Cuyutlán, -al sureste de la ciudad- puerto de Manzanillo-, por su poca profundidad, y la zona de playa, principalmente por la poca resistencia del suelo, como lugar que reunía las condiciones de área mínima suficiente para la localización de la termoeléctrica; debido a que la planta futura a construirse está rodeada de agua, los técnicos conciben que la margen sur de la laguna de Cuyutlán, alojaría la obra de toma, a la que llegaría el agua limpia del mar mediante

el Canal de Ventanas, que se construiría en el año de 1977, y el agua caliente se descargaría en la zona de playa mediante ductos.

La central Termoeléctrica denominada General Manuel Álvarez está compuesta por cuatro unidades, con capacidad nominal de 300 MW cada una 1 200 MW-, y la generación de electricidad está integrada al denominado Sistema Interconectado Nacional, mediante las siguientes líneas de transmisión: Manzanillo-Acatlán, Jal. (170 Kms.); Manzanillo-Atequiza, Jal. (210 Kms.); Manzanillo-Colomo, Col. (7 Kms.); Colomo-Colima II (70 Kms.); y Colima II-Colima I (10 Kms.), formando esta red parte del área de control occidental.

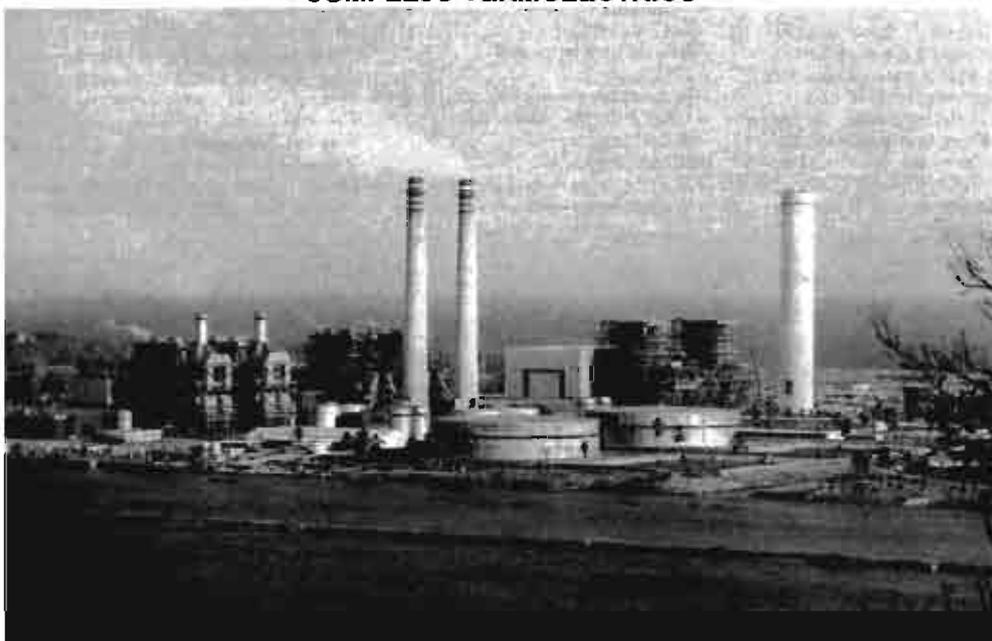
Asimismo, derivado de la situación geográfica de esta termoeléctrica por estar rodeada de agua marítima y lacustre, fue necesaria la construcción de tres líneas a través de la laguna de Cuyutlán, implicando desarrollar técnicas de construcción para cimentar torres de agua, acarreado grandes dificultades su ejecución por el bajo tirante de agua y estar supeditados a los cambios de marea de la laguna.

Para la generación de electricidad, las unidades 1 y 2 fueron diseñadas para quemar sólo combustóleo pesado (Bunker "C"), mientras que las unidades 3 y 4 pueden quemar combustóleo o gas, o una mezcla de ambos, calculándose un consumo de combustóleo de 1 738 m³ diarios por unidad, y de gas de 1 710 m³ aproximadamente. El combustible que consume, es traído desde Lázaro Cárdenas, Mich., y Estados Unidos., y a través del muelle de PEMEX de Manzanillo se descarga y envía hasta la termoeléctrica mediante un oleoducto de 4. 4 Km.

El complejo termoeléctrico requirió una inversión de 3 569 millones de pesos localizándose en el ejido Campos y se comunica con la ciudad-puerto de Manzanillo por medio de una carretera de poco más de un kilómetro bordeando la laguna de Cuyutlán por el sur de la ciudad. Para comunicar la termoeléctrica con la carretera costera Cuyutlán-El Colomo y evitar dificultades de tránsito vehicular por la ciudad de Manzanillo, la CFE construyó un tramo de carretera de 8. 5 Km. de longitud.

En cuanto al personal empleado en la construcción de la infraestructura termoeléctrica, en 1978 en que se inició la construcción definitiva se tuvo un promedio de 1 446 trabajadores, y en julio de 1989 hasta 4 487 empleados siendo la cifra más alta del proceso de construcción de la planta, descendiendo en mayo de 1984 a 1 082, hasta llegar en 1986 a la cifra de 2 500 trabajadores ocupados directamente.³²⁵ Según un trabajo realizado por el Colegio de Jalisco en los años ochenta el 77 por ciento del personal empleado era originario de la entidad; y el resto (23 por ciento) de Jalisco, Michoacán, Guerrero, y el Distrito Federal entre otros. (González, 1984: 23 y 43) Además se construyó un poblado residencial con todos los servicios urbanos en el área contigua a las dos plantas termoeléctricas para fijar a una parte de los empleados directivos y de confianza ante los requerimientos operativos cotidianos del complejo industrial. Ver el mapa de localización de este complejo termoeléctrico:

**FOTO NUM. 20
COMPLEJO TERMOELECTRICO**



Fuente: Uno más uno, Enero 1988.

³²⁵ Un porcentaje considerable del personal foráneo fue contratado posteriormente para trabajar con plaza laboral definitiva en la etapa operativa.

4.14. La industria pesquera

Aunque el Océano Pacífico y la laguna de Cuyutlán que rodean a la ciudad de Manzanillo han sido siempre condición natural potencial como fuente económica alimenticia, hasta años recientes los lugareños practicaron la pesca más con fines de consumo doméstico y en esa medida con bajo perfil tecnológico y comercial, exceptuando el periodo 1940-1960, cuando primero la pesca de tiburón con fines comerciales se tradujo en el establecimiento de una industria pesquera comercial dinámica aunque efímera, y después con la pesca y explotación comercial de tortuga, que también muy pronto dejó de ser atractiva económicamente.



Fuente: Diario de Colima, 2004.

Sin embargo, fue en la década de 1980 cuando el presidente de México Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988), a través del “Plan Colima” entre otros objetivos impulsó al puerto de Manzanillo como uno de los principales puertos pesqueros del litoral Pacífico nacional, y también en esa medida del

establecimiento e impulso de una industria atunera, volviéndose la pesca industrial en nuevo objeto técnico económicamente detonante.³²⁶

En este contexto, el Gobierno Federal a través del denominado Fideicomiso Público Fondo Nacional Para los Desarrollos Portuarios (FPFNDP) -entidad sectorizada de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT)-, construyó en Manzanillo el Parque Industrial Pesquero "Constituyente Francisco Ramírez Villarreal" en Tapeixtles, consistiendo en un complejo puerto industrial pesquero técnicamente integrado por muelles de atraque para las embarcaciones, varaderos, bitas, nave industrial pesquera de procesamiento y enlatado, oficinas administrativas pesqueras, áreas de distribución de combustibles, depósitos y sistemas almacenamiento de agua potable, planta de tratamiento de aguas negras y residuales. Con una inversión total de \$317' 685 000 000 de pesos, destacando desde luego la construcción del muelle de desembarco con el objetivo de "producir 150 mil latas para el mercado nacional y exportar 16 mil toneladas anuales de Atún" (Plan Colima, 1984).

Al respecto, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) realizó dos solicitudes de expropiación a favor del propio Gobierno Federal; la primera el 29 de octubre de 1983 solicitando la "expropiación de una superficie de 11- 66- 95 has. de terrenos ejidales pertenecientes al poblado Tapeixtles para el establecimiento de dicha Terminal Pesquera",³²⁷ y la segunda el 11 de diciembre de 1984 solicitando la expropiación de una superficie 2- 35- 68- 032 hectáreas del ejido Tapeixtles (Gobierno del Estado de Colima, periódico oficial, núm. 13, Tomo LXX, 30 de marzo de 1985; núm. 15, Tomo LXX, 13 de abril de 1985).

³²⁶ El gobierno del presidente Miguel de la Madrid se caracterizó por recuperar el programa regional de Fomento Nacional de Desarrollo Portuario (FONDEPORT) promovido en la década de 1970 cuyos objetivos principales eran: "realizar el desarrollo económico y social en los litorales del país, creando la infraestructura de polos turísticos, habitacionales e industriales..., y efectuar las obras que se requieren tanto para la creación del puerto como de la zona urbana, de acuerdo con la planeación general de ésta, los terrenos que se requieren para la creación del recinto portuario." (ver Diario Oficial de la Federación, 12 de abril de 1984).

³²⁷ En la solicitud de desincorporar dichos terrenos ubicados en el ejido Tapeixtles, el delegado de FONDEPORT estableció "hacer un nuevo desarrollo que traería grandes beneficios a campesinos del lugar por la formación de nuevas fuentes de trabajo y entradas de divisas al estado."

Obtenidas las expropiaciones, se construyó la planta industrial "Pescado de Colima", con la participación de capital privado –nacional y externo- y una inversión del orden de 35 mil millones de pesos, con un capacidad de procesar 24 mil toneladas de pescado, de las cuales 14 mil 400 serán de atún, 7 mil 680 de escama, 1 920 de tiburón, para obtener 10 mil 500 toneladas de alimentos directos y 2 mil 500 toneladas de subproductos tales como harina, aceites y pieles (Plan Colima, 1987: 34).

Posteriormente, se constituyeron las empresas pesqueras mercantiles: Productos Pesqueros Mexicanos con capacidad de producción inicial de entre mil 500 y 2 mil toneladas de productos pesqueros; Alimentos Ultramar S.A. de C.V., disponiendo de una nave para la industrialización de pescado y marisco denominada "Rey Colimán", S.A. de C.V. (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 052137, 18 de mayo de 1990); y la empresa Empacadora de Pescados y Mariscos, S.A. de C.V.

Ambas empresas forman parte de un proceso industrial pesquero integral, pues mientras Productos Pesqueros Mexicanos efectúa la captura del atún, la empresa Alimentos de Ultramar procesa industrialmente el atún cuya capacidad instalada es de 2 mil 400 toneladas anuales de especies marinas –atún, tiburón, camarón-, destacando sobre todo la industrialización del atún dietético demandado por el mercado nacional, además de que a futuro proyecta fabricar ensalada de atún; más recientemente se formalizó la constitución de una nueva empresa pesquera denominada Mar industrias, como única empresa industrial pesquera dedicada a la captura e industrialización del atún aleta amarilla con fuerte potencial de crecimiento derivado de la apertura del mercado europeo desde mediados de 2003.

FOTO NÚM. 21
INTERIOR DE LA PLANTA INDUSTRIAL MAR INDUSTRIA DE MANZANILLO



Fuente: Noticiero, 2006.

Con cerca de dos décadas de haber sido impulsado por el Gobierno Federal el complejo industrial de enlatado de pescado constituye la segunda empresa que industrializa atún en el mercado nacional, además de constituir el complejo industrial pesquero que dispone de la mayor flota marítima del Pacífico mexicano dedicada a la pesca comercial de atún aleta amarilla, produciendo más de 100 toneladas diarias los 6 días de la semana, y ocupando unos mil 200 trabajadores directamente.

Asimismo, para enfrentar los retos productivos y financieros del sector pesquero nacional, tan sólo la empresa Grupomar dedicada principalmente a la pesca de Atún,³²⁸ ha logrado incorporar algunos otros productos como el salmón que se trae de Alaska, y otros productos que no son marinos como el pollo y el pavo

³²⁸ El Grupomar dedicado a capturar atún, pesca en el Océano Pacífico, toda la zona de la Baja California y hasta el sur en aguas internacionales, y en el 2003 una sola embarcación de esta empresa pescó 9 mil 400 toneladas.

4.15. Política, fragmentación industrial y conflictos inter e intra industriales (1970-2006)

En la década de 1970 la política de descentralización y promoción del desarrollo regional polarizado³²⁹ del Gobierno Federal tendiente “a lograr la creación de más fuentes permanentes de empleo, el mejor aprovechamiento de nuestros recursos naturales, humanos, financieros, y un progreso económico armónico y equilibrado en todas las regiones de la República” (SPP, 1987), se notó en la transformación de Manzanillo en polo industrial diversificado esencialmente fragmentado, y a la vez en origen de contradicciones territoriales estructurales.

En el primer caso la acelerada e inducida diversificación industrial funcional que Manzanillo alcanzó, junto con la consolidación del capitalismo inmobiliario de playa impulsado por la iniciativa privada, se dio en el establecimiento y separación de diferentes espacios económicos especializados en una función productiva diversificada, es decir, en la generación en el territorio de una unidad socioeconómica industrial segmentada o fragmentada del espacio en diferentes “subespacios”. Lo anterior redundó tanto en una separación económica funcional, atribuida al espacio como diversidad, como a la vez una división discontinua o parcelada con relación a los procesos de explotación económica de los recursos naturales diversos del lugar y débilmente estructurados entre sí económicamente; una industrialización territorialmente expresada en la desunión socioeconómica industrial, derivada no sólo del carácter impuesto o externo de las funciones económicas que actualmente caracterizan a Manzanillo, sino también porque esencialmente cada industria u objeto técnico opera en si mismo sistemáticamente acorde a las propias necesidades y requerimientos productivos sectoriales. De esta manera, cada uno de los objetos técnicos industriales dominantes localizados en Manzanillo –portuario comercial, abastecimiento de combustibles, turismo, minería, termoeléctrica, y pesca, funcionan a la vez como un sistema técnico, incapaces de existir si no contaran con infraestructura técnica específica, vías y medios de transporte, instalaciones como estacionamientos, edificios, oficinas, accesibles con horarios regulares y conocidos, y si en su propio interior, dichas actividades

³²⁹ El término “fuerzas polarizadas” refiere a los esfuerzos de unidades socioeconómicas diversas por ocupar posiciones en el espacio desde el cual pueden perseguir con eficacia sus objetivos: producción, servicios, desarrollo, etcétera (ver Zygmunt, 1981).

socioeconómicas no estuviesen subordinadas a una coordinación.

Mientras que a la vez, en el segundo caso la diversificación industrial se volvió fuente de contradicciones territoriales inter e intra industriales, expresándose por ejemplo con relación a:

- a) La función portuario-comercial en cuanto a espacio finito disponible, tanto al interior del propio PIM implicando negociaciones y luchas económicas y políticas sordas y desiguales entre las empresas maniobristas, y problemas de saturación por el tráfico de mercancías requiriendo de más espacio disponible que en parte y a futuro implican costos ecológicos a costa de la laguna de San Pedrito,³³⁰ como también en la zona aledaña al PIM que en los últimos 15 años ha dado lugar a una fuerte demanda y especulación de espacios de uso industrial, comercial y urbano en perjuicio de las tierras agrícolas de los ejidos Tapeixtles y Jalipa al norte de la ciudad puerto de Manzanillo;
- b) La incompatibilidad y conflictos entre la actividad turística y la industria termoeléctrica por los efectos contaminantes, expresándose en la demanda presentada por los propietarios del exclusivo fraccionamiento La Punta, quienes preocupados por las emanaciones contaminantes de la planta industrial de la CFE encargaron un reporte a la compañía ENSR International de Houston Texas, a partir de la cual ante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, iniciaron un litigio en contra de la propia CFE por la contaminación producida, ganando dicha demanda el 17 de febrero de 2004.³³¹
- c) El establecimiento del consorcio minero y la central termoeléctrica, cuyos inherentes efectos contaminantes, afectan a la producción agrícola de los ejidos de Tapeixtles y Campos respectivamente, como al turismo³³² en el desorden urbano sobre todo en materia de tenencia de la tierra de carácter ejidal y;
- d) El abastecimiento de combustibles por PEMEX a la central termoeléctrica, cuya

³³⁰ En el 2006- 2007, una de las opciones alternas manejas por API de Manzanillo es la construcción de un Puerto Seco principalmente para el almacenamiento de contenedores.

³³¹ En parte derivado de ello, en el 2006 y 2007 la CFE ha manejado la opción de sustituir el uso industrial de combustible pesado por gas, gestionando en este sentido el establecimiento de una planta de gas líquido en el ejido Campos cerca de la propia termoeléctrica, generado inusuales movilizaciones políticas en el estado de Colima en contra de dicha intención.

³³² En su momento, el Gobernador de Colima Prof. Pablo Silva García (1967-1973), con relación a la construcción de la industria minera señaló "no perjudica el desarrollo turístico, ya que "la planta se encuentra tierra adentro y será prácticamente invisible desde la ciudad y la zona turística; no causa polución atmosférica y aun los vientos dominantes corren tierra adentro" (NAFINSA, 1971).



central es el impulso a la privatización a ultranza, aunado con la incursión determinante del capital privado sobre todo en el turismo, culminaron no sólo en la construcción de una nueva e importante infraestructura terrestre regional,³³³ sino también en la profundizaron el capitalismo inmobiliario costero, y en esa medida en la transformación de la economía local, fragmentándola, ya que los mecanismos de interdependencia son débiles, es decir, dando lugar a una industrialización cuyas actividades en conjunto no tienen relación, agrupadas mediante una definición territorial ampliamente arbitraria y contradictoria; dando lugar a una distribución socioeconómica territorial híbrida con varios sistemas productivos-lógicos, mezcla de varias racionalidades cuyo devenir está presidido por el mercado y el poder público, imprimiéndole al espacio un carácter irracional y contradictorio.

Asimismo, estimulado en parte por el contexto internacional la participación del Estado se vuelve de nueva cuenta en un actor de primordial importancia en la definición territorial de Manzanillo en moderno puerto industrial diversificado, tanto en el papel de proveedor de la infraestructura de comunicaciones y servicios, como fortaleciendo a la iniciativa privada como actor fundamental del desarrollo nacional, a través de ceder por primera vez en la historia nacional a la iniciativa privada las funciones directas del manejo portuario comercial, un sector económicamente estratégico dentro del capitalismo global; estimulando la consolidación del capital privado en el turismo costero y a la vez en el papel de proveedor de materia primas e insumos básicos para la demanda creciente de la producción nacional primordialmente en manos de la iniciativa privada.

En todo caso, una vía industrial polarizada de desarrollo nacional, que al responder a criterios políticos foráneos, se expresa tanto en el ahondamiento del proceso de fragmentación y compartimentación territorial ya presente en la ciudad de Manzanillo desde la década de 1940, como en el predominio de metas productivas nacionales e internacionales que difieren o minimizan las decisiones

³³³ Como la carretera Manzanillo-Minatitlán; la carretera de 4 carriles Guadalajara-Ciudad Guzmán-Colima-Manzanillo; el boulevard costero Miguel de la Madrid Hurtado; el libramiento Manzanillo-El Naranjo-Cihuatlán, Jalisco; el entronque vial El Colomo-Tapexitles, además de la glorieta frente a FONDEPORT, etcétera.

que involucran la cuestión territorial.

En este sentido, las prioridades y el ritmo de crecimiento que el propio Estado define, son notorias en profundas distorsiones entre el desarrollo industrial y el urbano rural, traduciéndose particularmente en Manzanillo, en el papel del orden jurídico como un condicionante del surgimiento de asentamientos irregulares, en el retroceso de la actividad agrícola y a la vez auge emergente del sector comercial informal, y en el gran deterioro del medio natural, esto ultimo tema del siguiente capítulo.

CAPÍTULO V ZONA METROPOLITANA DE MANZANILLO (ZOMEMA) Y URBANIZACIÓN EJIDAL (1970-2004)

5.1. Introducción

En los últimos 35 años la profundización del desarrollo capitalista industrial polarizado de Manzanillo, se convirtió en la base del significativo desarrollo económico local, generando como consecuencia una notable reorganización territorial de la población y un desarrollo urbano esencialmente fragmentado.

Así, la dinámica diversificación industrial se traduce, tanto en el más importante crecimiento y dinamismo demográfico de la ciudad puerto de Manzanillo a lo largo del siglo XX, como en la consolidación de un nuevo espacio intra urbano segmentado y fragmentado socialmente, en parte como consecuencia inicial de la localización y distribución de las nuevas actividades industriales, y en esa medida del surgimiento de nuevos grupos sociales.

Bajo este contexto la distribución de los lugares de residencia produce agrupamientos en función de las características socioeconómicas de los habitantes y da lugar a una estratificación urbana relacionada con la estratificación social. Sin embargo, como señala Manuel Castells, estratificaciones que en un momento dado son "las expresiones de varias estructuras sociales que se han sucedido históricamente" (Castells, 1972).

La urbanización más reciente de Manzanillo tiene como particularidad extenderse sobre terrenos ejidales, fundamentalmente sobre núcleos agrarios ejidales dando lugar no sólo a un desarrollo urbano poli nuclear, sino también a un acelerado proceso de privatización del suelo donde la estructura jurídica de la tenencia de la tierra es condicionante de los procesos de formación y consolidación de los asentamientos irregulares en terrenos no aptos para fines urbanos.

Este tipo de urbanización, conlleva entre otros efectos: afectar el sector agrícola local condenando en ese sentido a la desaparición del agente ejidal central agrario nacional (1940-1970); estimular el auge de actividades informales en el sector comercial y de servicios; y a la vez deteriorar las condiciones naturales.

La urbanización acelerada y anárquica también impulsó al Gobierno Federal a promover la creación de la primera reserva territorial con el objetivo de regular el crecimiento urbano con el Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas (FIMAGA), caracterizándose tal participación estatal tanto por utilizar el mecanismo de la

expropiación legal como principal mecanismo de privatización del suelo; como por promover como agente central la participación del capital privado –inmobiliarias, constructoras, entre otras,- en la construcción y transformación de tal reserva territorial en un predominante espacio habitacional; generando el establecimiento y consolidación del proceso de valorización del suelo en fuente de acumulación del capital esencialmente.

En todo caso, en las tres últimas décadas en Manzanillo la distorsión entre el desarrollo industrial y el urbano-rural, deriva principalmente del choque entre la política económica del Gobierno Federal de impulsar, por un lado el reparto de tierras ejidales con fines agrícolas, y por otro lado promover una industrialización regional e inherentes necesidades de uso de suelo urbano diversificado. Estas contradicciones internas del funcionamiento del sistema político y económico se expresan en el conflicto, entre la estructura de la propiedad y tenencia ejidal de la tierra promovida por el Gobierno Federal en la primera mitad del siglo XX, - determinando particularmente que la ciudad de Manzanillo quedara rodeada de terrenos ejidales-, y la política industrial polarizada también impulsada por el propio Gobierno Federal (1970-1982).

Actualmente el grave desfase entre la política generalizada del Gobierno Federal de reparto ejidal de la tierra y las condiciones geográficas, económicas, y jurídicas locales, convirtieron la cuestión de la tenencia y uso de la tierra en el problema central del desarrollo intra urbano portuario.

5.2. La atracción de población y el Fondo Legal

En el periodo 1970-2000, la ciudad de Manzanillo se caracterizó por continuar atrayendo y asentando población, confirmándose como segundo núcleo demográfico del estado de Colima.

Este crecimiento y atracción dinámica de población fue estimulada en gran medida por la inversión pública federal, que en la década de 1970 observó una marcada concentración del 75 por ciento del total de dichas inversiones en la zona costera con relación a la entidad, principalmente canalizadas a los sectores: minero, eléctrico, turístico, y portuario-comercial, y a obras de infraestructura terrestre y equipamiento urbano, observando Manzanillo en ese sentido “la más

alta tasa urbana de crecimiento anual (6.2 por ciento) del país,"³³⁴ mientras en la década siguiente" la segunda tasa más alta tasa de crecimiento demográfico por municipio en el estado de Colima con un 4.71 por ciento" (González 1984: 142; Zamora 1988: IV).³³⁵

Las inversiones públicas y privadas propician un índice de atracción foránea de fuerza laboral notable, de tal manera por ejemplo que del año 1974 a 1979 se calculó llegaban al lugar en busca de trabajo "entre mil y mil 200 habitantes en promedio anualmente", y que "para 1980 Manzanillo tendría, con ese ritmo, una población de 15 o 20 mil habitantes de población flotante". Son años en que Manzanillo constituye el municipio en el estado de Colima con el mayor número de "población flotante" y también donde el problema habitacional se agudiza día a día.³³⁶

En estos años Manzanillo reafirma una de las características que distinguen a su población, ya que cuenta con una base laboral inmigrante que proviene de otros estados o que cambió de lugar de residencia dentro del estado de Colima por lo que tan sólo el X Censo de Población de 1980 registra que el 27 por ciento de la población residente en Manzanillo "había vivido anteriormente en otras entidades del país", mientras que otro 32.3 por ciento declara "no haber nacido en el municipio", es decir, mientras que la población inmigrante de carácter interestatal representa el 48.5 por ciento -provenientes de Jalisco 27 por ciento; de Michoacán 13.4 por ciento; y del Distrito Federal, Guerrero, y El Bajío 4.4 por ciento, la migración de carácter intra estatal representa el 51.5 por ciento, compuesta por una población que se movió dentro del estado por motivos de trabajo³³⁷ (Memoria de Gobierno 1979- 1985: 47; COLJAL, 1984: 103).

En la década de 1980, tanto el Gobierno Federal a través del gasto público - Plan Colima traducido en obra de equipamiento e infraestructura portuaria, turística y de autotransporte-; como la iniciativa privada, continuaron manteniendo la más

³³⁴ La Secretaría de Programación y Presupuesto estima para el mismo periodo una tasa de crecimiento del 7.2 % (1986: 456).

³³⁵ El municipio de Villa de Álvarez fue el primero con un 5.8 % (Ibíd.: 1988).

³³⁶ En la década de 1970 Manzanillo experimenta un notable encarecimiento habitacional.

³³⁷ Son años del extraordinario impulso sector turístico-inmobiliario de playa a cargo del grupo privado ALFA estimulando la generación de más de 5 mil empleos directos e indirectos, y estimándose también entre los años 1976-80 un índice de inmigración en la ciudad y puerto de Manzanillo incrementado considerablemente (SPP., 1981).

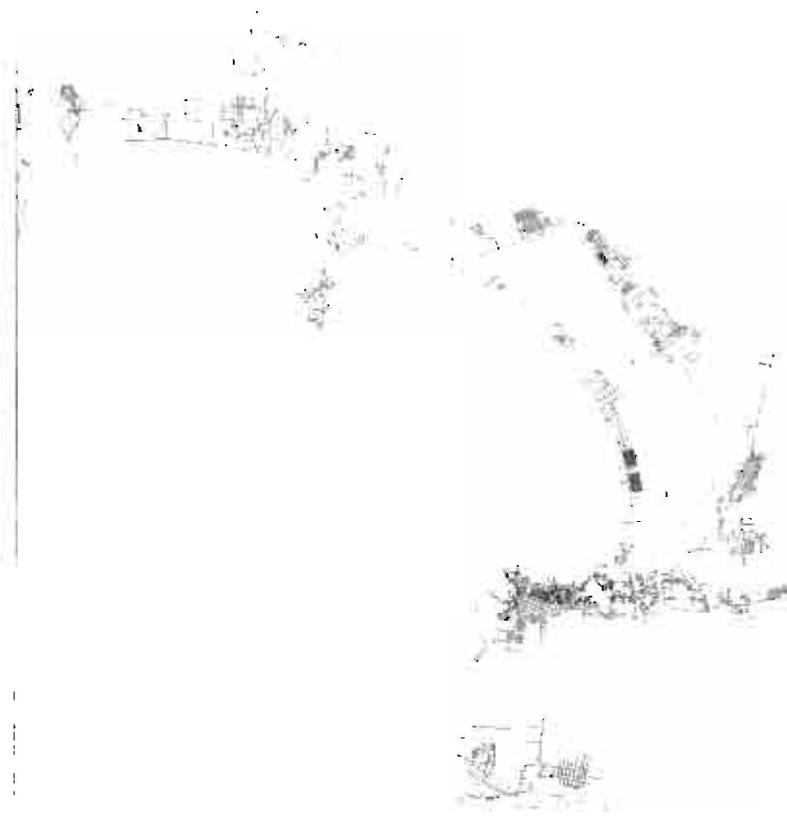
alta tasa de ocupación laboral con respecto a los otros municipios del estado de Colima, -y regiones de México- y en la segunda concentración de población (23 por ciento) en la entidad (ver en el cuadro N° 41, el dinámico crecimiento en las últimas décadas:

**CUADRO NÚM. 41
INCREMENTO DE LA POBLACIÓN DE MANZANILLO (1970-2000)**

Población	Núm. de habitantes	
	Ciudad-puerto	Municipio
1970	22 777	46 234
1980	60 000	73 290
1990	Sin inf .	92 863
1995	Sin Inf	108 584
2000	104 791	125 143

Fuente: ZOCOMABA 1980; SPP 1981; INEGI, Colima VIII, IX, X, XI y XII Censos Generales de Población y Vivienda, 1970, 1980, 1990 y 2000; INEGI, Colima, Censo de Población y Vivienda 1995 Resultados definitivos: Tabulados básicos.

**PLANO NÚM. 13
DISTRIBUCIÓN POBLACIONAL DE MANZANILLO (1970)**



Fuente: Plano del X Censo General de Población y Vivienda, 1970.

5.3. Fundo Legal portuario y profundización de la crisis urbana (1970-2000)

En la década de 1970 el crecimiento demográfico acelerado en torno al Fundo Legal de Manzanillo agravó aún más la situación de pobreza urbana extrema expresado en los incesantes asentamientos humanos irregulares en el terreno lacustre y cerril del lugar, en la precariedad habitacional, en el déficit de los servicios urbanos. Esta situación socioeconómica no sólo estimuló el nacimiento de movimientos urbanos³³⁸ sino también determinó que el Gobierno Federal volviera a impulsar planes de reordenamiento urbano que principalmente se tradujeron, tanto en el decreto presidencial de desincorporar el terreno federal lacustre para regularizarlo y dotar de los servicios urbanos a la población asentada en dicho terreno, como en la creación de la primera reserva territorial con fines urbanos, considerando en parte reubicar a la población que vive irregular y precariamente en el Fundo Legal portuario.³³⁹

Y es que, sobre todo entre 1970 y 1984 el Fundo Legal había observado el anárquico arribo y asentamiento de unas 10 mil familias, provenientes de otros lugares del país, situación que llevó al arquitecto Artigas –encargado de remozar la ciudad- a argumentar que “los planes de Remodelación de la ciudad no se podían iniciar hasta que no se resolvieran los problemas de agua potable, drenaje y la

³³⁸ A finales de 1981 unas 500 familias provenientes de 14 colonias marginadas de Manzanillo protestaron frente al palacio de gobierno municipal por la falta de servicios públicos, además de demandar la regularización de sus predios en los ejidos Campos y Tapeixtles, pidiendo también la presentación del “proyecto Valner” -elaborado por la SAHOP- con el que se pretendía “reubicar a 30 mil habitantes” de esta zona. Por su parte, el Sr. Pedro Lugo Reyes presidente de la Federación de Colonias explicó que la regularización de los predios dependía de la publicación del Decreto expropiatorio que afecta a los ejidos ocupados, y agregó que los ejidatarios de Tapeixtles exigen 10 millones de pesos por sus tierras, mientras que los demás ejidatarios están dispuestos a negociar la compraventa de los terrenos con los colonos. Por último acusó al comisariado Ejidal de ese lugar, Armín Núñez Meza, de vender parcelas fraccionadas. Por su parte, en estos años también unas 30 familias que viven cercas de la vía del tren manifiestan en las calles su inconformidad por los cobros prediales de la SEDUE y Hacienda; mientras que a la vez otras ocho colonias populares –unos 300 miembros-, expresan inconformidad por los cobros prediales.

³³⁹ A finales de la década de 1970, una alternativa urbana presentada por los directores tanto del Fundo Legal de Manzanillo como de la Dirección de Obras Públicas Municipales al Congreso del Estado de Colima, era ampliar el Fundo Legal portuario bajo nuevos límites de cobertura urbana municipal, acotado de la siguiente manera: 1). En la entrada de Colima, aumentar 3 kms., desde el actual límite junto a la gasolinera La Modema hasta la Estación de gas, junto a “Punta Chica”; 2). Por el rumbo del ejido Campos, aumentar 4 kms. -de la Colonia La Pedregosa al Fraccionamiento Villa Florida, quedando incluidos los balnearios de Ventanas y Florida; 3). Por el rumbo de Santiago, aumentar 8 kms., de San Pedrito hasta Salagua.

rehabilitación de la Laguna de Cuyutlán.”³⁴⁰

Asimismo, se calculaba viven unas 20 mil personas en los cerros del entorno, que eran las más afectadas en las temporadas de lluvias y ciclones anualmente, por la secuela de familias siniestradas. A las autoridades municipales les resulta oneroso introducir infraestructura de servicios urbanos –taludes, andadores, agua potable y demás servicios-; además muchos son jacales precarios hechos a base de madera, láminas, o de cartón, no mayores de 50. 00 mts.2 construidos sobre el relieve cerril inclinado, y sin servicios urbanos básicos.³⁴¹

Bajo el contexto portuario imperante de aguda pobreza urbana, de protestas urbanas constantes y de rumores de posibles reubicaciones de las familias,³⁴² el Gobierno Federal encabezado por Miguel de la Madrid Hurtado (1982- 88),³⁴³ el 24 de junio de 1986 mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de junio de 1986 –, desincorporó una superficie de 493 mil 642. 68 mts.2 de terrenos ganados a la laguna de Cuyutlán con el propósito de regularizarlos e introducir obras de infraestructura urbana.

El Gobierno Federal al desincorporar este patrimonio de la federación autorizó a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) de donarlos al gobierno del Estado de Colima, quedando excluidas “aquellas áreas destinadas a prestar servicios públicos -escuelas primarias; jardín de niños; Central Camionera; templo; colonia del IMSS; observatorio de la SARH-, como las donaciones de aquellas áreas enajenadas por la extinta JFMM anteriormente, siendo el total de la

³⁴⁰ Los asentamientos irregulares en la Laguna de Cuyutlán, además del problema que constituye no contar con un sistema de descarga de aguas negras, enfrentan el uso de la rívera lacustre como tiradero de basura, criaderos de puercos, etcétera, derivando en fuente de contaminación.

³⁴¹ En la década de 1970 quienes viven en los cerros se quejan constantemente ante el Director del Fondo Legal portuario, debido a que cobra “hasta por medir o deslindar terrenos cemiles, cobro que no está autorizado...”, “mientras que por su parte la autoridad municipal argumenta que dicha población” es muy renuente e irregular “para cubrir los pagos al ayuntamiento; en cuanto a la posibilidad de reubicarlos, quienes viven en los cerros se niegan con el argumento de vivir “en el centro de la población, y cuentan con una vista muy bonita y un clima perfecto.” (Sra. Concepción Rivas, en entrevista, Manzanillo, 23 de octubre de 1997).

³⁴² Se habla de unas 4 mil familias -unas 16 colonias aprox.-, que viven en palafitos a ser reubicadas por parte del Gobierno Federal.

³⁴³ En la década de los ochentas la SHCP y la SEDUE son las instituciones federales que cobran a los colonos asentados en las zonas federales, y según un estudio de 1985 las rentas se llevan hasta el 40 % de los ingresos familiares; hay incluso “cobros” de solares sin estar regularizados.

superficie excluida: 11 mil 731. 25 mts.2, donado por el Gobierno Federal al gobierno del estado de Colima: 481 mil 911. 43 mts.2 (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 041558, 15 de noviembre de 1988).

En este mismo Decreto, se expresa que el producto de las enajenaciones que realice el gobierno del estado de Colima, se aplicará para financiar los gastos que se originen por la construcción de las obras de infraestructura y equipamiento urbano, y de la misma manera el mismo Decreto establece que “las áreas que se utilicen con fines habitacionales y cuya enajenación realice el gobierno del estado de Colima, únicamente incluirán la venta de un lote por familia con la superficie que determine el propio gobierno estatal”³⁴⁴ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 041558, 15 de noviembre de 1988).

Aunque el Gobierno Federal con este Decreto, que incluyó autorizar al gobierno del estado de Colima a rellenar una superficie de 55 hectáreas para ganar terreno a la Laguna de Cuyutlán, con el propósito de reubicar familias y dotarlas con los servicios públicos indispensables, en parte se logró resolver en gran medida el problema social de la irregularidad urbana dentro del Fondo legal portuario, como afirmó el Sr. Felipe de Jesús Zamora Prieto delegado de la Zona Federal de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), aún persiste hasta hoy en día en Manzanillo población asentada irregularmente en terreno lacustre y cerril –en zahúrdas, restaurantes, talleres mecánicos, viviendas, etcétera-, y en este sentido como lo declaró el diputado local Fernández Santana el 20 de agosto de 1987 sería “conveniente que en Manzanillo se regularizaran terrenos que poseen particulares, pues constituyen el 90 por ciento aproximadamente de los terrenos del fondo legal” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial núm. 46, Tomo LXXII, 14 de noviembre de 1987, Pág. 349).

Así, en los últimos 15 años aunque las autoridades locales se han esforzado

³⁴⁴ Al desincorporar los terrenos federales el Gobierno Federal abatió el problema de la irregularidad de la tenencia de la tierra predominante en el Fondo Legal portuario. Así mismo, constituyó una contradicción política-administrativa ya que las autoridades municipales quedaron marginadas por las enajenaciones realizadas por el Ejecutivo del gobierno del estado de Colima. Además quedaron excluidas de la elaboración de los programas de asignación de lotes a la población, así como de las posibilidades para introducir equipamiento y servicios urbanos en dicha superficie desincorporada.

por evitarlo predomina la población que continúa asentada y viviendo en suelo no apto para vivienda siendo en ese sentido expresión primordial de la pobreza urbana persistente, de tal manera que como lo señaló a través de la prensa local el Sr. Francisco Javier Cárdenas Munguía como presidente del Comité Pro-ecología de Colima en el mes de marzo del 2001 en Manzanillo "corregir los asentamientos humanos en los cerros y en las orillas de lagunas, no sólo constituye una demanda social urgente a resolver, sino también hace que Manzanillo sea una de las localidades con mayor desorden urbano en la entidad."

5.4. Urbanización ejidal, política urbana (ZOMEMA) y desarrollo urbano polinuclear desordenado y conflictivo

En la década de 1970, además de la concentración de una parte considerable de la población en el Fundo Legal portuario, el establecimiento de las industrias minera Benito Juárez Peña Colorada, la Central termoeléctrica, pesquera, además de la consolidación de turismo también dieron lugar a un dinámico proceso de atracción de población que se asentó y distribuyó principalmente en los terrenos ejidales aledaños al Fundo Legal, iniciándose una acelerada y anárquica urbanización caracterizada esencialmente por la privatización de dicha tierra ejidal, por la configuración de la ZOMEMA, por el desarrollo urbano poli nuclear a lo largo del litoral de Manzanillo, y en esta misma medida por la generación de problemas legales sobre todo por el uso y posesión del suelo intra urbanos.

La urbanización ejidal acelerada y anárquica, en los últimos 15 años del siglo XX no sólo superó en concentración y dinamismo al proceso de poblamiento del propio Fundo Legal de Manzanillo, sino también convirtió a la zona ejidal, cerril y marítima aledaña al Fundo Legal en espacio habitacional por excelencia,³⁴⁵ es decir, tanto los nuevos objetos técnicos industriales establecidos en el área de influencia de Manzanillo y la inherente necesidad de atraer y fijar a su fuerza de trabajo dio lugar a la configuración estructural de la Zona Metropolitana de Manzanillo (ZOMEMA), generándose lo que el investigador Luis Unikel plantea

³⁴⁵ Entendido por estructuración como el conjunto de elementos físicos que mantienen una relación necesaria, jerárquica y funcional en torno a las actividades económicas

como hipótesis de que la urbanización de la ciudad constituye un asentamiento territorial poblacional fragmentado y contradictorio dada la función y lógica productiva de los complejos industriales localizados diferencialmente en el territorio, y en tal sentido “la dependencia en mayor o menor grado de una región respecto a un sector económico, puede dar lugar a diferentes tipos de estructuras urbanas (Unikel, 1976 198). De esta manera, una región donde el sector industrial moderno es el predominante, se caracterizará por tener una estructura urbana preeminente, pues para obtener economías de urbanización requiere del desarrollo de una gran ciudad como centro industrial” (Ibíd.: 198).

a) El movimiento de población inusual y la ZOMEMA

La urbanización de la zona ejidal, -y en parte de la zona Marítima Federal-,³⁴⁶ aledaña al Fundo Legal de Manzanillo entre 1970-2000, tiene rasgos centrales tanto por el crecimiento poblacional como el proceso de privatización en estrecha simetría con la localización e inicio operativo de los diversos y complejos objetos técnicos industriales, de tal manera que el ejido Tapeixtles y la urbanización experimentada estará en relación inicial directa con el Consorcio minero de hierro Benito Juárez Peña Colorada; el ejido Campos con la Central termoeléctrica; la industria pesquera; los ejidos de la Colonia del Pacífico, Salagua, Santiago, Miramar y El Naranjo con el turismo; mientras que los ejidos de Tapeixtles, Jalipa y El Colomo serán afectados demográficamente por la actividad portuario comercial y pesquera.

La urbanización ejidal realizada en función de la diversificación industrial, se dio en la atracción y asentamiento de la población dando lugar a la configuración de la Zona Metropolitana de Manzanillo constituida por los Ejidos de Tapeixtles; Colonia del Pacífico; El Colomo; Salagua; Santiago; Miramar; El Naranjo; Campos; y Jalipa, destacándose en tal sentido en los últimos 35 años por atraer y concentrar a la población foránea por las inversiones públicas y privadas.

³⁴⁶ Los ejidos de Campos, El Colomo, Tapeixtles, La Colonia del Pacífico, Salagua y Miramar tienen la particularidad de estar delimitados geográficamente por terreno lacustre y/o Marítimo Federal.

Hasta la década de 1960 el Fundo Legal portuario era la única localidad costera en la entidad que presentaba una concentración poblacional polarizada de 13 mil habitantes (32.6 por ciento) en comparación con la población dispersamente asentada en los núcleos ejidales contiguos al Fundo Legal como La Colonia del Pacífico, Salagua, Santiago, y Miramar- apenas sumaban una población de 3 mil 604 (9.0 por ciento),³⁴⁷ en la década de 1970 dicho patrón de asentamiento y distribución de población comenzó a cambiar vertiginosamente, de tal manera que a finales de 1970 derivado de la localización y auge industrial, mientras el Fundo Legal portuario concentraba el 48 por ciento de la población –unos 22,192 habitantes-, la ZOMEMA³⁴⁸ registraba el 41.8 por ciento de la población –19,048 habitantes-, mientras que el resto de la población 10.2 por ciento se asentaba en la zona agrícola (INEGI Colima VIII y XIX Censos Generales de Población y Viviendas, 1960 y 1970; SAHOP., 1975).

Asimismo, para 1978-1979 el Fundo Legal portuario junto con los ejidos de Tapeixtles, Campos, Salagua, Santiago, y El Colomo,³⁴⁹ se caracterizan por contar con la mayor cantidad de población representando el 16 por ciento del total estatal y para 1984 concentran más del 90 por ciento de los 73 290 habitantes de la población del municipio de Manzanillo³⁵⁰ (SEPANAL, 1974: 125; SPP., (1) 1981: 39-40; SPP, 1985; González, 1984: 173).

Actualmente, el crecimiento y asentamiento de la población se caracteriza por continuar extendiéndose en la ZOMEMA, tanto a lo largo de la bahía y el Boulevard Miguel de la Madrid Hurtado-, como tierra adentro hacia el norte de la ciudad puerto de Manzanillo entre los ejidos de Jalipa; Salagua y Santiago, como

³⁴⁷ A raíz del ciclón de 1959, el corredor ejidal Colonia del Pacífico- Salagua, es considerado por la SEPANAL de Manzanillo área susceptible de urbanizarse.

³⁴⁸ En 1978 es aprobado el primer Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de la ciudad de Manzanillo.

³⁴⁹ En la entidad en 1979 la distribución territorial de las inversiones públicas muestra una marcada concentración en la zona costera del municipio de Manzanillo que presenta el 75 % del total de esas inversiones canalizadas a CFE, minería, turismo y servicios portuarios (Ibíd.: 1981).

³⁵⁰ Esta significativa y acelerada atracción y asentamiento de población se traduce en que ejidos como Tapeixtles, Colonia del Pacífico, Salagua y Santiago registren conjunta y anárquicamente “17 colonias habitacionales y 10 fraccionamientos” (Ibíd.: 1975).

se observa en el incremento poblacional en esta zona durante las últimas tres décadas:

**CUADRO NÚM. 42
CRECIMIENTO Y DISTRIBUCION POBLACIONAL EN
LOS EJIDOS ALEDAÑOS A LA CIUDAD**

	1970	1984	1990	2000
Tapeixtles	1 032	2 503	4 708	*
Campos	637		4 084	*
Colonia del Pacífico	1 871	4 781	8 325	*
Salagua	1 000	4 358	11 069	*
Santiago	3 429	11 643	25 788	*
Miramar	203	1 684	7 640	*
El Colomo	2 938	8 626	16 754	
El Naranjo	298	1 648	5 443	
Jalipa	658	1 405	1 842	1 967

* En el Censo de Población de 2000 la población de estos ejidos se incluyen en la población del Fundo Legal.

(SEPANAL, 1974: 125; SPP (1) 1981: 39-40; SPP., 1985; González, 1984: 173; XI y XII Censo General de Población y Vivienda, INEGI).

De cualquier modo, el inusual dinamismo y distribución poblacional en la ZOMEMA, se expresó territorialmente en el hecho de que “las zonas turísticas se han desarrollado sin planeación, las cuales empiezan a separar la ciudad del frente marítimo portuario”³⁵¹ (COCOMABA, 1980).

b) La privatización ejidal

La urbanización acelerada de Manzanillo entre 1970-2000 tiene como característica esencial el proceso de privatización de la denominada inicialmente “región metropolitana”,³⁵² convirtiéndose el Estado mexicano no sólo en actor e impulsor principal de dicho proceso, sino también en condición tanto del en señoramiento territorial de la propiedad privada como de su mercantilización, y en esa medida

³⁵¹ La coincidencia territorial de distintos procesos económicos e inherente población de fuerza laboral concomitante, además de sustraer en forma anárquica tierras productivas e integrarlas al espacio urbano, también les asigna nuevos y diversos usos y destinos, determinados por el constante requerimiento de tierra urbana para satisfacer las necesidades derivadas del crecimiento de la población, del desarrollo turístico y de las actividades socioeconómicas en general (COCOMABA, 1980: 5).

³⁵² Definida por la SAHOP al elaborar el denominado Plan Director de Desarrollo Metropolitano de Manzanillo en 1975.

convirtiendo la propiedad privada de la tierra en fuente de acumulación capitalista, y a la vez objeto de especulación, corrupción, y encarecimiento del suelo.

La intervención del Estado, a través del proceso de privatización ejidal, presenta un funcionamiento internamente contradictorio, tanto por promover, por un lado una política de reparto ejidal nacional (1917-1946) tendiente principalmente a promover una vía social sustentada en el ejidatario como actor fundamental de la promoción agrícola del país,³⁵³ y posteriormente por la política nacional de promoción industrial polarizada (1970-1982), descuidando o minimizando en este sentido las diferenciales condiciones naturales y económicas potenciales del interior del país, expresándose, en el caso particular de Manzanillo, sobre todo en la fuerte demanda de uso diverso de suelo urbano de carácter privado que impactó en la estructura de la tenencia de la tierra ejidal prevaleciente, es decir, en el cambio del uso del suelo agrícola a urbano³⁵⁴ y en el desplazamiento de la función agrícola del ejido por la función industrial teniendo como agente principal al capital privado y a la vez, también en esa medida, dando lugar a un proceso de mercantilización territorial acelerado, que deviene en fuente principal de conflictos económicos, políticos y jurídicos diversos,³⁵⁵ de tal manera que como Samuel Jaramillo señala “aunque la propiedad privada de los terrenos urbanos es algo que existe desde hace mucho tiempo, la preponderancia que tiene actualmente es concomitante con el desarrollo espectacular de las ciudades en las fases avanzadas del capitalismo” (Jaramillo, 1982).

En el caso de Manzanillo el Gobierno Federal, a través del mecanismo de expropiación, se convirtió en el principal promotor de la privatización de la tierra

³⁵³ En el estado de Colima, la propiedad ejidal está formada por 128 ejidos, de los cuales Manzanillo posee 35. Es decir, el municipio de Manzanillo posee el mayor número de ejidos en la entidad, los cuales representan el 27.3 % en términos de tierras de labor, mientras que a nivel estatal, el municipio posee el 14 % (Guzmán, 1954: 116).

³⁵⁴ Hasta la década de 1960 la agricultura pudo ser en Manzanillo potencialmente el pivote del despegue industrial, sobre todo basado en una agricultura industrial para la exportación del plátano, coco de agua, limón, etcétera; el potencial agrícola podría apoyarse en los 35 ejidos, los cuales cuentan con un porcentaje considerable de población municipal.

³⁵⁵ De cualquier modo, el Gobierno Federal a través de la política de promover el reparto y dotación de tierras ejidales nacionalmente, no tomó en cuenta el crecimiento económico potencial que Manzanillo tendría en el futuro, de tal manera por ejemplo, que por un lado autorizaba la dotación y ampliación de tierras ejidales y a la vez surgían fraccionamientos de playa privados, volviéndose casi siempre en fuente de conflictos legales, y a la vez de especulación, corrupción y alza generalizada de suelo con relación a dichos problemas de límites.

ejidal de la ZOMEMA, como puede verse en el cuadro núm. 43 acerca de la situación de la propiedad ejidal aledaña a la ciudad-puerto de Manzanillo:

**CUADRO NÚM. 43
ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD
EJIDAL ALEDAÑA A LA CIUDAD (1933-1989)**

Ejido y año de origen	Acción de reparto ejidal	Superficie entregada (has.)	Expropiaciones (has.)	Núm. de ejidatarios Res. Pres.
Abelardo L. Rodríguez(1933)	Dotación 1ª. Amp.	420 00 00 1 818 00 00	125 01 10	140
Miramar (1938)	Dotación 1º amp.	742 84 50 80 00 00		74
El Naranja (1936)	Dotación 1º amp.	703 00 00 152 00 00	12 48 32 6 20 25 25 25 21 6 20 25	132
El Colomo y La Arena (1935)	Dotación 1º amp.	2, 671 00 00 7, 357 00 00	27 05 00	151
Jalipa	Dotación	2, 308 70 00	2 02 89 33 40 61	53
Campos (1934)	Dotación 1º amp.	569 00 00 1, 344 00 00	28 34 80 8 61 23 51 18 76 8 43 37 34 32 77 6 47 85 7 51 17 100 13 00 10 12 37	92
Tapexitles (1935)	Dotación	1, 268 00 00	128 47 81 9 25 24 83 23 07 24 74 01 00 80 00 60 00 00 22 42 95 12 02 98 30 25 36 9 39 26 12 07 36	50
Colonia del Pacífico (1935)	Dotación	1, 114 00 00	129 52 38 129 52 38 238 01 88 49 87 43	43
Salagua (1935)	Dotación 1º amp.	784 00 00 621 00 00	62 76 18 9 16 93 00 74 99 6 13 93	105

(UNIÓN DE EJIDOS...,1989)

c) Política urbana

La participación del Gobierno Federal sobre todo en la década de 1970 en el contexto de la creación de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas,³⁵⁶ delimita en Manzanillo la zona ejidal destinada a la urbanización, antecedente del Plan Director para el Desarrollo de la Región Metropolitana (1975), que en 1978 derivó en la promulgación por la SAHOP del primer Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Manzanillo; el que sirvió de base en 1980 para la elaboración del “Esquema Urbano de Manzanillo y su Área Inmediata de Influencia, identificando 14 localidades ejidales como Tapeixtles, Colonia del Pacífico, Salagua, Santiago, Miramar, Pedro Núñez, El Naranjo, La Central, Jalipa, Francisco Villa, Campos, y El Colomo, incluyendo a Manzanillo, como la zona donde el desarrollo urbano ejercerá una influencia directa.

Asimismo, en 1980 dado el dinamismo y crecimiento del área urbana de Manzanillo se emitió el Decreto mediante el cual es clasificado dentro de una de las seis conurbaciones del país, y en tal sentido zona prioritaria en materia de turismo, asentamientos humanos, comunicación y transporte, dando lugar al surgimiento de la Comisión Conurbada Manzanillo-Barra de Navidad (COCOMABA), en calidad de órgano federal rector encargado de efectuar los estudios y el plan de ordenación de la Zona Conurbada, señalando en el diagnóstico con relación a la ZOMEMA³⁵⁷ que “hay una concentración territorial y sectorial del capital estatal y privado que no responde a una política de fomento industrial definido, y aunque hay un auge en el empleo, el costo en materia de suelo es tremendo. Mucha de la gente que arribó lo hizo atraída por la dinámica del mercado, aunque repercutió sobre todo en la demanda de suelo” (COCOMABA, 1980).

El establecimiento de la COCOMABA representó el último y más importante esfuerzo del Gobierno Federal en materia de promover la planeación del desarrollo urbano, a partir de la identificación como ya se señaló de (6) regiones conurbadas

³⁵⁶ Uno de sus objetivos está en elaborar y realizar planes de ordenamiento del crecimiento urbano

³⁵⁷ Para el Secretariado Técnico de la COCOMABA la ZOMEMA ocupa una extensión urbana de 920 Has., aproximadamente, y comprende las siguientes áreas urbanas: Casco Urbano Manzanillo; Colonia La Libertad- Punta Chica; Colonia burocrática- Tapeixtles; Villa Florida-Campos; El Colomo; Jalipa; Playa Azul-Las Brisas; Santiago; Salagua; La central; El Naranjo; Miramar.

del interior del país caracterizadas por su dinamismo demográfico y gran potencial económico territorial.

En las tres últimas décadas el Gobierno Federal ante la acelerada y anárquica urbanización de Manzanillo,³⁵⁸ tendrá como objetivo regular el impacto de la inversión pública y privada territorialmente,³⁵⁹ implementando una política pública principalmente enfocada a resolver el problema de la irregularidad en la tenencia de la tierra, promover la vivienda, y abatir el déficit de los servicios públicos en la ZOMEMA, así como también efectuar planes de reubicación, y de manera muy importante impulsar la creación de una reserva territorial urbana, que en parte resolviera el problema de la pobreza urbana extrema en el Fondo Legal Portuario.³⁶⁰

Sin embargo, también el propio Gobierno Federal como actor central del desarrollo urbano sobre todo aplicando el mecanismo de la expropiación teniendo como objetivo la "utilidad social", a la vez se expresa en fuente institucional constante de conflictos territoriales con relación a la urbanización de Manzanillo.

Al respecto, en primer término destaca la Secretaría de la Reforma Agraria (SRA), que a través de la Comisión Reguladora de la Tenencia de la Tierra CORETT,³⁶¹ desempeña un papel estratégico en materia de aplicar las expropiaciones de tierras ejidales y delimitarlas, para regularizar y promover el desarrollo urbano, convirtiéndose en este sentido en la principal institución del Gobierno Federal objeto de críticas por corrupción, favoritismo, y medidas político-administrativas irregulares, entre otras.³⁶²

³⁵⁸ Según Polèsse, la urbanización significa el paso de una sociedad rural a una sociedad más urbana; se refiere así mismo al crecimiento más acelerado de la población urbana en comparación con la población rural. En este mismo sentido, señala como un elemento de cambio englobar las ciudades en un proceso global de transformación regional.

³⁵⁹ Como Emilio Pradilla señala "la urbanización capitalista es, ante todo, una multitud de procesos privados de apropiación del espacio (Pradilla, 1984: 425)

³⁶⁰ El gobierno presidencial de Miguel de la Madrid, entre otras cosas destaca por devolver una atribución político-administrativa central al municipio en materia urbana, además de impulsar la creación de la primera reserva urbana en Manzanillo como se verá más adelante.

³⁶¹ Hasta mediados de la década de 1970 el Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización fue el encargado de regularizar las zonas urbanizadas en los ejidos (SAHOP., 1975: 34)

³⁶² A lo largo de las décadas de 1970 y 1980, la prensa local constantemente recoge acusaciones de ejidatarios hechas a la CORETT con relación al manejo administrativo unilateral que hace ésta

La Secretaría de Marina, así como hoy en día la SEMARNAT, son instituciones de la federación que poseen jurisdicción política administrativa en la denominada Zona Marítima Federal –laguna de San Pedrito-, también afectadas sobre todo por la urbanización de los ejidos de Tapeixtles y la Colonia del Pacifico, mientras que en el caso de la última dependencia, también con relación a la península de Santiago,³⁶³ y la laguna de Juluapan –tanto con el complejo Club Santiago como con los ejidatarios de Miramar-; más recientemente la SEMARNAT juega un papel clave en los planes de expansión del PIM por las implicaciones ecológicas de la laguna de San Pedrito en un clima de movilizaciones e inconformidades de carácter público.

De cualquier manera, hasta el año 2007, el problema central de la urbanización ejidal es el atraso en la regularización de la tenencia de la tierra dentro de la ZOMEMA, en parte derivado de la descoordinación existente entre las diversas dependencias gubernamentales –federales, estatales y municipales³⁶⁴- con incidencia político-administrativa en materia urbana.

d) El desarrollo urbano poli nuclear conflictivo

La acelerada y anárquica urbanización ejidal de Manzanillo en los últimos 35 años con su secuela de irregularidades en asentamientos humanos, y déficit de infraestructura, vialidades, y equipamiento urbano acorde con al dinamismo demográfico, en parte deriva de la carencia de un plan urbano integral, y en parte exacerbado por el capital privado interesado por obtener la máxima rentabilidad sobre todo en la construcción de espacios habitacionales, siendo así la ZOMEMA la expresión más significativa del desfase entre la industrialización diversificada y las diversas estructuras urbanas , traducida principalmente tanto en la urbanización polarizada sucesiva de los ejidos aledaños al Fundo Legal portuario que

en materia de deslindes de terrenos ejidales expropiados, destacando el caso por ejemplo la acción que dio lugar a la creación de FIMAGA, como se señalará más adelante.

³⁶³ En la década de 1970 por ejemplo el semanario Proceso dio cuenta de las irregularidades y acciones de despojo cometidas por la sociedad mercantil inmobiliaria FRAHOPA en la península de Santiago.

³⁶⁴ Hoy en día, el municipio de Manzanillo cuenta con la Dirección de Desarrollo Urbano, pero administrativamente opera sin ningún nexo con otras dependencias gubernamentales.

constituyen la ZOMEMA, como en la valorización y transformación en preeminente espacio habitacional del proyecto urbano integral denominado Fideicomiso Manzanillo-Valle de las Garzas, este último el más reciente y considerable esfuerzo de ordenar y regular el crecimiento urbano de Manzanillo.

El ejido Tapeixtles es la localidad aledaña más próxima a Manzanillo ubicado a un Km. del centro urbano de Manzanillo, sobre el margen derecho de la carretera Federal Manzanillo-Cihuatlán, Jalisco.

Fue parte de la ex-hacienda de San Carlos,³⁶⁵ constituyéndose en 1935 en tierra ejidal dotándosele inicialmente de 1, 268 00 00 hectáreas -en gran parte terreno cerril como la serranía de la Bandera, y una parte pequeña de terrenos de temporal-, siendo la condición natural agrícola para cultivar árboles frutales como limón, mango, y plátano con fines comerciales, y para la cría principalmente de ganado vacuno,³⁶⁶ colindando este ejido con el Fundo Legal de Manzanillo y los ejidos Colonia del Pacífico, Campos y El Colomo; los terrenos del Sr. Guillermo Meillón; y la laguna de San Pedrito.

Tapeixtles, se caracteriza desde la segunda mitad de la década de 1960 por ser de los primeros núcleos ejidales en urbanizarse,³⁶⁷ siendo hoy en día la cuarta localidad poblacional en importancia dentro de la ZOMEMA, existiendo una estrecha relación entre el número de fraccionamientos y colonias habitacionales populares y las intervenciones del Gobierno Federal en materia de expropiaciones en función de los requerimientos industriales, urbanos y de servicios, además de distinguirse por la situación de pobreza expresada en los asentamientos irregulares del lugar y por estar relacionados con los planes de expansión del PIM de Manzanillo con relación a la laguna de San Pedrito. (Véase en el cuadro 44 las expropiaciones realizadas en el ejido Tapeixtles a lo largo del tiempo).

³⁶⁵ Durante el siglo XIX la Hacienda de San Carlos formó parte de la extensa Hacienda de Camotlán de Miraflores propiedad del Sr. Carlos Meillón.

³⁶⁶ En la década de 1930, la Hacienda de "Tapeixtles" o San Carlos es muy rica en palmeras de coquito de aceite; y ensaya la explotación de limonero de calidad (Castellanos, 1936: 6)

³⁶⁷ Desde la década de 1960 el ejido Tapeixtles comenzó a presentar la especulación de terrenos relacionados con el establecimiento de las nuevas colonias habitacionales (Reyes, s/f. : 6).

CUADRO NÚM. 44
EL EJIDO TAPEIXTLES Y LAS EXPROPIACIONES

Núm. de hectáreas expropiadas	Objeto de la expropiación	Fecha
69- 00	Instalación de la planta minera	12/05/1973
29-22	Edificio y depósitos de Pemex	24/05/1978
08-00	Subestación (CFE)	15/10/1983
83-00	Infraestructura urbana	05/03/1984
68-95-42	Conasupo	
11-66-95	Terminal pesquera	29/10/1983
40-16-00	Carretera	
02-35-60	Parque industrial	31/04/1985

(Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, 12 de Mayo de 1973; 16 de Junio de 1973; 26 de Mayo de 1984; y 30 de Marzo de 1985)

En Tapeixtles, bajo la justificación de la utilidad pública, el Gobierno Federal ha efectuado tres expropiaciones con fines urbanos para regularizar la tenencia de la tierra y la construcción de unidades habitacionales e introducción de infraestructura de servicios públicos, siendo la primera expropiación autorizada por el presidente de México Luis Echeverría el 26 de agosto de 1974, mediante Decreto expropiatorio a favor del INDECO para destinarlos a la creación de una unidad habitacional, comprendiendo una superficie de 12-02- 98- 831 (doce hectáreas, 2 áreas, 98 centiáreas, y 831 decímetros cuadrados),³⁶⁸ y “3 300 lotes para una población estimada de 19 800 habitantes, de los cuales 90 son ejidatarios” (Registro Público de la Propiedad de Colima, Libro 212- 1, 27 de noviembre de 1980).

Tres meses después, el Ayuntamiento de Manzanillo el 25 de noviembre de 1974, adquirió 2- 42- 95 hectáreas, -colindantes con la carretera Manzanillo-Santiago-, con el objeto de introducir y dotar de los servicios municipales a este fraccionamiento urbano popular.

Por su parte el INDECO en los terrenos expropiados inicialmente promueve el Fraccionamiento Popular Tapeixtles, compuesto de 252 lotes de 150. 00 mts.2 en promedio, e integrados en 17 manzanas (38 mil 203.09 mts.2), incorporando de esta manera varios asentamientos irregulares identificados como Las Joyas, Bella

³⁶⁸ La institución Federal encargada de ejecutar el Decreto fue El Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización (SRA).

Vista, Benito Juárez y 16 de Septiembre surgidos desde la segunda mitad de la década de 1960.³⁶⁹

Sin embargo, posteriormente con la reestructuración de la SRA y el surgimiento de la Comisión Reguladora de la Tenencia de la Tierra (CORETT) que se encargará de ejecutar las expropiaciones futuras, incluyendo la comercialización, y escrituración de los terrenos expropiados con fines urbanos, surgieron en el ejido Tapeixtles problemas de carácter técnico relacionados con el replanteo de linderos y de localización de la superficie cerril expropiada, de tal forma que el Fraccionamiento Tapeixtles quedó constituido por 244 lotes, mientras que 30 lotes (12.29 por ciento) quedaron en calidad de terrenos irregulares y en litigio por los ejidatarios, además de que hubo quejas por parte de los beneficiarios en cuanto a los cobros excesivos por la escrituración de los terrenos (Registro Público de la Propiedad de Colima., Libro 212- 1, 27 de noviembre de 1980).

La segunda expropiación al ejido Tapeixtles comprendió una superficie de: 5 hectáreas aproximadamente - 51 mil 344. 62 mts.2-, un área localizada entre el poblado urbano de Tapeixtles y terrenos agrícolas del propio ejido de Tapeixtles,³⁷⁰ siendo esta segunda medida expropiatoria parte de las negociaciones del gobierno del estado de Colima, y en ese sentido desincorporada a favor de la propia federación.

Por su parte, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) mediante contrato de donación cedió dicho predio expropiado al gobierno del Estado de Colima,³⁷¹ obligándolo “a realizar la construcción de viviendas y la enajenación de lotes a través de la Inmobiliaria del Estado de Colima³⁷² a favor de personas de escasos recursos económicos” (Periódico Oficial..., 8 de febrero de

³⁶⁹ En los años sesentas y setentas por ejemplo, populosas barriadas –como Las Joyas, Bella vista, etcétera, - asentadas en los cerros no solo ejercieron una presión política constante hacia las autoridades para disponer de terrenos regularizados, agua, luz, drenaje, luz eléctrica, arreglo de calles, escuela primaria, planificación correcta de las zonas urbanas, etcétera, sino también obligó a las autoridades federales a la aplicación del denominado “Plan Vallarta”, que consistió en la expropiación de terrenos ejidales “para ampliar la zona urbana de la ciudad de Manzanillo.,

³⁷⁰ Tales colindancias “ambiguas” figuran en el Decreto no. 41, del 8 de febrero de 1988 (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, 13 de febrero de 1988).

³⁷¹ El gobierno Federal realizó la donación a través de la SEDUE según el contrato privado celebrado en la ciudad de México; Distrito Federal, el primero de febrero de 1987

³⁷² La Inmobiliaria del Estado de Colima es un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo objeto principal es regular y planificar la vivienda. El Congreso local mediante Decreto no. 41, del 8 de febrero de 1988, autorizó al titular del poder ejecutivo de Colima donar a título gratuito el mismo inmueble a favor de la Inmobiliaria de Colima.

1988). Sobre dicho predio expropiado, la Inmobiliaria del Estado de Colima continuaría desarrollando la unidad habitacional "Tapeixtles," la que según el nuevo plano urbano autorizado se compone de un área vendible de 34 mil 735. 28 mts.2, ³⁷³ dividida en 15 manzanas, con un total de 216 lotes, un área de donación de 8 mil 023 mts.2, un área de servicio de 668. 70 mts.2, y un área de vialidad de 7 mil 917.55 mts2.

En el caso de esta segunda expropiación, según datos oficiales "en el poblado de Tapeixtles existe un asentamiento de personas no ejidatarias en lo general, en una superficie aproximada de 114 hectáreas" originalmente dedicadas a tierras de labor (Gobierno del Estado de Colima, periódico oficial, núm. 46, Tomo LXVII, 14 de noviembre de 1981, pp. 337), aunque la autorización del plano urbano³⁷⁴ se caracteriza porque no cuenta con firma alguna del Ayuntamiento de Manzanillo (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 055187, 13 de noviembre de 1990).

Una tercera expropiación al ejido Tapeixtles solicitada por iniciativa de la CORETT, comprendió una superficie de 114- 96- 75 hectáreas, aunque a la postre la expropiación autorizada fue 83- 23- 07 hectáreas. Según el Decreto presidencial del 1° de marzo de 1984; este nuevo terreno expropiado se encuentra dividido en 1 138 lotes, repartidos en 105 manzanas (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 0217621, 30 de agosto de 1985).

La particularidad de esta tercera expropiación es que parte de los terrenos expropiados colindan con terrenos lacustres de carácter federal, por lo cual los ejidatarios de Tapeixtles aprovechan no sólo las ambigüedades en las delimitaciones de los terrenos expropiados, para regularizar e introducir los servicios públicos, sino también para especular con la comercialización de terrenos, dando lugar a un contenido material urbano anárquico expresado en vialidades improvisadas, proliferación de lotes baldíos, establecimientos comerciales y servicios informales, construcción de viviendas precarias, déficit de servicios públicos, y sobre todo en los asentamientos irregulares.

³⁷³ En el caso del complejo habitacional Tapeixtles las operaciones de compraventa no generan impuestos al Catastro del Estado

³⁷⁴ En el Plano autorizado sólo aparecen las firmas del Gobernador del estado, el Secretario General del Gobierno de Colima, y el Director General de Urbanización y obras Públicas (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 055187, 13 de noviembre de 1990).

En el ejido Tapeixtles, con relación al problema urbano de los asentamientos irregulares, el Gobierno Federal desde la década de 1960 pero sobre todo en la de 1970, expresamente se propuso incorporarlos en los planes nacionales de regularización y ordenamiento urbano,³⁷⁵ aunque sólo avanzaría parcialmente en la disminución de dicha problemática, y también en ese sentido se vio imposibilitado de “acabar con el negocio de “vivales” que trafican con terrenos ejidales”, derivado en gran medida por el carácter presidencialista de decisión desde el centro del país y el desconocimiento de las condiciones particulares en términos geográficos, jurídicos, económicos, y políticos de cada localidad del interior del país.³⁷⁶

En este sentido, durante la década de 1970 fueron varios los ejidos de Manzanillo³⁷⁷ contemplados en la regularización, destacando el ejido Tapeixtles por convertirse en objeto del Plan Presidencial de Deslinde de Tierras Ejidales específicamente.³⁷⁸ Ver foto siguiente:

Sin embargo, el mecanismo de las expropiaciones con fines urbanos,³⁷⁹ origina que una vez que se convierten en espacios habitacionales urbanizados, además de no generar impuestos catastrales al municipio hasta que no son amortizados a la CORETT por los usuarios de las viviendas,³⁸⁰ a la vez, se caracterizan por estimular ventas millonarias relacionadas con terrenos expropiados al ejido Tapeixtles donde se han involucrado algunas autoridades, por

³⁷⁵ En los inicios de la década de 1970 a nivel nacional se firma el convenio entre el Fondo Nacional de Fomento Ejidal y el DAAC (SRA) con la finalidad de regularizar los asentamientos humanos mediante la expropiación, con base en lo dispuesto en la nueva ley de Reforma Agraria, artículo 117 -mediante una indemnización fijada por la SEPANAL-, y a la vez incorporar dichas áreas regularizadas a los fondos legales de los municipios correspondientes.

³⁷⁶ En cuanto al funcionamiento interno del propio Estado mexicano, otra cuestión muy importante que inhibe avanzar en el proceso de regularización, es el papel de las Delegaciones estatales de la propia SRA, quien junto con los Directores de la CORETT, y funcionarios menores, - coludidos o no con autoridades ejidales-, generan intereses y prácticas de especulación y enriquecimiento ilícito con relación a los terrenos expropiados, su comercialización, o traspaso de manos, actuando en este sentido en contra de la propia resolución presidencial.

³⁷⁷ A mediados de la década de 1970 la CORETT elaboró el denominado Plan Vallarta teniendo como uno de sus objetivos la regularización de las zonas urbanas ejidales de Salagua, Abelardo L. Rodríguez, Campos, Tapeixtles, Camotlán de Miraflores, y El Naranjo, localizados en el área de influencia más inmediata de la ciudad y puerto de Manzanillo

³⁷⁸ El Plan Presidencial fue promovido a través de la CORETT, formando parte de un programa nacional de emergencia que comprendía el deslinde de 62 ejidos.

³⁷⁹ Según ejidatarios de Tapeixtles entrevistados que han sido afectados por las expropiaciones las indemnizaciones del gobierno Federal se pagan con años de retraso.

³⁸⁰ En el caso del Fraccionamiento Popular de Tapeixtles, los beneficiarios de lotes tuvieron que esperar más de una década para quedar registrados en la oficina de Catastro.

ejemplo en 1991 "un terreno de 984 mts² fue vendido en 30 millones de pesos" (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 001115, 26 de octubre de 1991), y por otra parte dar lugar al surgimiento de agentes privados que no sólo se caracterizan por realizar una considerable valorización de sus terrenos, sino también cambios en los usos del suelo urbano en forma incontrolada sobre todo para las autoridades municipales.

En este caso, destaca por ejemplo la Sra. María del Carmen Fernández, - propietaria del terreno rústico denominado "Tapeixtles", con superficie de 388 hectáreas,³⁸¹ la cual promovió el cambio de uso social del terreno argumentando que "se usa como agostadero cerril y debido a las pendientes no es aceptable para la explotación del cultivo. Es decir no tiene importancia económica," por cual solicitaba al delegado de la Reforma Agraria en Colima, "autorice y se cambie la razón del terreno para uso urbano." Posteriormente, la Sra. María del Carmen Fernández el 16 de abril de 1991, - bajo Escritura Pública 1701- vende 10 hectáreas del terreno en 4 millones de pesos. Estos terrenos tienen la particularidad de colindar con terrenos expropiados por la CORETT, y con el ejido El Colomo, y La Arena ³⁸² (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio real 057882, 7 de mayo de 1991).

De la misma manera, los terrenos sujetos a expropiación también se han caracterizado por generar conflictos legales entre los propios ejidatarios de Tapeixtles, como es el caso por ejemplo del Sr. Peregrino Meza Nogales, quien tomó en posesión el predio rústico conocido como La Esmeralda, con una extensión de 25 hectáreas. El Sr. Meza Nogales en 1957 obtuvo el terreno por parte del Sr. Víctor Medina -entonces presidente del comisariado Ejidal de Tapeixtles, (creyendo que formaba parte del ejido Tapeixtles) y tomó posesión del terreno La Esmeralda para habilitarlo; sin embargo en la década de 1980 el propio Sr. Meza Nogales había comenzado a fraccionarlo y venderlo, pero se enfrentó con la actitud negativa del Sr. Teófilo Suazo - comisariado Ejidal-, autoridad ejidal que además de no reconocer al Sr. Meza Nogales en posesión del predio La Esmeralda, argumenta que "el predio no pertenece al ejido ni está a nombre de

³⁸¹ El terreno fue comprado a la familia Meillón Trejo.

³⁸² Al filo del 2002 estos terrenos han adquirido un mayor valor comercial debido a las obras que realiza el Gobierno Federal para trazar el nuevo libramiento carretero que enlaza más directamente al Puerto Interior de Manzanillo-Ejido Tapeixtles-Amería-Colima y Guadalajara.

persona alguna" (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 054918, 15 de octubre de 1990).

Sin embargo, ha sido en los últimos 25 años, derivado sobre todo por la introducción y construcción de la infraestructura terrestre y portuaria realizadas por el Gobierno Federal,³⁸³ que la urbanización del ejido Tapeixtles se expresó en el rápido surgimiento de nuevas colonias populares habitacionales usadas por familias que se han caracterizado por provenir de otros lugares de la República mexicana.

Así, en cuanto a los efectos urbanos derivados de las obras de infraestructura y equipamiento urbano realizadas por el Gobierno Federal, destacan los casos del libramiento terrestre de automotores que conecta a través de la serranía de Tapeixtles al ejido de El Colomo con el PIM, y las obras de infraestructura construidas por la API de Manzanillo de acceso al Puerto Interior,³⁸⁴ incluida la carretera sobre la laguna de San Pedrito. Estas obras además de estimular la transformación creciente y anárquica del ejido Tapeixtles en un espacio urbano de uso industrial, comercial y de servicios principalmente en función de la actividad portuario-comercial,³⁸⁵ también impulsó asentamientos humanos irregulares, derivados en parte por las condiciones limítrofes de la Zona Federal Marítima.³⁸⁶

Al respecto, hoy en día los terrenos de Tapexitles aledaños ganados por las obras de infraestructura con relación a la laguna de San Pedrito, se han convertido en un espacio urbano diversificado de carácter anárquico y fragmentado,

³⁸³ Destacan: "El libramiento Tapeixtles- Miramar", el acceso vial al Puerto Interior desde el ejido El Colomo"; la nueva carretera sobre la laguna de San Pedrito; el puente a desnivel de la "glorieta del Pez Vela"; y el Parque Industrial de Tapeixtles.

³⁸⁴ La Administradora Portuaria Integral (API), decidió este nuevo acceso terrestre al PIM debido a que facilita el proceso de carga y descarga comercial.

³⁸⁵ Destacan terrenos comprados por empresas navieras o comerciales que los usan como bodegas, almacenes, oficinas administrativas, etcétera, además de estimular la especulación y encarecimiento de la zona.

³⁸⁶ Dicha población coincide al señalar que la familia Suazo Vidrio de Tapeixtles fue una de las más beneficiadas con los terrenos ganados a la laguna de San Pedrito, debido a la construcción de la nueva carretera; ya que con esto lograron vender terrenos, mismos que revendían según testimonio de los pobladores.

Por otra parte, el denominado Frente Cívico de Manzanillo encargó un estudio de impacto ecológico ya que existe el convencimiento entre la población de que la Laguna de San Pedrito genera un "micro clima" típico que atrae cierta fauna, permite el desarrollo de cierta flora y estimula la lluvia (Entrevista a Sergio Venancio, periodista, Manzanillo, 23 de octubre de 2000).

destacando principalmente el uso habitacional y público –áreas deportivas-. (Ver al respecto la foto donde se ubican los terrenos ganados a la laguna de San Pedrito).

De esta manera, en la ZOMEMA hasta el año 2005, el ejido Tapeixtles está constituido no sólo como uno de los más densamente poblados, sino también por contar con un gran número de colonias habitacionales populares asentadas en terrenos no aptos para ser urbanizados.

**CUADRO NÚM. 45
COLONIAS HABITACIONALES DE TAPEIXTLES (2001)**

NOMBRE	HABITANTES	LUGAR DE ORIGEN DE LOS HABITANTES
La Negrita	1239	Oax, Gro, Toluca
Lomas de Gregorio Figueroa	635	Manzanillo
San Carlos i **	371	Oaxaca, Guerrero...
San Carlos ii	216	Oaxaca, Guerrero...
Loma Alta	175	Manzanillo
Primaveras	1 024	Manzanillo
centro Tapeixtles	2 123	Manzanillo
Indeco (centro de tapeixtles)	1 986	Manzanillo
Bugambilias *	116	Oaxaca, Guerrero...
La Esmeralda		
TOTAL	7 873	

* Esta colonia sólo posee luz eléctrica y era irregular hasta el 2001.

** REGISTRADA EN 1998

Fuente: (INEGI, 2001).

De cualquier modo, aunque las expropiaciones realizadas por el Gobierno Federal han sido el principal mecanismo para abatir los problemas relacionados con la irregularidad del uso del suelo urbano, tal procedimiento ha sido insuficiente para resolverlos, de tal manera que como lo señala el propio Delegado de la CORETT en Manzanillo "Tapeixtles es uno los ejidos que presentan mayores rezagos en materia de regularización de la tenencia de la tierra", es decir, aunque las expropiaciones realizadas por el Gobierno Federal en el ejido Tapexitles han

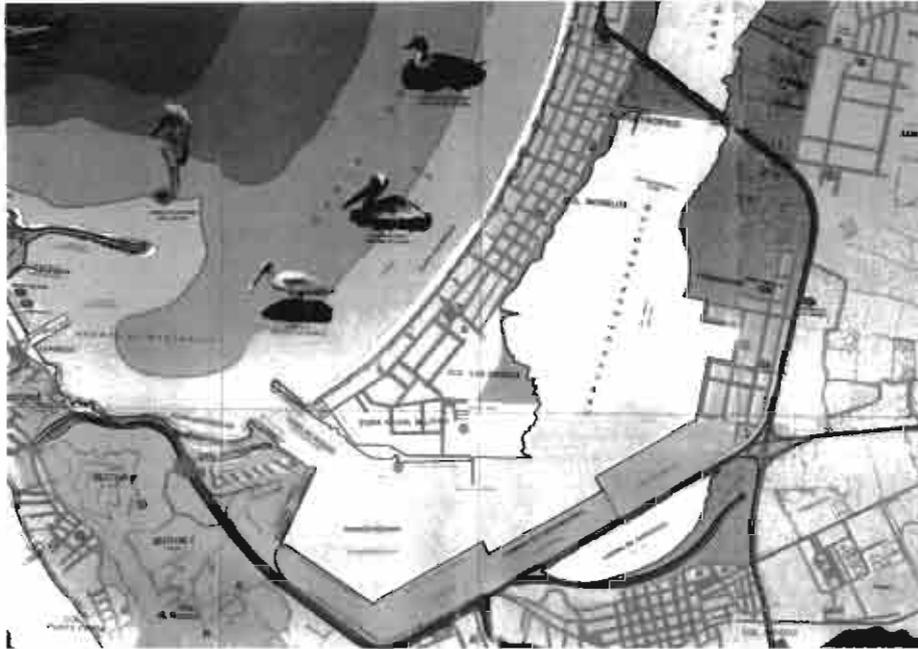
sido producto de las necesidades de regular y ordenar la urbanización acelerada del lugar, tales medidas, no sólo han sido insuficientes por el ritmo y alcance de la urbanización vertiginosa expresándose en los diversos problemas urbanos señalados, sino también dieron lugar al surgimiento de nuevos actores - funcionarios públicos, ejidatarios especuladores, sociedades inmobiliarias privadas, constructoras, etcétera-, que han convertido la demanda urbana de uso diverso del suelo en fuente de enriquecimiento rápido.

Por otra parte, en cuanto al futuro crecimiento urbano del ejido Tapeixtles, la única posibilidad de desarrollo que posee es hacia el Noreste, ya que en cualquier otro sentido presenta fuertes limitantes como pendientes y zonas susceptibles de inundarse.

Ejido **Colonia del Pacífico**, está localizado en el margen derecho de la antigua carretera que unía a la ciudad y puerto de Manzanillo con el balneario de Santiago –a un kilómetro aproximadamente-, creándose el 18 de diciembre de 1935, con una dotación de 1, 114-00-00 hectáreas y beneficiando a 43 ejidatarios, siendo limitado por los ejidos de: Salagua; Tapeixtles; y Camotlán; la laguna de San Pedrito, y por el Océano Pacífico. Debido a dichos límites naturales dentro de la ZOMEMA este ejido se caracteriza tanto por constituir una estrecha y alargada franja territorial como por presentar un fuerte problema de asentamientos humanos en condiciones habitacionales irregulares.

Por la contigüidad del ejido Colonia del Pacífico a la ciudad de Manzanillo, por las condiciones llanas del terreno, y por la necesidad de disponer de suelo para encauzar el crecimiento urbano del puerto, el 24 de octubre de 1956 fue seleccionada por la SEPANAL para convertirlo en el primer ejido del área de influencia de Manzanillo expropiándosele 19- 38- 32 hectáreas para la formación de la zona urbana del poblado (SAHOP 1975: 134). Sin embargo, en 1957 el presidente de México Adolfo Ruiz Cortínez por Resolución presidencial determinaría la segregación al ejido de 25-37- 80 hectáreas para propósitos de urbanización, que "se tomarían de la zona ejidal, y se entregarían a 149 colonos entre ejidatarios y particulares ajenos al ejido, " aunque a la postre, tal Resolución presidencial nunca se pudo llevar a cabo según lo proyectado inicialmente.

**PLANO NÚM. 14
COLONIA DEL PACÍFICO (RODEADA DE MAR Y LAGUNA)**



Fuente: Pizano, 1994

Poco después, a raíz de los destrozos causados por el ciclón de 1959, que propiciaron tanto la invasión del ejido en forma arbitraria por parte de particulares como la construcción de albergues para los damnificados, el presidente de México Adolfo López Mateos el 12 de julio de 1961 determinó decretar la expropiación de 129- 52- 38 hectáreas³⁸⁷ a favor de la Junta Federal de Mejoras Materiales (SEPANAL) para destinarlas a "proveer el debido desarrollo urbano de Manzanillo y edificar una colonia para damnificados por el ciclón del 27 de octubre de 1959". Meses después, el 25 de septiembre de 1961 al ejecutarse tal expropiación y dar posesión a la JFMM de dichos terrenos, el Ing. Francisco Camarena Veytia, -representante del DAAC-, declaraba que los terrenos expropiados serían "destinados a la ampliación del puerto de Manzanillo en la zona urbana," incluyendo además terrenos de la denominada "isla San Pedrito" que formaban parte de bienes de la nación; en este último caso hubo donación a la JFMM.³⁸⁸

³⁸⁷ Son 24 los ejidatarios afectados, y \$ 194, 285.75 lo que recibirán de indemnización.

³⁸⁸ Por Decreto Presidencial del 30 de diciembre de 1960 la Isla de San Pedrito quedó bajo la jurisdicción de la JFMM.

Sin embargo, las medidas expropiatorias y planes de urbanización del Gobierno Federal generaron también las primeras inconformidades de los ejidatarios de la Colonia del Pacífico afectados, y en ese sentido tratando de prever fricciones políticas en torno a la ejecución del DAAC, el 11 de julio de 1961 la JFMM realizó una sesión presidida por el Sr. Manuel Sánchez Silva con los ejidatarios del lugar, donde este organismo federal determinó autorizar "la venta de 10 hectáreas de los terrenos antes mencionados" para destinar el producto para obras de vivienda y urbanización", ³⁸⁹ es decir, el titular de la dependencia federal acordó que "vendería terrenos de su propiedad, con extensión de 10 hectáreas, o las que sean necesarias, para formar un fondo de 100 mil pesos y construir viviendas populares para ser vendidas a personas de escasos recursos económicos, a precios a su alcance, de acuerdo con sus posibilidades." ³⁹⁰ A la vez, los ejidatarios afectados gestionaron que parte del dinero de la indemnización³⁹¹ se destinara a un programa de construcción de viviendas rurales promovido por la SSA.

De cualquier manera, desde los años sesentas y hasta principios del siglo XXI la Colonia del Pacífico ha experimentado varias expropiaciones con secuelas de conflictos, manejos irregulares del suelo, corrupción, etcétera, sobre todo en los años sesentas en que la JFMM tuvo a su cargo encauzar el crecimiento y urbanización de la ciudad de Manzanillo a raíz del ciclón de 1959, y que en el caso de ésta comunidad ejidal por su localización sufrió afectaciones importantes entre las que destacan las expropiaciones de: 20- 59- 80 hectáreas para dar lugar a la carretera costera del Pacífico; 01- 00- 00 hectáreas para instalar una estación de

³⁸⁹ En esta reunión estuvieron presentes: los C. Jorge Ochoa Ruiz -presidente de la JFMM-, Fernando del Río Prianni -presidente de CANACO y tesorero de la JFFM-; José María Sandoval González -Administrador de Correos y representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-; José Sánchez Díaz -representante de propietarios y predios urbanos -; Lic. Eduardo Lepe Saucedo -asesor técnico-; Miguel Sandoval Sevilla -primer Regidor del Ayuntamiento-; Dr. Miguel Topete Martínez -representante de la SSA-; e Ing. Luis Hernández Aguilar -representante de la Secretaría de Marina-.

³⁹⁰ La Dirección General de la JFMM del país, por oficio no. 315080, autorizó la venta de terrenos, en términos de un avalúo realizado, a razón de \$ 5.00 pesos por Mt2. Incluso se recomienda a la JFMM de Manzanillo "si es posible, un aumento en el precio que como mínimo se le autoriza"

³⁹¹ La JFMM contempló un depósito de 194 mil pesos de las indemnizaciones para construir la Unidad Deportiva 5 de mayo, dentro de los mismos terrenos expropiados al ejido; fue este depósito el que reivindicaron para su beneficio los propios ejidatarios.

radiocomunicaciones, y en los años ochenta la más sobresaliente en cuantía de hectáreas expropiadas para dar lugar al Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas en calidad de primera y única reserva territorial urbana de Manzanillo.

Así, sobre todo en la década de 1960 entre las primeras acciones urbanas impulsadas por la JFMM en los terrenos expropiados a los ejidatarios de la Colonia del Pacífico estuvieron la construcción de dos unidades habitacionales para los trabajadores burócratas a cargo del Instituto Nacional de la Vivienda (INV),³⁹² caracterizándose ambos conjuntos urbanos por dar lugar a asentamientos irregulares.

En el caso del conjunto habitacional para los trabajadores del ISSSTE, los terrenos fueron "donación pura y simple hecha a su favor por la JFMM, " ³⁹³ constituyendo 119 mil 567 mts2., integrados por 64 mil 967 mts.2 de los terrenos ganados a la laguna de San Pedrito y de los terrenos nacionales o federales de la llamada "Isla de San Pedrito", y con 54 mil 600 mts2. de la superficie expropiada al ejido Colonia del Pacífico. El terreno tuvo que ser rellenado dada la condición lacustre prevaleciente, e inicialmente el ISSSTE proyectó la construcción de entre "100 a 226 casas para los empleados federales de Manzanillo, con un costo medio de 30 mil pesos cada una." ³⁹⁴ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 013044, 11 de febrero de 1983)

En lo que respecta al conjunto habitacional a cargo del Instituto Nacional de la Vivienda (INV), en 1964 el Sr. Jorge Ochoa Ruiz presidente de la JFMM donaría 98 mil 112 mts.2, urbanizándose sólo 24 mil mts2. (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 004522, 22 de julio de 1981); el INV a su vez en dicho terreno proyectaría inicialmente la edificación de una unidad habitacional de 200 casas " con el propósito de ofrecer viviendas a lugareños damnificados por motivos del ciclón de 1959. " A la postre, dicha unidad habitacional será identificada como la colonia Las Brisas quedando integrada por 310 casas siendo sus compradores familias de clase media -oficiales de la armada de México, líderes

³⁹² Ambas obras en conjunto tendrán un costo de 4 millones de pesos.

³⁹³ Según Escritura no. 49 493, otorgada en la Ciudad de México, el 20 de abril de 1963.

³⁹⁴ Posteriormente el ISSSTE firmó un contrato con la Compañía Constructora OLMESA, S.A., por aumentar a 50 el número de casas para trabajadores burócratas de Manzanillo.

obreros, entre otros,-avercindadas en la ciudad de Manzanillo, aunque durante varios meses más de 100 de las casas construidas permanecieron sin habitarse pues no hubo "solicitudes para que personas de escasos recursos las adquirieran en propiedad aprovechando las magníficas oportunidades de venta".³⁹⁵

Posteriormente, la JFMM impulsó la construcción de las colonias habitacionales FOVISSSTE y Brisas del mar; la primera unidad residencial comenzó a construirse en julio de 1971, contemplándose originalmente 32 casas-habitación, de 140 mts². de extensión en promedio.³⁹⁶ Para su construcción el FOVISSSTE solicitó y obtuvo 15 mil 745. 55 mts.² de terreno, ubicado entre la carretera Las Brisas- Santiago y la laguna de San Pedrito, bajo la modalidad "AD CORPUS; " ³⁹⁷ mientras que la segunda colonia habitacional se inició en 1975 contemplando el proyecto originalmente 191 viviendas de tres tipos, ocupando cada casa una superficie de: 103. 00 mts². en promedio.³⁹⁸ Esta otra unidad habitacional se localiza entre la carretera Las Brisas- Salagua, extendiéndose en 18 mil 196 mts²., y fue construida por el INFONAVIT a través de un fideicomiso constituido el 17 de julio de 1975. ³⁹⁹ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 054768, 26 de septiembre de 1990).

Pero la JFMM además de donar terrenos para la construcción de conjuntos habitacionales, promovió la lotificación y comercialización con fines populares de otros fraccionamientos identificados como "Las Higueras"; "Granja Colombo" y "Los

³⁹⁵ Cada casa de la colonia Las Brisas tuvo un costo entre 15 mil 598 y 27 mil pesos. Cada unidad o predio urbano es de 150. 00 mts.², y cada casa consiste en: (1) sala- comedor, (3) recámaras, (1) cocina, (1) baño, y (1) jardín. Para que se pueda adquirir una casa, se requería: 1). No ser propietario de casa; 2). Compromiso de habitarla; y 3). Ser menor de 55 años. El INV en 1962 para venderlas debido a la escasa demanda realizó sensibles reducciones al precio de cada unidad habitacional, de tal manera que las mensualidades oscilaron entre los \$ 156 pesos mensuales hasta los \$ 236 pesos. Para 1980 cada costaba entre \$78 mil pesos y 40 mil pesos (Registro Público de la Propiedad, Folio Real 000669, 4 de noviembre de 1980).

³⁹⁶ El presupuesto autorizado para esta obra es de \$ 1' 441, 801.00. 25 de las casas serán de 3 recámaras, siendo el precio de construcción por unidad de \$ 47, 267.77, y 7 de las casas habitación tendrán dos recámaras, teniendo un costo de construcción de \$ 37, 158.11.

³⁹⁷ Este contrato de compraventa significa que cualquier diferencia en la superficie del inmueble materia de esta operación, será en beneficio de la parte compradora (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 007440, 21 de enero de 1982).

³⁹⁸ Las casas de mejor calidad disponen de cochera, jardín exterior, pórtico, estancia, comedor, cocina, patio, jardín interior, escalera, tres recamaras, balcón y baño.

³⁹⁹ En 1975 el INFONAVIT adquirió en 4 millones el Fraccionamiento Brisas del Mar. La construcción del complejo habitacional requirió una inversión de: \$ 18' 317 000. 00.

Pozos", y también adjudicó terrenos expropiados para la edificación de una colonia militar, una escuela y una unidad deportiva, además vendió discrecionalmente considerables extensiones de terrenos a particulares, desvirtuando la causa de "utilidad social" de la expropiación.

Así, con relación a las colonias populares Morelos y La Libertad, en el primer caso la denominada primera Sección dio lugar al Fraccionamiento Los Pozos - ubicado a un costado de la unidad habitacional Las Brisas, y entre la carretera Manzanillo-Santiago y la Laguna de San Pedrito, hoy avenida Lázaro Cárdenas, y en cuanto al proceso de comercialización de dichos lotes ya urbanizados, como señala el Sr. Refugio González García -ex empleado de la JFMM-, "en aras de poblar el fraccionamiento se ofrecía la venta de terrenos a precios muy bajos y con facilidades de pago".

Con relación a las expropiaciones y obras de urbanización también hubo particulares que adquirieron importantes extensiones en la Colonia del Pacífico, destacando los casos de los señores José Vivanco Ruiz, con 7 mil 327 mts.2., ubicados en la denominada "Isla San Pedrito"; Enrique Knapp, 11 mil 900. 00 mts.2, ubicados entre la "Isla San Pedrito y la colonia habitacional Las Brisas; José Gómez, 9 mil 472 mts.2., ubicados entre los bungalows San Francisco y la carretera Manzanillo- Santiago; Ernesto Berra y Saúl de León: 30 mil 047 mts.2, sobre la carretera Manzanillo- Santiago; algunos de estos compradores de terrenos se caracterizaron por tener estrechas relaciones con quienes laboraban en la propia JFMM como fue el caso del Sr. José Vivanco Ruiz que formó la empresa mercantil Manzanillo Inmobiliaria S.A. de C.V. representada legalmente por el Sr. Jorge Ochoa Ruiz director de la JFMM.

Sin embargo, fue durante las décadas de 1960 y 1970 cuando afloraron los conflictos más importantes entre autoridades y ejidatarios derivados de la creciente urbanización ejidal y expropiaciones en la Colonia del Pacífico, siendo uno de ellos el suscitado en mayo de 1962 cuando los ejidatarios de este núcleo ejidal acusaron al Sr. Manuel Sánchez Director de la JFMM de Manzanillo por "invasión de terrenos expropiados," mientras a la vez la institución federal acusaba a los ejidatarios de haberse introducido a los terrenos expropiados a cortar cultivos que los propios

ejidatarios habían sembrado antes de la expropiación. El trasfondo del conflicto lo constituyen 24 ejidatarios afectados por las expropiaciones que a pesar de las indemnizaciones estaban inconformes con los montos recibidos, con la especulaciones que comenzaban a observarse en las tierras afectadas, y sobre todo con las políticas urbanas de la JFMM que entre otras cosas no contaba con una zonificación y delimitación definida de los terrenos expropiados,⁴⁰⁰ por lo que los ejidatarios pedían se estableciera una acotación cuadrangular de dichos terrenos; en este sentido los ejidatarios se habían amparado con relación a una franja de terreno afectada entre la colonia habitacional “Las Brisas” y la unidad deportiva “5 de mayo,” con extensión de 7 hectáreas aproximadamente,⁴⁰¹ - unos dos Km. -2 333 metros de longitud-, en la margen derecha de la carretera Manzanillo-Santiago.

En esta querrela, la JFMM para compensar a los ejidatarios estableció el compromiso de que cada afectado tuviera derecho a un lote de 600. 00 mts², además de invertir 600 mil pesos en la construcción y urbanización de 50 casas de tipo económico, con valor de entre 10 mil y 12 mil pesos cada una, mientras que a la vez los ejidatarios aportarían parte de la inversión -194 mil 285 pesos aproximadamente, -producto de las indemnizaciones que la propia JFMM entregaría al ejido por las expropiaciones.

No obstante el convenio, los ejidatarios varios años mantuvieron el amparo para evitar la afectación de dicha franja de terreno, pero la intervención del gobernador del estado Francisco Velasco Curiel y el alcalde del puerto Luis García Castillo hizo que los ejidatarios se desistieran del juicio, a efecto de que la JFMM pudiera efectuar la venta de lotes a particulares, bajo la condición de que el dinero de la comercialización fuera manejado tanto por la JFMM como por el Presidente

⁴⁰⁰ Ello en parte está relacionado con la contigüidad geográfica de la laguna de San Pedrito.

⁴⁰¹ Incluso, la construcción del conjunto habitacional denominado Brisas del Mar también suscita una demanda legal iniciada por los ejidatarios de la Colonia del Pacífico considerándola “un despojo por parte de las autoridades.”

del Ejido Colonia del Pacífico,⁴⁰² y con la finalidad exclusiva de invertirse en la construcción de casas y obras de urbanización.⁴⁰³

Por otro lado, la constante urbanización a través de las sucesivas construcciones como las colonias habitacionales de Las Brisas; Burócratas, Militar; FOVISSSTE,⁴⁰⁴ de la Unidad Deportiva 5 de mayo, de los nuevos fraccionamientos populares, de los turísticos y comerciales,⁴⁰⁵ también se expresó de manera muy importante con relación a que los terrenos casi todos limitan con terreno lacustre, de tal manera que por ejemplo en 1970 cuando el gobierno estatal pretendió cobrar el impuesto predial a los residentes de la colonia habitacional "Las Brisas", éstos consideraron ilegal dicha exigencia argumentando que no "eran propietarios de sus casas y terrenos y que el INV no había cumplido con entregarles las escrituras correspondientes por lo que las fincas eran propiedad del propio Instituto Nacional de Vivienda. Sin embargo la causa principal de que el INV no pudiera escriturar y trasladar el dominio de los inmuebles a favor de los adquirentes era que "un gravamen que pesa sobre el inmueble," a raíz de una demanda interpuesta por la familia Meillón sobre los terrenos de la denominada "Isla de San Pedrito," habían sido declarados a favor de la familia por la federación.

En todo caso, en la ZOMEMA el ejido Colonia del Pacífico tiene varias particularidades; como haber sido afectado para construir el canal de acceso al

⁴⁰² En la segunda mitad de la década de 1970 se calcula que el precio del mt2. promedio de cada lote fluctúa entre \$ 5. 00 y 40. 00 pesos

⁴⁰³ A la postre, el Lic. Velasco Curiel ya en calidad de ex-gobernador gestionó y obtuvo a su favor que la JFMM presidida por el Sr. Jorge Ochoa le donara a título gratuito una superficie de 22 mil 750 mts,2 para instalar una empacadora de frutas, legumbres y mariscos, fracasando a la postre en este proyecto productivo, aunque el ex ejecutivo estatal escrituró fracciones de ese terreno a varios de sus colaboradores, familias y personal del ejército.

⁴⁰⁴ La colonia Burócratas fue construida mediante el fondo del 5 % federal, -que al trabajador beneficiado del bien habitacional se le descuenta durante 15 años quincenalmente; a la vez la construcción de la colonia habitacional FOVISSSTE contigua a la unidad deportiva "5 de mayo," tiene la particularidad de haberse presentado 590 solicitudes de vivienda y sólo se entregaron 78 unidades, además de presentar irregularidades en su construcción -falta de impermeabilización de techos, cambios en el diámetro en los tubos de agua, puertas mal selladas, etcétera-, y también de existir "favonitismo" en la entrega.

⁴⁰⁵ Debido a que en la década de 1960 fueron construcciones habitacionales relativamente lejanas de la ciudad-puerto, ante las autoridades municipales hubo solicitudes constantes con relación al déficit de infraestructura pública con relación al sistema de fosas sépticas y descarga de aguas negras, de servicios de limpieza, vigilancia, transporte y alumbrado público.

Puerto Interior de San Pedrito,⁴⁰⁶ por estar rodeado y limitado considerablemente por la laguna de San Pedrito; por constituir uno de los ejidos con problemas de asentamientos irregulares, y por el déficit de servicios urbanos; por estar expuesta inicialmente a inmundicias por el lecho pantanoso lacustre de San Pedrito y las aguas residuales derivadas en parte de las empresas, negocios, y fincas instaladas en los terrenos aledaños y recientemente por haber sido expropiado para construirse la más importante reserva territorial con fines urbanos denominada FIMAGA.

Según las autoridades municipales de Manzanillo los asentamientos irregulares "están amparados", y sólo se les puede ofrecer reubicarlos, y asimismo también se estima que la colonia Morelos presenta casos de invasiones de terrenos de propiedad pública que suman cerca de 24 mil mts.2

Hoy en día, dentro de la ZOMEMA el ejido Colonia del Pacífico es el que tiene menor posibilidad de expansión urbana sobre todo por estar rodeado de Zona Federal Marítima y por otros terrenos ejidales.

Ejido **Salagua**. En la ZOMEMA constituye el segundo núcleo de población en dinamismo e importancia económica tan solo por el mayor número de empresas inmobiliarias, fraccionamientos urbanos registrados, y establecimientos comerciales establecidos, además de constituirse recientemente como el ejido donde la iniciativa privada inició la construcción del más ambicioso desarrollo habitacional, y a la vez por ser uno de los dos ejidos que experimentan una considerable expropiación territorial para crear la única reserva territorial con fines urbanos con que cuenta Manzanillo.

Antiguo núcleo poblacional con antecedentes coloniales, se localiza a unos 13 kilómetros aproximadamente de la ciudad de Manzanillo, en el margen derecho del Boulevard costero Miguel de la Madrid,-configurándose durante los últimos 35 años junto con el aledaño ejido de Santiago, no sólo como el corredor conurbano

⁴⁰⁶ Por Decreto Presidencial del 30 de diciembre de 1960 la Isla de San Pedrito quedó bajo la jurisdicción de la JFMM. En los linderos se abrió y trazó el canal por donde se comunicó al Puerto Interior de Manzanillo con el Océano Pacífico, siendo afectadas unas 120 personas asentadas irregularmente, incluyendo residencias de particulares y el conjunto habitacional del fraccionamiento del ISSSTE. Con dichas obras también quedó cancelada la antigua carretera que unía a Manzanillo con Cihuatlán.

más dinámico de la Zona Metropolitana de Manzanillo, sino también como uno de los ejidos que registra los más altos niveles de especulación, usos de suelos anárquicos, problemas de delimitación y deslinde territorial, déficit de equipamiento y servicios urbanos, y asentamientos irregulares, bajo la premisa de su privatización inmobiliaria generalizada irreversiblemente.

Como núcleo ejidal por Resolución Presidencial se formó el 29 de octubre de 1935 teniendo como antecedente constituir una fracción de la hacienda de San Carlos, dotándosele de una superficie de 784- 00- 00 hectáreas de diferentes calidades agrícolas, para beneficiar a 49 ejidatarios y sin especificar la forma de explotación; después, el 25 de octubre de 1950 por nueva Resolución Presidencial experimentó una ampliación territorial más, asignándosele una superficie de 621 – 00-00 hectáreas, de agostadero y montes para beneficiar a otros 56 capacitados para usos colectivos.⁴⁰⁷

El ejido Salagua comprendió una superficie plana de 1 095-00 –00 hectáreas, aunque en el caso de la primera dotación de tierras ejidales a Salagua que incluyó 187 hectáreas afectando la propiedad privada de la familia Meillón, las cuales fueron reclamadas jurídicamente por ésta, y posteriormente se tradujo en un fallo legal del máximo órgano de justicia de la federación favorable a la familia Meillón, quedando finalmente el ejido Salagua limitado por el ejido Abelardo L. Rodríguez y el cerrito de Santiago; por el ejido Colonia del Pacífico; por terrenos de la familia Meillón;⁴⁰⁸ y por la laguna de San Pedrito bajo la jurisdicción de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología por constituir terreno federal (SEDUE).

Hasta la década de 1960 en Manzanillo el fértil valle ejidal de Salagua se distinguió por la producción de frutos tropicales como limón, plátano, mango, tamarindo, etcétera. Con fines comerciales, así como también por la explotación de

⁴⁰⁷ Un grupo de personas más no ejidatarias solicitó una nueva ampliación y obtuvo tierras aledañas al libramiento

⁴⁰⁸ Hasta la década de 1960, parte de los terrenos de Salagua tierra adentro hacia el norte pertenecen a la Sra. Clementina Meillón, y quedaron formando una "isla" dentro de la ampliación ejidal experimentada por Salagua prácticamente dividiendo dicha ampliación, mientras que la otra parte considerable de terrenos de la familia Meillón está localizados hacia la costa, incluyendo el río Salagua y estero, los cuales fueron "adquiridos" mediante compraventa por el grupo inmobiliario FRAHOPA, adquisición que sirvió de base legal para las acciones de desalojo de los negocios comerciales que efectuó en el balneario de Salagua ésta empresa privada..

recursos madereros, pero en la década de 1970 las cuantiosas inversiones privadas que transformaron la península de Santiago en el más importante multidesarrollo turístico costero, impactaron decisivamente en el inicio de su urbanización ejidal acelerada, anárquica y contradictoria; baste señalar por ejemplo al respecto, que entre los requerimientos de construcción e introducción de infraestructura turística de la península de Santiago, la inmobiliaria FRAHOPA adquirió los terrenos del pequeño aeropuerto (295 mil 334 mts.2 aproximadamente) que había en Salagua, además de los terrenos donde se construirá el campo de golf del multi desarrollo CASOLAR (483 mil 011 mts.2).

Sin embargo, hoy en día la urbanización ejidal expresa un contenido material espacialmente diversificado principalmente de carácter comercial y habitacional, que ha tenido como premisa esencial su acelerada privatización estimulada en gran medida por la intervención del Gobierno Federal a través del mecanismo de la expropiación, siendo en este sentido en la ZOMEMA el ejido Salagua uno de los más afectados, según se indica en el siguiente cuadro núm.46.

**CUADRO NÚM. 46
EJIDO SALAGUA Y EXPROPIACIONES (1973- 1986)**

Hectáreas	Objeto social
00-74-99	CFE(subestación eléctrica)
62-76-18	Zona habitacional
01-33-00	SCT (carretera)
13-33-20	SCT(carretera costera)
06-13-93	Reserva territorial
10-40-00	Ayuntamiento
36-00-00 *	Zona habitacional
09-16-93	Planta de tratamiento de aguas negras

(Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, 17 de mayo de 1980; 8 de marzo de 1986; y 6 de septiembre de 1986; y Registro Público de la Propiedad de Colima, Escritura Privada, 24 de mayo de 1986).

Así, en el caso específico de las expropiaciones tendientes a regular y ordenar el crecimiento urbano y en esa medida los asentamientos humanos

irregulares,⁴⁰⁹ la primera se efectuó mediante Decreto Presidencial ⁴¹⁰ en el mes de noviembre de 1976 comprendiendo 62-76-18 hectáreas para “destinarse a su lotificación y titulación legal mediante su venta y la constitución de una superficie de reserva territorial que sirviera en el futuro para satisfacer las necesidades del crecimiento regular y planeado de Salagua” (Registro Público de la Propiedad de Colima, Libro 373-2). Esta expropiación tuvo la particularidad de suscitar una demanda legal de límites por parte de un particular, que a la postre fue favorable a este último.

La segunda expropiación se realizaría en 1983 a través del Plan Colima, mediante el Decreto no. 174 abarcando una superficie de 6 hectáreas con el objetivo de crear la reserva territorial. Sin embargo, el 15 de junio de 1983 el Gobierno Federal adquirió irregularmente una porción de terreno – la marcada con el núm. 04, de la manzana 35, de la zona 01, de la urbanización hecha por la CORETT en la Población de Salagua-, sin “especificar la extensión del terreno, ni el propósito o utilidad social de dicha adquisición...” (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 021100, 14 de septiembre de 1984).

En marzo de 1986 debido a que “existe en el Poblado Salagua un asentamiento irregular de personas no ejidatarias en lo general, en una superficie aproximada de 36-21- 30 hectáreas que fueron destinadas originalmente como tierras de la labor, se proponen como objeto de expropiación” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, Tomo LXXI, 8 de marzo de 1986. Pág. 1); y en el año de 1994 se realizó una nueva expropiación comprendiendo una superficie de 36 hectáreas, entre las cuales 36 lotes daban lugar a asentamientos humanos irregulares.

Sin embargo, sobre todo en la década de 1970 la intervenciones del Gobierno Federal en materia de expropiaciones ejidales generó un contexto de “inquietud y falta de seguridad, ” con ribetes de violencia y serias acusaciones al

⁴⁰⁹ En estos años la población del ejido Salagua oscilaba en 3 mil habitantes aproximadamente, y 8 hectáreas son clasificadas por la SEPANAL como zona urbanizada (1975: 134).

⁴¹⁰ Diario Oficial de la Federación, 1° de noviembre de 1976. Sin embargo la CORETT sólo protocoliza una superficie de 62-76- 18 hectáreas. El Decreto quedó inscrito en el Registro Público de la Propiedad con el núm. 54, del libro 112 de Instrumentos Privados.

Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización (DAAC) por “los excesos de corrupción que presenta, lo que favorece que se den trasiegos de terrenos ejidales a particulares ” (Morales, 1974). Por su parte, el mismo DAAC informaba que son “miles de hectáreas de las que han sido despojados los campesinos en la bahía costera, sin que hayan recibido en la mayoría de los casos, sino pequeñas indemnizaciones o un solo centavo, y cuando se les ha dado algún dinero, es pagándoles a 25 o 50 pesos la hectárea de las tierras, que más tarde han vendido convertidas en fraccionamientos de lujo, hoteles, balnearios, etcétera, entre 500 y 3 mil pesos el metro (Ibíd.; 73).

En otro sentido, la acelerada urbanización ejidal con el creciente número de hectáreas que se vuelven objeto de enajenación comercial, se tradujeron entre otras cosas en modificaciones a la Ley Agraria Nacional precisando “que los terrenos ejidales no son objeto de comercio”, y en esa medida estableciendo la eficacia jurídica del derecho a la posesión de la tierra sólo mediante “previo trámite administrativo que se inicia con la adjudicación de solares urbanos en la Asamblea General de ejidatarios, a personas que presten un servicio a la comunidad, interviniendo un representante del DAAC, y expidiéndose el título de propiedad con la firma del presidente del país”. Sin embargo tal reforma a la ley agraria,⁴¹¹ no impide que un creciente número de hectáreas ejidales sean objeto de especulación, es decir, no evitará que en parte ejidatarios en complicidad o no con las autoridades agrarias, realicen ventas de terrenos ejidales, sin contar no sólo con la anuencia formal de las autoridades del ejido, sino también sin garantizar los servicios urbanos.

Por otra parte, siendo socialmente justificables las expropiaciones de terrenos ejidales afectados por la anárquica urbanización,⁴¹² y no obstante los esfuerzos oficiales por otorgarle a los ejidatarios una participación más decisiva en el proceso urbano ejidal, tales acciones también dieron lugar a que intereses privados en complicidad con las autoridades agrarias, conviertan las

⁴¹¹ Para el significado de esta situación ver (Ramírez, 1989: 27-54)

⁴¹² En general las expropiaciones se ejecutan para densificar las ciudades, y eliminar los baldíos interiores improductivos, crear reservas territoriales, etcétera-.

expropiaciones en fuente de corrupción y comercialización, entre los que pueden destacarse los casos de:

a) Una fracción de terreno expropiado en Salagua de 75 mil 218. 16 mts. 2 ubicado entre el campo de golf del hotel Las Hadas y la calle de acceso a la bahía de la Audiencia. Tales terrenos expropiados fueron fraccionados en 43 lotes, donde a la postre se construyeron una plaza comercial, restaurante, banco, establecimientos comerciales, un hotel, siendo usufructuados económicamente por intereses privados. (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 041324, 28 de octubre de 1988);

b) Un terreno localizado frente al boulevard costero, que formó parte de la superficie mayor de 62.76 hectáreas expropiadas por la CORETT para fines urbanos, de las cuales 6 hectáreas pertenecen al ejido Salagua. El Sr. Simón López, había adquirido el terreno desde 1976, y mediante un largo juicio obtuvo un predio de 2 mil 200. 00 mts²., con un valor comercial de: \$ 84' 480 000.00. (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 018196, 7 de diciembre de 1990); y,

c) Un terreno que en junio de 1987 el Sr. Epifanio Madrueño Cárdenas adquirió por compra que hizo a CORETT en la Población de Salagua con una extensión superficial de 2 mil 124.00 mts², y que a la postre, una vez que solicitó y obtuvo de la Dirección de Obras Públicas del municipio de Manzanillo la autorización correspondiente, procedió a subdividirlo en lotes comercializándolos.

A la vez, la urbanización ejidal también estimula de manera importante la aparición de ejidatarios convertidos en empresarios, como es el caso por ejemplo de la denominada sociedad mercantil Brisas de Salagua, S. A de C.V., integrada por dos ejidatarios, que sin tener los permisos legales y urbanos correspondientes, venden cerca de 600 lotes de 20 x 18 mts.² teniendo como estrategia de venta el compromiso de legalizarlos y urbanizarlos posteriormente,⁴¹³ y otro es el caso del hotel Suites Plaza Manzanillo, cuyos propietarios son los ejidatarios Jesús Salazar Villaseñor, Abel Salazar Villaseñor, y Alicia Vera Acevedo, de tal manera que como señala el ex diputado Luis Aldaco "la venta de terrenos ejidales es para el ejidatario una alternativa económica en tiempos de crisis del campo mexicano" (Luis Aldaco ex-comisariado Ejidal de Salagua, entrevista, Manzanillo, 4 de septiembre de 1994).

De cualquier modo, hoy en día la acelerada urbanización ejidal de Salagua se expresa en una de las mayores concentraciones de Fraccionamientos y

⁴¹³ Estos ejidatarios inicialmente ofrecieron dichos terrenos a trabajadores de la Central Termoeléctrica de Manzanillo.

construcciones de unidades habitacionales principalmente de clase social media y popular dentro de la ZOMEMA, como Soleares; Playa Azul; Arboledas; Gaviotas, Las Huertas, Viveros Pelayo, Colonia Bugambilias; colonia Centro; López de Legazpi; Guadalupe Victoria; Barrio Nuevo; Elías Zamora Verduzco; Arboledas; Las Palmas; Los Mangos; Méndez Arceo; Montes Paz; Aeroméxico; La Esperanza; Conjunto Habitacional Las Garzas; Colonia del Mar,⁴¹⁴ etcétera, y recientemente se inició el desarrollo habitacional La Joya, con la participación de 14 empresas, una inversión total de 132 millones 400 mil pesos, y el proyecto de construir 2 500 habitaciones en Salagua, siendo uno de los más importantes por su magnitud dentro de la ZOMEMA.⁴¹⁵

Aunque de alguna manera, a través de sujetarse al ordenamiento legal urbano, la construcción de estas unidades habitacionales se expresa en una urbanización más definida -extensiones cuadriculares, lotes escriturados y numerados, áreas verdes y vialidades, disponibilidad de servicios urbanos-, Aún siguen existiendo asentamientos habitacionales contruidos irregularmente como es el caso de la colonia Méndez Arceo localizada en el cauce de un río que ha sufrido inundaciones entre otras cosas debido a las obras de construcción del libramiento Tapeixtles-Miramar; la colonia Elías Zamora constituida por unas 50 familias de clase humilde que han solicitado a las autoridades en varias ocasiones poder contar con las escrituras de sus lotes; y la colonia La Esperanza que está asentada entre los ejidos de Salagua y la Colonia del Pacífico.

Con respecto a esto último, el Sr. Miguel Ángel García ex -comisariado ejidal de Salagua⁴¹⁶ señala que "algunas colonias aún están asentadas en terrenos que legalmente pertenecen al ejido Salagua, y en alguna forma, - ya sea por cesiones de derecho, contratos de compraventa o arrendamiento- entre ejidatarios, particulares, y/o constructoras, se continúa desvirtuando el régimen de propiedad

⁴¹⁴ En poco más de dos años de funcionar habitacionalmente su condición urbana es pésima tanto de las calles como en la falta de alumbrado público.

⁴¹⁵ Algunos de estos conjuntos habitacionales contruidos por empresas constructoras privadas por negligencia u otras razones técnicas o procedimientos irregulares no entregan formalmente al municipio dichas colonias, lo cual genera que no cuenten con los servicios urbanos.

⁴¹⁶ El Sr. Miguel Ángel García fue comisariado Ejidal de Salagua en los años 98- 99, y elegido Delegado Urbano del pueblo de Salagua a partir de febrero del año 2001.

ejidal,⁴¹⁷ por lo cual se estima hay "unas 13 hectáreas de carácter ejidal donde hay asentamientos humanos que hay que revisar". (Sr. Miguel Ángel García, entrevista, Manzanillo, 12 de mayo del 2000).

Así, en los últimos 15 años nuevos establecimientos comerciales y de servicios importantes como Plaza Manzanillo con la tienda ancla de Comercial Mexicana; Soriana; hoteles, discotecas, restaurantes, etcétera-, construidos a lo largo del boulevard costero Miguel de la Madrid, han continuado no sólo imprimiéndole a la urbanización ejidal de Salagua un dinamismo económico, demográfico y habitacional extraordinariamente concentrado y superior al de la propia cabecera municipal de Manzanillo,⁴¹⁸ sino también condenándolo por estar rodeado de tierras agrícolas a que "una creciente proporción de parcelas ejidales deriven en pequeña propiedad, y en esa medida en fuente de acumulación de capital."⁴¹⁹

El Sr. Abel Salazar -comisariado ejidal de Salagua en el año 2001 señala, en el contexto de las reformas constitucionales del artículo 27 presidencial que "el ejidatario puede lotificar, vender parte, o toda la parcela, sólo si hay autorización, es decir, si cuenta con agua y todos los servicios urbanos."⁴²⁰ (Sr. Abel Salazar ex-comisariado Ejidal y empresario, entrevista, Manzanillo, 25 de mayo del 2001).

Dentro de la ZOMEMA Salagua actualmente es el ejido más viable para continuar experimentando una urbanización planeada, tanto por lo llano del suelo como por resultar menos caro para introducir servicios públicos, teniendo hasta el año 2005, "unas 200 hectáreas aproximadamente susceptibles de urbanización a

⁴¹⁷ Durante la presidencia de Carlos Salinas al reformarse el artículo 27 se elevó a categoría constitucional el ejido y la comunidad y se le dio a los núcleos agrarios y a sus miembros propiedad plena sobre sus tierras. Sin embargo, se han incluidos posteriormente disposiciones que han pretendido moderar la tajante privatización que generaron dichas reformas, entre ellas la idea de que la regularización es voluntaria y la noción de que un ejido regularizado no se privatiza automáticamente (ver Baitenmann, 1994).

⁴¹⁸ A lo largo del boulevard costero Miguel de la Madrid en las últimas dos décadas del siglo XX se han establecido diversos establecimientos comerciales y de servicios –restaurantes, bancos, agencias turísticas, tiendas de abarrotes, talleres, que imprimen un ritmo económico febril al poblado de Salagua.

⁴¹⁹ Según el ex-comisariado Sr. Miguel Ángel García el Registro Agrario Nacional (RAN) es el organismo descentralizado que tiene como objetivo extender la constancia de posesión para que el ejidatario pueda vender sus tierras.

⁴²⁰ La intención de vender y que sea autorizada su venta implica presentar un Plan Parcial de Desarrollo, el cual debe ser congruente con el Plan de Desarrollo Urbano Municipal y Estatal.

futuro,” y cuenta con un comité de Planeación urbana que no sólo exige requisitos a los ejidatarios para vender, urbanizar y evitar especulaciones con terrenos ejidales, sino también a las fraccionadoras o particulares.

De cualquier manera, la urbanización ejidal de Salagua es la expresión no sólo de una comunidad otrora agraria transformada abruptamente en espacio habitacional y urbano regida por el capital privado , sino también un espacio social que expresa un contenido material anárquico, fragmentado y segmentado en términos urbanos sobre todo con relación con las condiciones de vida urbana privilegiada de espacio turístico residencial construido en la península de Santiago y la Audiencia, separada apenas por el boulevard costero Miguel de la Madrid.

El ejido Abelardo L. Rodríguez, contiguo al de Salagua está localizado a 14 kilómetros de la ciudad cabecera de Manzanillo, -enlazado a través del boulevard Miguel de la Madrid-, caracterizándose en la ZOMEMA por constituir otro de los asentamientos poblacionales con antecedentes coloniales, por formar parte junto con el ejido Salagua la mayor densidad conurbada de población, por ser el segundo núcleo de población en importancia después de la ciudad cabecera de Manzanillo, y por contar con el mayor número de colonias habitacionales de clase media y populares.

En el siglo XIX y parte del XX formó parte de la Hacienda de Santiago propiedad de la familia Meillón, siendo elevado a la categoría de comunidad ejidal en 1933 bajo el nombre de Abelardo L. Rodríguez con 420 00 00 hectáreas originalmente, y posteriormente experimentando una ampliación de 1, 818 00 00 hectáreas, beneficiando a 140 ejidatarios en total, extendiéndose sobre un terreno llano y cerril, quedando delimitado: al Sur, con el Océano Pacífico; al Norte, con los pueblos de Altamira, Petatero y Chandiablo; al Este, con el Ejido Salagua, y la ciudad cabecera de Manzanillo; y al Oeste, con los Ejidos de Miramar, La Central y El Naranjo. Destacó hasta los años sesenta del Siglo XX por la producción

agrícola-comercial de frutos tropicales como limón, plátano, tamarindo, y coquito de aceite, entre otros productos tropicales.⁴²¹

Sin embargo, desde la década de 1940 por los atractivos de playa excepcionales de la bahía de Santiago, combinado con las continuas inversiones en hoteles, bungalows, y condominios multifamiliares de los años sesentas determinaron, que el núcleo ejidal de Santiago comenzara a convertirse no sólo en el más importante por la concentración de población,⁴²² sino también por la urbanización ejidal caótica y contradictoria.⁴²³

Por resolución del presidente Adolfo López Mateos el 6 de marzo de 1957⁴²⁴ se estableció la zona de urbanización del poblado Abelardo L. Rodríguez, siendo el primer ejido del municipio de Manzanillo donde se adoptó dicha medida, para lo cual se segregó del ejido una superficie de 417 mil 658. 00 mts²., determinándose la localización y la división de los solares urbanos de acuerdo con el plano urbano aprobado por el Departamento Agrario, quedando dentro de dicha zona urbana 34 solares baldíos que se reservaron para el crecimiento de la población.⁴²⁵

Sin embargo, esta Resolución Presidencial con fines urbanos suscitó demandas legales por cuestiones limítrofes, promovidas tanto por el Sr. Salvador Bayardo Ruiz propietario hotelero en la bahía de Santiago, como del Sr. Carlos Meillón propietario del Fraccionamiento bahía de Santiago, los cuales fueron afectados por tal Resolución Presidencial de 1957, destacando sobre todo el caso del Sr. Meillón que ya había vendido lotes y que a raíz de dicha Resolución Presidencial fueron reclamados por las autoridades ejidales de Santiago (Registro Público de la Propiedad de Colima, Escrituras Públicas, Libro 1, 1960- 966).

⁴²¹ En los años treinta la Hacienda de Santiago explotaba el cultivo del limón de excelente calidad y se pensaba en el cultivo de la caña de azúcar (Castellanos, 1931: 6).

⁴²² Por ejemplo, en 1978-1979 una encuesta estimó una población de "15 mil 941 habitantes" en Santiago, constituyendo las más importante de la ZOMEMA (Morales, 1983).

⁴²³ En la década de 1960 entre las principales demandas de la población de Santiago a las autoridades destacan la gran cantidad de basura generada en el balneario de Santiago, y la proliferación de cantinas.

⁴²⁴ Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 6 de marzo de 1957.

⁴²⁵ El artículo 177 del Código Agrario autoriza a los núcleos de población para arrendar o enajenar a personas que deseen avecindarse en el poblado, aun cuando sean personas ajenas al Ejido, siempre que los adquirentes sean mexicanos o se dediquen a alguna ocupación útil a la comunidad. Los miembros del comisariado ejidal son los que pueden vender dichos lotes.

Poco después, el Lic. Francisco Velasco Curiel (1961-67) siendo gobernador del Estado de Colima, mediante el Decreto núm. 139, elevó la ranchería denominada Santiago a categoría de pueblo con Fondo Legal, señalándose al respecto en el artículo 2° de dicho Decreto, que formarían dicha jurisdicción territorial: los Fraccionamientos Península de Santiago, bahía de Salagua, y Miramar; El Naranja; La Central; El Chavarín; El Centinela; La Culebra, Marabasco; El Charco; Don Tomás; Chandíablo; La Lima; Veladero de los Otates; El Huiscolote; además de los ranchos que quedan comprendidos dentro de ese territorio; mientras que en el artículo 3° del mismo Decreto se establecía que "el pueblo de Santiago ya cuenta a la fecha con Fondo Legal, pero en el caso que se requiera ampliación, éste deberá realizarse de acuerdo con lo establecido por el Código Agrario vigente en virtud de que el poblado está ubicado en la superficie del ejido Abelardo L. Rodríguez" (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, núm. 29, Tomo XLIX, 18 de julio de 1964, pp. 141- 142).

Sin embargo, el establecimiento de la denominada zona de urbanización del pueblo de Santiago. fue muy pronto desbordada por el acelerado crecimiento demográfico del lugar multiplicándose los casos de irregularidades referentes a parcelas rentadas, tráfico de tierras, fraccionamientos simulados, despojos de tierras, entre otras, realizadas por particulares, empresas inmobiliarias, y constructoras privadas, por lo cual en 1972 ejidatarios del Consejo Agrario Mexicano (CAM) presentaron un informe al Delegado del DAAC en el que señalaban y denunciaban que "terrenos de Miramar, Salagua y Santiago" son objeto de "vivales" que están al acecho de las tierras ejidales de cultivo que pretenden comercializar para la edificación de viviendas", a raíz de la cual surgió el denominado "Movimiento Restaurador de la Reforma Agraria," siendo la primera organización social de Manzanillo que en años recientes se opuso a las prácticas de comercialización de las empresas fraccionadoras privadas en las costas de Manzanillo.

En los últimos 25 años, la acelerada urbanización de Santiago lo consolidó como espacio fragmentado de carácter turístico-residencial de playa, comercial ⁴²⁶ y sobre todo habitacional, expresándose en este sentido en la agudización de problemas urbanos como la cuestión de los asentamientos irregulares, el déficit de infraestructura urbana, de servicios públicos, además de que por el carácter cerril del suelo existen colonias populares que en las temporadas de lluvias sufren de inundaciones y bloqueos de calles por la tierra y piedras arrastradas por el agua. ⁴²⁷

En este tipo de urbanizaciones, una de las principales causas que originaron la irregularidad en la tenencia de la tierra fue el rápido asentamiento poblacional principalmente en un área conurbada situada entre los ejidos de Santiago, Pedro Núñez y la Central, problema que deriva en la solicitud por parte de la CORETT de la expropiación de terrenos de los ejidos: Pedro Núñez -31- 46.46 Has.-; La Central - 26-85-73 Has.-, y Abelardo L. Rodríguez -125- 94- 35 Has.-, (donde precisamente existe un grave problema de asentamientos irregulares), con el propósito de destinarlos a la regularización del suelo, mediante la venta de lotes a los vecinos del lugar y terceros que lo soliciten, expropiación que a la postre será aprobada mediante Decreto Presidencial del 11 de septiembre de 1987, incluyendo la protocolización y planos presentados por CORETT amparando 1 630 lotes, repartidos en 91 manzanas (Gobierno del estado de Colima, periódico Oficial, núm. 42, Tomo LXVI, 17 de octubre de 1981, Págs. 304 y 305; Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 038961, 30 de septiembre de 1988).

Sin embargo, aunque las expropiaciones tuvieron el objetivo de regularizar el crecimiento urbano y en parte coadyuvar a crear seguridad jurídica en el disfrute de los terrenos, facilitar la construcción, mejoramiento o remodelación de las viviendas de los habitantes, e introducir infraestructura urbana, volvieron a surgir fuertes

⁴²⁶ Como ya se señaló, desde la década de 1960 la bahía de Santiago se caracterizó por comenzar a convertirse en espacio residencial de playa temporal de familias adineradas originarias de la ciudad de Guadalajara, tendencia que experimentó un auge en los 18 años últimos, a la vez que por la cercanía de la bahía al pueblo de Santiago se distingue por el establecimiento diversificado de comercios y servicios como tiendas de abarrotes, restaurantes, farmacias, hoteles, consultorios, escuelas, tianguis, etcétera.

⁴²⁷ La urbanización anárquica en Santiago aún observa por doquier casas cubiertas de hojas de palma o palapa y madera.

críticas destacando la del Sr. Jesús Carvajal Silva - presidente del comisariado Ejidal Abelardo L. Rodríguez-, quien exigió a la CORETT informara sobre “las cantidades exactas” así como “de la superficie comercializada” a efecto de tomar participación económica, pues señala dicho organismo “logró 2 mil millones de pesos por la venta de los terrenos urbanos en posesión del ejido”.

Derivado de la acelerada urbanización de Santiago que en gran parte de los terrenos expropiados se ha caracterizado por presentar “un hacinamiento de población grave” (COCOMABA, 1982), dentro de la ZOMEMA hoy en día está convertido y transformado en el mayor espacio habitacional de carácter popular, identificándose los Fraccionamientos urbanos y conjuntos habitacionales: Abelardo L. Rodríguez; Hermosa Provincia; Lomas del Mar; Guadalupe Victoria; Viveros Pelayo; San Martín; Deportiva; Francisco Villa (obreros de la construcción); Monte Bello; Barrio Nuevo; Obradores; El Jabalí; Barrio Escondido; La Escondida; San Isidro Labrador; Las Joyas; Las Flores; La Cruz; Pedro Núñez; Colinas de Santiago; Obrera; Río Colorado; Orben (CROC); y Valle Dorado, entre otras más, caracterizadas algunas por contar con asentamientos irregulares, o también ubicadas y construidas en zonas susceptibles de inundaciones como las colonias: Río Colorado, La Deportiva; El Jabalí, y Francisco Villa, donde habitan unas 5 mil personas.

Actualmente en la ZOMEMA el núcleo ejidal de Santiago está constituido como el segundo centro de población más importante de Manzanillo, pero sus posibilidades de crecimiento urbano a futuro son limitadas ya que hacia el Oeste tiene problemas de pendientes, al Sur presenta problemas de inundaciones y al Noreste hay terrenos de alto potencial agrícola. De la misma manera, el que un porcentaje muy considerable de la población viva en lugares cerriles no aptos para ser urbanizados, representa una enorme presión política y económica para las autoridades municipales.⁴²⁸

⁴²⁸ En este sentido han existido intentos por elevar al rango de municipio al pueblo de Santiago.

El Ejido **Miramar**, constituye una pequeña comunidad ejidal⁴²⁹ localizada a 18 kilómetros de la ciudad cabecera de Manzanillo, -enlazada con ésta a través del boulevard costero Miguel de la Madrid-, caracterizándose por los constantes conflictos relacionados con el desarrollo turístico costero.

Constituido en 1938 como núcleo ejidal se formó de las expropiaciones de terrenos efectuadas a las ex-haciendas de "Miramar", propiedad del Sr. Avelino del Río, y de "Juluapan," propiedad del Sr. Carlos Fernández (Oseguera, 1989: 23), siendo dotado de 742- 84- 50 hectáreas originalmente, y posteriormente experimentando una primera ampliación de 80 hectáreas, beneficiando a 74 ejidatarios.

En la segunda mitad de la década de 1960 el ejido Miramar observó un importante crecimiento demográfico inicial, derivado principalmente de la construcción y desarrollo de los complejos turísticos y urbanos de Vida del Mar y Club Santiago, comenzando a la vez a protagonizar demandas por cuestiones de límites territoriales con relación a dicho desarrollo turístico.

Debido a la colindancia con el Océano Pacífico, el ejido Miramar experimentaría conflictos de tierras con la empresa inmobiliaria mercantil Sierra Madre. Un grupo de ejidatarios denunció ante el agente del Ministerio Público Federal que "la mayor parte de los terrenos y lotes de la zona de Miramar, estaban siendo acaparados por extranjeros, ya sea directamente o por prestanombres, con el fin de tenerlos a su disposición", ⁴³⁰ precisando también que "dependencias federales realizan maniobras legales para despojarlos de sus tierras y concederlas a extranjeros principalmente norteamericanos". A la postre, parte de las negociaciones derivadas de este litigio entre ejidatarios y la empresa inmobiliaria Sierra Madre fue "que los ejidatarios podían usar los depósitos de agua que la

⁴²⁹ Hasta los setentas el ejido Miramar posee la categoría política de ranchería (SEPANAL, 1975: 134).

⁴³⁰ Los ejidatarios se sustentan legalmente en la Constitución de 1917 que señala que "en una faja de 100 kilómetros a lo largo de las fronteras y de 50 kms. en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas. "

empresa había construido para regar sus instalaciones," además de que los ejidatarios afectados directamente recibieron "buenas indemnizaciones."⁴³¹

Pero además de los conflictos territoriales relacionados con las obras turísticas del Club Santiago, durante el periodo 1970-1980,⁴³² el ejido Miramar quedó incluido como parte de la "zona de Miramar para crecimiento turístico" – colindante con MAEVA hasta los límites de la parte alta del libramiento Tapeixtles-Miramar,"⁴³³ (COCOMABA, 1984: 48-49), sin embargo no se realizaron los planes del Gobierno Federal en materia de introducir servicios públicos de agua potable, alumbrado público, y otras mejoras urbanas.

El ejido Miramar es el núcleo de población más pequeño de la ZOMEMA ya que cuenta con una comunidad rural cuyo caserío se extiende entre terreno cerril y llano configurando un trazo y crecimiento urbano lento e irregular, destacando el pequeño jardín central principal, calles de tierra, con lotes y terrenos baldíos por doquier, experimentando en 1992 la expropiación de 4 hectáreas con el propósito de urbanizar y escriturar terrenos para los lugareños, contando al respecto con sólo dos colonias habitacionales populares denominadas: Nuevo Miramar y Maravilla del Campo. Sin embargo, hasta 1997 la red de abastecimiento de agua potable llegaba hasta el Club Santiago solamente, derivado de que "el Ayuntamiento de Manzanillo no estaba en condiciones de proporcionar dicho servicio público más allá de la zona turística (Ing. Efraín Villa, Manzanillo, en entrevista, Manzanillo, 14 de diciembre de 1997).

Actualmente el ejido Miramar presenta un auge en la comercialización de terrenos, debido a la construcción en sus linderos del periférico vial Tapeixtles-El

⁴³¹ Fueron 10 los ejidatarios afectados de Miramar. Sin embargo, hasta el año 2000 una fracción de terrenos que forman parte del campo de golf de Club Santiago aún permanece en litigio, sino que además "los actuales administradores de Club Santiago pretenden desconocer los acuerdos establecidos en los años setentas, por lo cual existe la posibilidad de que se rompa la armonía que data de varios años" (Toribio Dimas, comisariado Ejidal de Miramar, entrevista, Manzanillo, 12 de mayo del 2000).

⁴³² Unos de los casos públicos más destacados en los setentas fue el desalojo que sufrieron 250 campesinos del predio ejidal "punta Juluapan" por parte de fuerzas gubernamentales, las cuales no sólo quemaron la totalidad de los bienes y enseres de los campesinos, sino que además los trasladaron hasta los límites de Jalisco "para que no dieran lata." A raíz de tal situación, se constituyó el grupo "Libertad" que encabeza el Sr. Agustín García.

⁴³³ El ejido Miramar sufrió la expropiación de 120 mil mts.2 para dar paso a la construcción de dicho libramiento.

Naranja-Cihuatlán, la edificación de un centro universitario de la Universidad de Colima, la construcción de un Fraccionamiento habitacional exclusivo, y la colindancia con el desarrollo turístico de Maeva,⁴³⁴ experimentado una nueva y gradual urbanización; sin que surjan asentamientos irregulares en el ejido debido a que se cuenta con espacio regularizado para evitarlo.

El Ejido **El Naranja**, es una comunidad agraria localizada a 18.5 kilómetros de la ciudad cabecera de Manzanillo, comunicada con ésta por el boulevard costero Miguel de la Madrid, formando anteriormente parte de la ex hacienda de Juluapan propiedad de la familia Arévalo López, la cual llegó a ocupar una extensión territorial de 1 400 hectáreas en el siglo XVII produciendo cacao, maíz, y ganadería, siendo en el siglo XIX su propietario el Sr. Francisco Guerrero (Serrano, 1998: 207).

El ejido El Naranja por Decreto presidencial del 24 de marzo de 1936 se constituyó inicialmente con 703-00 00 hectáreas beneficiando a 63 ejidatarios, y experimentando una primera ampliación de 152-00-00 hectáreas,⁴³⁵ que favoreció a otros 69 ejidatarios más, quedando integrado por 132 en total,⁴³⁶ dedicándose principalmente a la producción de limón y plátano comercial, siendo limitado territorialmente por los ejidos de La Central y Miramar; y la laguna de Juluapan.

Durante la décadas de 1960 y 1970 a la vez que son construidos los complejos turísticos de Vida del Mar y Club Santiago, experimenta una atracción y crecimiento demográfico inusual y los ejidatarios comienzan a verse envueltos por problemas de límites territoriales con dichos desarrollos turísticos. Sin embargo, la urbanización del núcleo ejidal El Naranja no lo ha convertido en objeto de

⁴³⁴ Según el Sr. Toribio Dimas comisariado Ejidal, “unos 30 campesinos del ejido Miramar enfrentan conflictos por la posesión de la tierra desde hace algunos años con el complejo Maeva, mientras que por otro lado “de los 74 ejidatarios que constituyeron el Ejido Miramar quedan unos 35 solamente debido a que el resto se convirtieron en pequeños propietarios” (Toribio Dimas, comisario Ejidal, entrevista, Manzanillo, 12 de mayo del 2000).

⁴³⁵ Según el ex –comisariado Ejidal de El Naranja Candelario Ramírez “en el proceso de ampliación solicitado por el ejido, en el Gobierno del Presidente Luis Echeverría Álvarez, hubo momentos en que iba a ver violencia con el Ejido Miramar debido a que los linderos llegaban hasta ese lugar. La ampliación fue de 152 hectáreas, los cuales quedaron repartidos en partes iguales, 75 para cada ejido (Entrevista directa, Manzanillo, 25 de agosto de 1995).

⁴³⁶ El 6 de mayo de 1970 se decretó la ampliación del Ejido con afectación de 152 hectáreas. Dicha ampliación afectó terrenos del Club Santiago.

expropiaciones con fines de regularización y ordenamiento urbano, sino para las actividades turísticas y para introducir infraestructura escolar y vial, como expresa el cuadro siguiente de afectaciones territoriales:

CUADRO NÚM. 47
EXPROPIACIONES EN EL EJIDO EL NARANJO
Y URBANIZACIÓN DE MANZANILLO

Expropiación	Utilidad Pública
6 Hectáreas	Fines escolares
24 Hectáreas	Desarrollo turístico Club Santiago
6 Hectáreas	Libramiento terrestre
97 Hectáreas	Desarrollo turístico Punta Juluapan

(Fuente: Candelario Ramírez, comisariado Ejidal, Manzanillo, 24 de agosto de 1995).

Respecto a las expropiaciones realizadas al ejido El Naranjo por parte del Gobierno Federal fue el presidente mexicano Carlos Salinas (1988-1994) quien se distinguió por aplicarla con mayor énfasis en el contexto de la privatización nacional que impulsó, por lo que en este sentido tanto el mecanismo expropiatorio como el desarrollo turístico-residencial constituyen la fuente principal de los problemas territoriales que en la ZOMEMA caracterizan a este ejido.

Desde la construcción del complejo Vida del Mar - Club Santiago el ejido El Naranjo ha estado en conflictos constantemente,⁴³⁷ siendo el primero con relación al Decreto presidencial del 6 de mayo de 1970 que autorizó la ampliación del ejido y afectó "una fracción de superficie de 3 mil 600. 00 mts.2 aproximadamente que Club Santiago reivindicó como terrenos de su propiedad"⁴³⁸ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio real 005791, 5 de septiembre de 1981), a la vez que poco después, la construcción del campo de golf a cargo de la propia empresa inmobiliaria Sierra Madre, también afectó terrenos reconocidos por el ejido, iniciando las autoridades ejidales una demanda contra la inmobiliaria privada bajo el argumento legal de que no contaban "con la aprobación de la asamblea para

⁴³⁷ En estos mismos años, los ejidatarios de El Naranjo se ven envueltos en conflictos con el Ejido Chandiallo, también de naturaleza de delimitación legal territorial.

⁴³⁸ En los primeros meses del año de 1971 la empresa inmobiliaria Sierra Madre suspendía las aportaciones económicas al Ayuntamiento de Manzanillo con la cual este último construía la central de autobuses, argumentando "enfrentaba problemas que se había originado por el peligro de la invasión de tierras de grupos de campesinos paracaidistas.

ceder dichos terrenos a la empresa inmobiliaria." Por su parte, el Lic. Rafael de la Colina -representante de la empresa turística Sierra Madre argumenta al respecto que "desde 1973 que la inmobiliaria adquirió 23 hectáreas, todo se hizo conforme a la ley, participando las autoridades del ejido y de la Secretaría de la Reforma Agraria" (Ibíd.: 6), mientras que por su parte, la Sra. Felicitas Figueroa Ruiz – entonces secretaria general del Comité municipal de la CNC señala al respecto " que Rafael de la Colina no tiene la razón" y aunque a la empresa Sierra Madre se le vendieron 23 hectáreas", ésta "las tomó en la forma que quiso," y "es eso precisamente lo que se deslindará," dejando que "los peritos sean los que digan quien tiene la razón y nos apegaremos al veredicto".

Pero fue hasta el periodo presidencial de Carlos Salinas de Gortari cuando el problema legal se resolvería a favor de los intereses del Club Santiago, mediante Decreto del 8 de agosto de 1989 expropiándose "por causa de utilidad pública una superficie de temporal de uso colectivo de terrenos del ejido El Naranjo, con una superficie de 25- 25- 11 has., para ser destinados al establecimiento y conservación de áreas recreacionales del desarrollo turístico existente denominado Club Santiago."⁴³⁹ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 051130, 21 de mayo de 1991, Libro 390-2).

Asimismo, en la última década del siglo XX los ejidatarios de El Naranjo protagonizan de nueva cuenta acciones legales en relación a la construcción del proyecto turístico privado denominado "punta Juluapan" en la bahía de Miramar.

Este otro proyecto turístico contempla adecuar con fines de explotación turística 97 Has., ⁴⁴⁰ entre terrenos llanos y lacustre pertenecientes al ejido El Naranjo, la mayor parte en breña pero de condiciones naturales excepcionales por la ubicación en la zona de la laguna de Juluapan; a la postre, aunque se decretó

⁴³⁹ El Decreto fue publicado el 10 de agosto de 1989, del Diario Oficial de la Federación, y en el Periódico Oficial de Colima, el 3 de febrero de 1990. La expropiación fue realizada a favor del gobierno del estado, quedando a cargo de este el pago de la indemnización correspondiente. Posteriormente, el 27 de marzo de 1991, se autorizó al gobernador de Colima para desincorporar la misma superficie a efecto de transmitirlo a favor de la empresa privada Inveroceánica S.A. de C.V., para que ésta la dedicara como campo de golf y principal atracción turística en esta zona.

⁴⁴⁰ Durante el gobierno de Elías Zamora Verduzco (1979- 1985) fueron 24 de 29 los ejidatarios que aceptaron un convenio de la venta de aproximadamente 96 hectáreas, mismas que serían pagadas, cada una, a 45 mil nuevos pesos.

una expropiación de 97 hectáreas,⁴⁴¹ y 24 ejidatarios afectados “aceptaron el pago de 45 mil nuevos pesos por hectárea”.⁴⁴² 5 ejidatarios -35 Has. aproximadamente- se “negaron a recibir la indemnización por la expropiación de terrenos destinados para el desarrollo turístico” porque exigieron “más y mejor precio por sus terrenos” (Pedro Domínguez, ex-comisariado Ejidal, entrevista, Manzanillo, 14 de septiembre de 1995).⁴⁴³

A la postre, aunque los 5 ejidatarios legalmente amparados consideran que “el pago justo por hectárea en valor real es de 90 mil nuevos pesos,”⁴⁴⁴ “las presiones” de los propios ejidatarios en Asamblea ejidal – 33 firmas de 58-, motivó que los ejidatarios inconformes desistieran y aceptaran las condiciones de pago de la empresa inmobiliaria privada, decisión ante la cual el entonces presidente del comisariado Ejidal de El Naranjo afirmaría “nosotros sentimos que el amparo perjudicaba fuertemente al ejido y sentimos muchos que se hayan procedido de esa manera, porque frena el desarrollo turístico y nos afecta a nosotros.”

Actualmente el ejido El Naranjo posee una población estimada de poco más de 3 mil habitantes, constituyendo un caserío extendido sobre terreno cerril sin observar un trazo urbano cuadrangular, carece tanto de un plan de urbanización regular y tiene déficit de infraestructura urbana de abastecimiento de agua potable y de drenaje, aunque tampoco observa un potencial de crecimiento acelerado de población a corto y mediano plazo.

El Ejido **Campos**, en la ZOMEMA es otra de las comunidades agrarias de menor crecimiento demográfico, aunque se caracteriza sobre todo por mantener problemas de límites territoriales ínter ejidales con El Colomo, y con el Fundo Legal de Manzanillo, además de presentar asentamientos irregulares.

Esta comunidad agraria formó parte de la ex -hacienda de Cuyutlán, siendo convertido en ejido en 1934 con una dotación inicial de 569 00 00 hectáreas,

⁴⁴¹ El decreto de expropiación data del 21 de octubre de octubre de 1993 (Diario Oficial de la Federación, 28 de octubre de 1993).

⁴⁴² Como señala en entrevista el ex-comisariado Ejidal Candelario Ramírez hubo ejidatarios que llegaron a vender hasta 11 hectáreas, por lo que recibieron buena cantidad de dinero

⁴⁴³ Fue clave la autorización de la Asamblea Ejidal para iniciar las negociaciones con el grupo privado Marhnos promotor del proyecto “Punta Juluapan.”

⁴⁴⁴ Expediente 133/93 llevado en el juzgado de Distrito II de Colima.

experimentando una primera ampliación territorial de 1, 344 00 00 hectáreas, que benefició a 94 ejidatarios (SRA, 1992).

Geográficamente el ejido Campos forma una angosta franja de terreno plano arenoso y feraz, - color negro-, apto para la explotación de frutas tropicales - palma de coco, ciruela, mango, nance, maíz, -⁴⁴⁵ estando limitado por el Océano Pacífico; la laguna de Cuyutlán; el ejido El Colomo; y la ciudad de Manzanillo, localizándose en relación con ésta última hacia el Sur por el antiguo camino Manzanillo- Cuyutlán a poco menos de 2 kilómetros aproximadamente.

El ejido Campos por la cercanía del Océano Pacífico desde la década de 1940 atrajo el interés del inversionista privado para fraccionar, urbanizar y comercializar terrenos, registrando la primera transacción al respecto en febrero de 1944, cuando el Sr. Juan Morquecho Cazares de la ciudad de Guadalajara compró a Ferrocarriles de México S.A., ⁴⁴⁶ una superficie de 87- 16-40 hectáreas de terrenos rústicos,⁴⁴⁷ y en enero de 1955 fue constituida la empresa mercantil Ventanas al Pacífico, S.A., ⁴⁴⁸ teniendo por "objeto la adquisición de terrenos para su urbanización, fraccionamiento...", mediante la aportación a la sociedad de una fracción de predio rústico denominado Ventanas con superficie aproximada de 95 hectáreas de terreno cerril y playas frente al mar y frente a la laguna de Cuyutlán (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 040411, 12 de agosto de 1988).

Años después, entre 1968-1970 debido al escaso éxito comercial y a los problemas financieros, la empresa mercantil Ventanas al Pacífico experimentó una división de socios accionistas a y la vez se vendieron varias hectáreas de terrenos

⁴⁴⁵ Durante buena parte del siglo XX el pueblo fundamentalmente se sustentó de la producción frutícola de temporal -ciruela, mango, nance, coco, etcétera, la cual por vía férrea era comercializada en el puerto de Manzanillo, Zapolotitlán, Ciudad Guzmán, Colima, Guadalajara, etcétera En una buena temporada se embarcaban hasta 3 mil palos o árboles de ciruela (Sr. Rosendo Topete, ejidatario de Campos, entrevista, 11 de mayo de 2000)

⁴⁴⁶ El terreno fue expropiado a favor de esta empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

⁴⁴⁷ Los terrenos se ubican en la estación de Campos, y anteriormente forman parte de la antigua hacienda de Cuyutlán (RPP., Folio Real 054419, 23 de mayo de 1991).

⁴⁴⁸ Forman parte de la sociedad mercantil: Juan Morquecho Cazares; Ing. Andrés Macías Zermeño, Arturo y José Sánchez Valdivia, Manuel Morquecho Cazares, Pedro Romero Cue, y Enrique Vargas Figueroa (Registro Público de la Propiedad., Folio Real 010570, 26 de agosto de 1982).

entre los propios miembros de la sociedad mercantil, ⁴⁴⁹ quedando la inmobiliaria constituida con tan sólo 75-56-62 hectáreas; mientras que en agosto de 1971, los Sres. Juan Morquecho Zambrano, Juan Morquecho Chávez, y el Lic. José Arturo Hernández presentan un nuevo proyecto general de comercialización y urbanización del Fraccionamiento Ventanas siendo gobernador del estado Pablo Silva García (1967- 73).

Poco después, el Sr. Juan Morquecho iniciará la construcción y promoción comercial del Fraccionamiento Villa Florida comprendiendo un total de 238 lotes, y 13 manzanas cuadrículares, aunque sin disponer de servicios urbanos suficientes, el que a la postre fracasó comercialmente, pero entre 1944 y 1971 significó el único y más importante esfuerzo privado de carácter urbano- comercial de la bahía de Campos ⁴⁵⁰ y por lo mismo sin repercusiones considerables en el índice de crecimiento demográfico del núcleo ejidal de Campos.

Fue a partir de 1977 cuando inicia la construcción de la planta termoeléctrica a cargo de la CFE, cuando el ejido de Campos experimentó la más importante atracción y crecimiento demográfico, primero con relación a la propia obra de construcción e instalación industrial que requirió de unos dos mil trabajadores y empleados implicando demanda de viviendas y servicios comerciales.

Por otra parte, la construcción e introducción de infraestructura industrial y urbana de la planta Termoeléctrica, como el Sr. Toribio Cruz ex-comisariado Ejidal de Campos señala, significó la expropiación de una fracción de terreno del ejido Campos identificada como servidumbre de paso, ⁴⁵¹ mientras que otras franjas de terreno de carácter privado fueron adquiridos mediante el mecanismo de compra-

⁴⁴⁹ Entre quienes participan de estas transacciones de terrenos aparecen: los Sres. Arturo y José Sánchez Valdivia; la Sra. Berta Zambrano de Morquecho; el Sr. Manuel Morquecho Cazares, todos ellos relacionados con la empresa inmobiliaria.

⁴⁵⁰ Hasta la década de 1970 el Fraccionamiento Villa Florida había tenido poco éxito comercial y presentaba un total abandono, mientras que las escasas construcciones realizadas en el lugar estaban destruidas por las condiciones climáticas del entorno.

⁴⁵¹ Más allá de la expropiación a favor de la CFE del terreno de servidumbre de paso, la etapa previa a la construcción de la planta, el director General de la paraestatal prometió a los ejidatarios "pagar la planta frutal adulta afectada a 1000. 00 pesos; prioridad en el empleo; y mejoramiento urbano del ejido Campos."

venta, incluyendo- 139 lotes- pertenecientes al Fraccionamiento Villa Florida⁴⁵² (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 009758, 3 de mayo de 1988); superficie en que la CFE construyó el complejo termoeléctrico I y II; enormes Tanques de Almacenamiento de Combustibles; un Campamento habitacional para los empleados de confianza; e instalaciones deportivas, áreas verdes, y estacionamientos para automóviles.⁴⁵³

Por su parte, la empresa inmobiliaria Casas y Terrenos Populares, S.A., y el INFONAVIT establecieron un fideicomiso que comprendió 238 lotes ubicados en el Fraccionamiento Villa Florida, con superficie de 50 mil 531. 00 mts²., a la vez que el Sr. Juan Morquecho Cazares y la Sra. Bertha Zambrano Lozano de M., transmitieron la fracción de un terreno ubicado en la estación de Campos, de 22 mil 484. 00 mts.² a miembros del SUTERM para la construcción de la colonia habitacional Villa Florida compuesta por 140 casas habitación para los trabajadores en general de la planta termoeléctrica (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 038127, 29 de marzo de 1988).⁴⁵⁴ En el caso de Fraccionamiento Villa Florida, la CFE introdujo la red de infraestructura urbana, incluyendo el equipamiento urbano al ejido de Campos principalmente agua potable y energía eléctrica.⁴⁵⁵

Posteriormente, derivado del inicio operativo de la termoeléctrica surgieron los primeros asentamientos irregulares destacando el caso de la nueva colonia popular denominada Villa La Flor que en una extensión de terreno de 10 hectáreas fueron construidas unas 140 casas aproximadamente, y posteriormente incrementándose el "asentamiento de personas no ejidatarias en lo general, en

⁴⁵² Como parte de este contrato, la empresa vendedora del terreno – Casas y Terrenos Populares S.A.- se comprometió a ejecutar las obras para subsanar la deficiencia de los servicios públicos en el resto del Fraccionamiento Villa Florida.

⁴⁵³ En el proceso de compra- venta de los terrenos algunos ejidatarios de Campos pretendieron ostentarse como propietarios de algunas fracciones de terrenos por lo cual exigieron los pagos correspondiente, pero a la postre se comprobó que dichos terrenos habían pertenecido a Ferrocarriles Nacionales, y que tales ejidatarios sólo los tenían ocupados haciéndoles algunas obras.

⁴⁵⁴ Hasta la década de los ochentas el proyecto habitacional para los trabajadores de la CFE incluyó otras 500 casas que fueron autorizadas en FIMAGA. Además, trabajadores sindicalizados solicitaron terrenos ganados a la laguna de Cuyutlán con el dragado del canal de Ventanas.

⁴⁵⁵ La CFE introdujo y construyó la red el agua desde el ejido El Colomo hasta el ejido Campos a través de la laguna de Cuyutlán.

una superficie aproximada de 128- 47-81 hectáreas que fueron destinadas originalmente como tierras de labor" (Gobierno del Estado de Colima, periódico oficial, núm. 46, Tomo LXVI, 14 de noviembre de 1981). En este sentido, en 1984 el Delegado de la CORETT, Roberto Reinoso, solicitó la expropiación de dicha superficie con el objetivo de regularizarlo y titularlo a favor de sus ocupantes, culminando dichos trabajos con " la expropiación de 72 hectáreas."⁴⁵⁶

Sin embargo, a pesar del decreto de expropiación en el ejido Campos, la CORETT no ha procedido con la ejecución, regularización y escrituración de los asentamientos humanos irregulares, porque entre dicha población no se observa disposición a pagar más impuestos al Ayuntamiento de Manzanillo dadas las condiciones socioeconómicas precarias en que viven en general. "⁴⁵⁷ (Toribio Cruz ex-comisariado Ejidal, en entrevista, Manzanillo, 11 de mayo del 2000).

Actualmente existe una segmentación social urbana contrastante de condiciones habitacionales y disponibilidad de servicios urbanos, entre el Poblado de la CFE construido al lado del complejo industrial termoeléctrico y el anárquico asentamiento de la comunidad agraria de Campos.

Por otra parte, el núcleo ejidal de Campos enfrenta una ancestral y aguda problemática de delimitación territorial tanto con el Fundo Legal de Manzanillo y los Ejido de El Colomo y Tapeixtles, derivado de que estos núcleos de población se extienden sobre la laguna de Cuyutlán, de tal forma que colonias habitacionales populares como La Floreña, Bella Vista, Benito Juárez, San Pedrito El Alto, Sectores 5 y 6, Punta Grande, 20 de Noviembre, Marina Nacional, Leandro Valle, La Tolva, El Rocío, Lázaro Cárdenas, y el libramiento El Colomo, entre otros asentamientos más,⁴⁵⁸ no cuentan con escrituras de sus lotes y/o viviendas,⁴⁵⁹ además de que carecen de servicios urbanos; el suelo en general no es apto para

⁴⁵⁶ El ejido Campos ha experimentado nueve expropiaciones de terrenos, siendo ésta la única que se ha realizado con fines de regular el crecimiento urbano del poblado.

⁴⁵⁷ Hasta el año 2002 los ejidatarios de Campos pagaban \$ 50. 00 pesos de impuestos anuales a la Tesorería.

⁴⁵⁸ Muchos de estos asentamientos y caseríos están ubicados y construidos precariamente en los cerros y las riberas de la Laguna de Cuyutlán.

⁴⁵⁹ Según el ex comisariado Ejidal de Campos Sr. Toribio Cruz las personas que ocupan tales terrenos pagaban una cuota anual al ejido. Sin embargo actualmente la gente ya no paga (Sr. Toribio Cruz, entrevista, Manzanillo, 11 de mayo del 2000).

ser usado con fines habitacionales, e incluso expuestos a inundaciones por la creciente de la laguna en la temporada de lluvias.

En la ZOMEMA el núcleo ejidal de Campos actualmente después de haber experimentado el más importante crecimiento demográfico por el establecimiento del complejo termoeléctrico de la CFE, conserva un fuerte perfil rural, además de presentar el núcleo poblacional un contenido urbano híbrido, dado que si bien por una parte cuenta con servicios de electricidad y abastecimiento de agua potable, por otra parte las vías públicas de tránsito son de tierra, sin machuelos, y se carece de sistema de drenaje;⁴⁶⁰ así como también resalta el contraste entre un buen número de casa antiguas hechas a base de madera, con cercas de púas a manera de límites, y con huertas frutales como parte del solar – árboles de mangos, ciruela, nance, etcétera,- y las construcciones habitacionales modernas más homogéneas hechas a base de cemento y ladrillo.

Aunque en el Ejido Campos no se prevé un crecimiento demográfico acelerado,⁴⁶¹ el crecimiento y asentamiento futuro de la población se hará en los terrenos ejidales que rodean al pequeño pueblo de Campos, además de que los habitantes del ejido Campos expresan la convicción de que lo peor que les pudo haber pasado está en el daño ecológico que ha significado para sus tierras y forma de vida agrícola tradicional las operaciones del complejo termoeléctrico.⁴⁶²

El Ejido **El Colomo y La Arena**, está ubicado a 10 kilómetros al Este de la ciudad y puerto de Manzanillo; las dos poblaciones están comunicadas por la carretera Manzanillo- Armería- Ciudad de Colima, constituyendo dentro de la ZOMEMA la cuarta localidad en importancia demográfica, teniendo como principales características constituir tanto el espacio donde habita la fuerza de trabajo disponible para trabajar en las industrias de Manzanillo como ser un centro

⁴⁶⁰ Los habitantes del ejido Campos la consideran la obra urbana más importante.

⁴⁶¹ Entre el 2005- 2007, se ha manejado el proyecto de construir una importante Estación de gas que serviría para sustituir el combustible pesado que utiliza para sus operaciones la planta termoeléctrica, y así evitar la contaminación; sin embargo ello ha generados reacciones políticas entre la población lugareña.

⁴⁶² Entre los ejidatarios del lugar existe el convencimiento de que la planta de electricidad trajo daños irreversibles a la actividad agrícola del lugar, señalando al respecto la disminución del nivel freático de los terrenos antes feraces del lugar, y la contaminación derivada de las emisiones de gas de la termoeléctrica.

comercial y de servicios. La población residente se asienta entre terreno cerril, lacustre y el pequeño valle agrícola donde hasta los años setentas campeaban las palmeras, plataneros, árboles de limón y tamarindo, producidos con fines comerciales.

El Colomo en la antigüedad era irrigado por la laguna de Cuyutlán, y ya a finales del siglo XVIII destacaba como una de las 23 haciendas más importantes del Partido de Colima, en el siglo XIX fue un importante centro de población de la próspera hacienda El Colomo,⁴⁶³ y desde 1935 derivó en comunidad ejidal,⁴⁶⁴ siendo dotado de 2 671 00 00 hectáreas, experimentando una primera ampliación de 7 950 00 00 hectáreas, que beneficio a 295 ejidatarios. Tiene por límites los ejidos de Campos, Tapeixtles, y Las Juntas; terrenos propiedad del Sr. Bulmaro Torres; y la ciudad de Manzanillo

Desde la década de 1970 la importancia y crecimiento demográfico del ejido El Colomo está relacionado con la diversificación industrial portuaria de Manzanillo, de tal forma que de acuerdo al INEGI (2000) de los 10 mil habitantes que viven en el Ejido El Colomo la mayoría trabaja en tareas urbanas - hotelería, restaurantes, industrias, comercio, servicios, etcétera, en la ciudad de Manzanillo-; cerca de 400 trabajan en labores rurales, y otro tanto en comercios y servicios dentro del pueblo,⁴⁶⁵ observando además una tendencia paulatina a formar una conurbación urbana con la ciudad de Manzanillo.⁴⁶⁶

De la misma manera, el crecimiento demográfico experimentado por el ejido El Colomo desde la década de 1970 implicó también la proliferación gradual de

⁴⁶³ A finales del siglo La hacienda de El Colomo perteneció al famoso Conde de Regla: Romero de Terrero destacando por su producción de ganado, coco, cacao, y sal (Bolio, 1988: 62- 136).

⁴⁶⁴ Según el Sr. Aniceto Castellanos en los años treintas la Hacienda de El Colomo, atravesada y estimulada por el ferrocarril, posee huertas con una variada producción de frutas, e indudablemente "puede convertirse en abastecedora de barcos y exportadora en fuerte escala" (Ibíd.: 6)

⁴⁶⁵ El ejido dispone de los servicios básicos de todo pueblo en crecimiento: línea propia de autobuses, parroquia, centro de salud, escuelas, tiendas de abarrotes, talleres, tortillerías, farmacias, consultorios médicos particulares, etcétera, además de que proliferan pequeños negocios de alimentos, informales, entre otros.

⁴⁶⁶ Entre la ciudad de Manzanillo y el poblado de El Colomo siguiendo la carretera se observa un caserío habitacional precario construido sobre las faldas y el terreno cerril, sin contar con servicios urbanos.

asentamientos humanos irregulares, que hoy en día expresan un problema agudo de la urbanización ejidal.

Desde 1967, las autoridades ejidales de El Colomo aprovechando la gira de trabajo del gobernador Pablo Silva García (1967-1973) al lugar le manifestaron la pertinencia de que "el ejido de Las Juntas tiene de expropiarle a los ejidos de El Colomo y Campos, para que se localice la posesión de lotes urbanos"; petición que a la postre derivó en que el propio ejecutivo solicitara al Jefe del Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización de la SRA la expropiación de bienes ejidales de el poblado El Colomo, con una superficie de 14 hectáreas, "los cuales se encuentran ocupados desde hace tiempo por la zona urbana formada por los ejidatarios de Las Juntas y dejar así asegurada la posesión de sus habitaciones y solares que actualmente vienen ocupando" (Gobierno del estado de Colima, periódico Oficial, núm. 28, Tomo LXV, 12 de julio de 1980, Pág. 164); sin embargo, a la postre, esta primera solicitud de expropiación tendiente a regularizar los asentamientos irregulares no sería atendida.⁴⁶⁷

Posteriormente, la CORETT derivado de la acelerada y caótica urbanización solicitó y obtuvo la expropiación de una superficie de 27-05- 44 hectáreas de terrenos pertenecientes al ejido El Colomo y La Arena, para destinarlos a regularizar los terrenos ocupados de forma irregular, dando lugar a un fraccionamiento popular dividido en 287 lotes, repartidos en 37 manzanas comprendidas en dos zonas, siendo la única de esta naturaleza urbana. El problema que representan los asentamientos irregulares es agudo en relación a los fraccionamientos y colonias habitacionales construidas en los últimos 25 años, entre los que destacan: La Colonia Centro; 20 de Noviembre; Lázaro Cárdenas; Adolfo López Mateos; El Paraíso; Marina Nacional; Arturo Noriega Pizano; 5 de mayo; Ignacio Zaragoza; Punta Grande; Las Torres –190 familias-;⁴⁶⁸ Leandro Valle; Luisa María Campero de Noriega; San Francisco; La Cima; El Garcero; la Floreña; El Pujido; El Tamarindo, entre otras más, los cuales configuran un

⁴⁶⁷ El ejido El Colomo ha experimentado sólo dos expropiaciones, una de ellas de carácter industrial en 1986 de 158 mil 537. 49 mts.2 para el establecimiento de una Subestación eléctrica.

⁴⁶⁸ Por ejemplo esta colonia popular Las Torres presenta un estado urbano muy deplorable tanto en las calles como en la falta de alumbrado público.

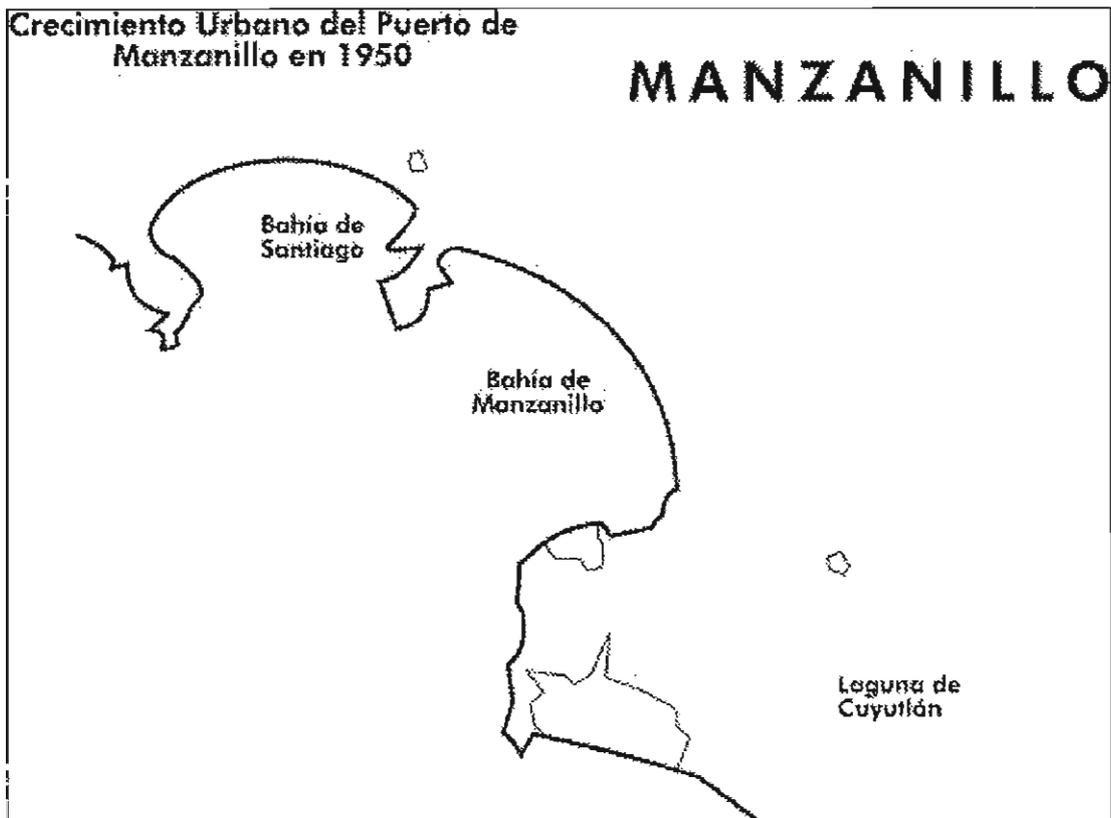
contenido material urbano de construcciones dispersas y anárquicas entre cerros, arroyos, y terrenos bajos de la laguna de Cuyutlán, alrededor del núcleo ejidal central y a lo largo de la carretera Manzanillo- Tecomán -Colima, e incluso, en cerros que por la altura son de difícil acceso y no aptos para habitarse, observándose casas de construcción muy precaria y ocupadas por familias de condición social baja.

Tal es el caso por ejemplo del predio denominado La Huerta, de cuatro hectáreas, comprendidas dentro de un terreno más extenso de 69 hectáreas de carácter cerril que quedaron sin ser repartidas; colindando dicha franja con los ejidos de Campos y Tapeixtles, y precisamente por el crecimiento y asentamiento poblacional irregular, fue solicitado para su regularización expidiéndose el Acuerdo del poder ejecutivo del estado de Colima para escriturar una fracción de lotes que se denomina "colonia Luisa María Campero de Noriega, suscrito por la gobernadora Griselda Álvarez Ponce de León (1979- 85).

Así, en la ZOMEMA el ejido El Colomo actualmente constituye uno de los cuatro primeros núcleos ejidales de población, con un contenido urbano fragmentado, híbrido y anárquico de construcciones habitaciones comerciales y de servicios, expresión y combinación de lo agrícola tradicional y lo urbano moderno, con un agudo problema de asentamientos irregulares en suelo no apto para fines habitacionales, y un déficit de infraestructura y red de servicios urbanos, además de enfrentar conflictos de límites con los ejidos de Las Juntas,⁴⁶⁹ Campos, Tapeixtles, y con la ciudad de Manzanillo porque es parte del área conurbada. Ver los siguientes mapas detallando la urbanización en la zomemea desde 1940 hasta 2000.

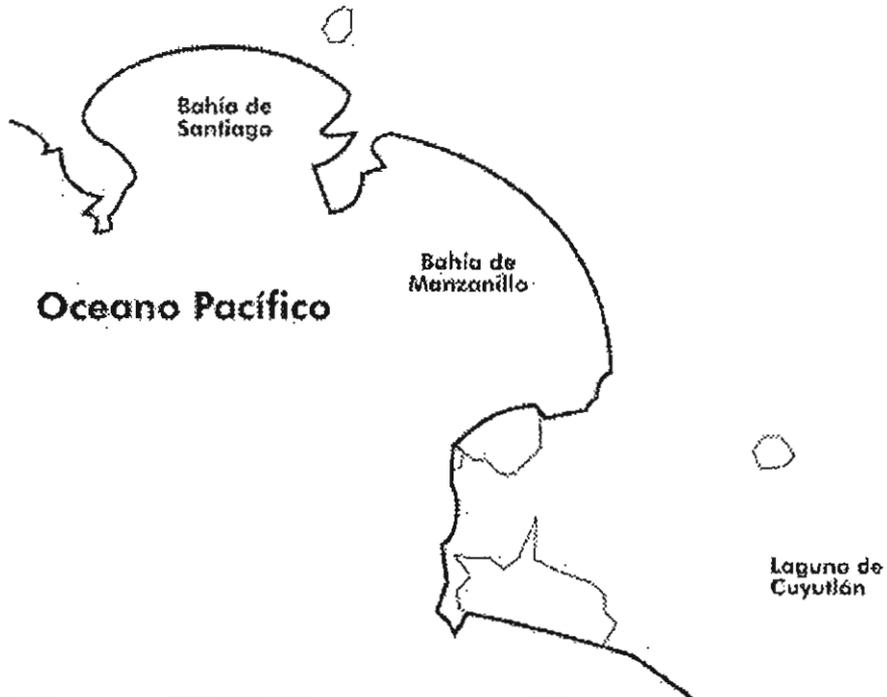
⁴⁶⁹ En materia de derechos de posesión una considerable proporción de población de El Colomo se asienta en terrenos reclamados por el ejido Campos, además de que también existen litigios limítrofes con el Ejido Las Juntas.

Desarrollo urbano polinuclear de Manzanillo (1940-2000)



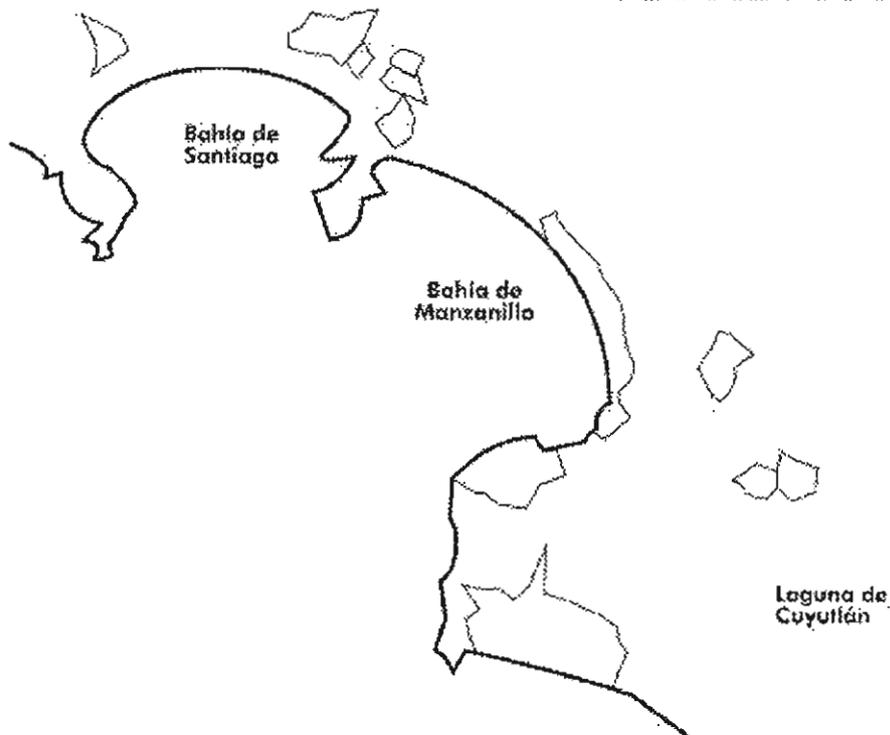
Crecimiento Urbano del Puerto de Manzanillo en 1960

MANZANILLO

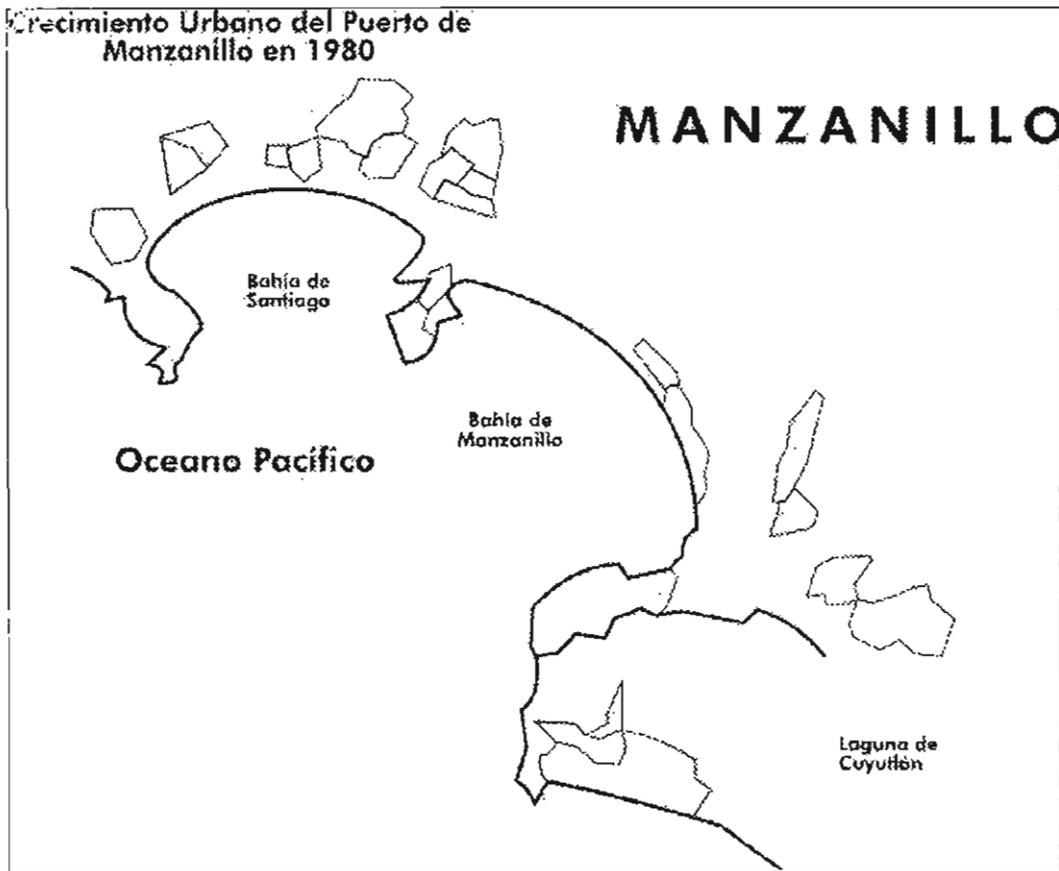


Crecimiento Urbano del Puerto de Manzanillo en 1970

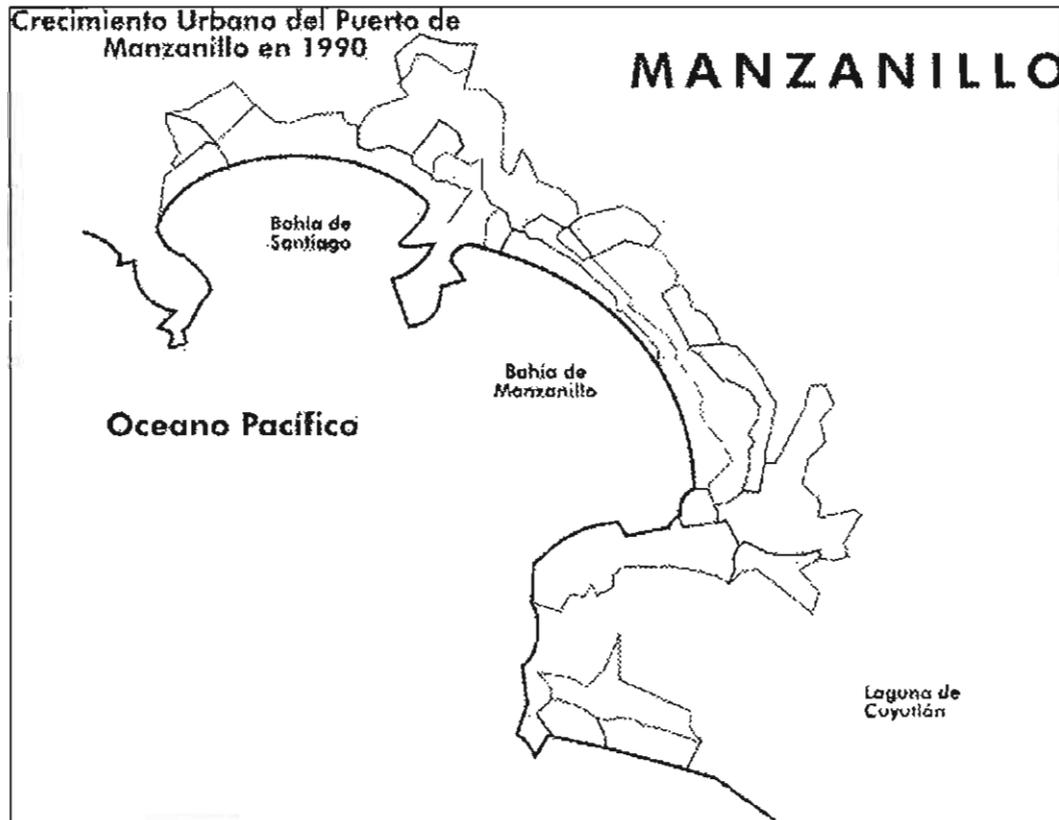
MANZANILLO

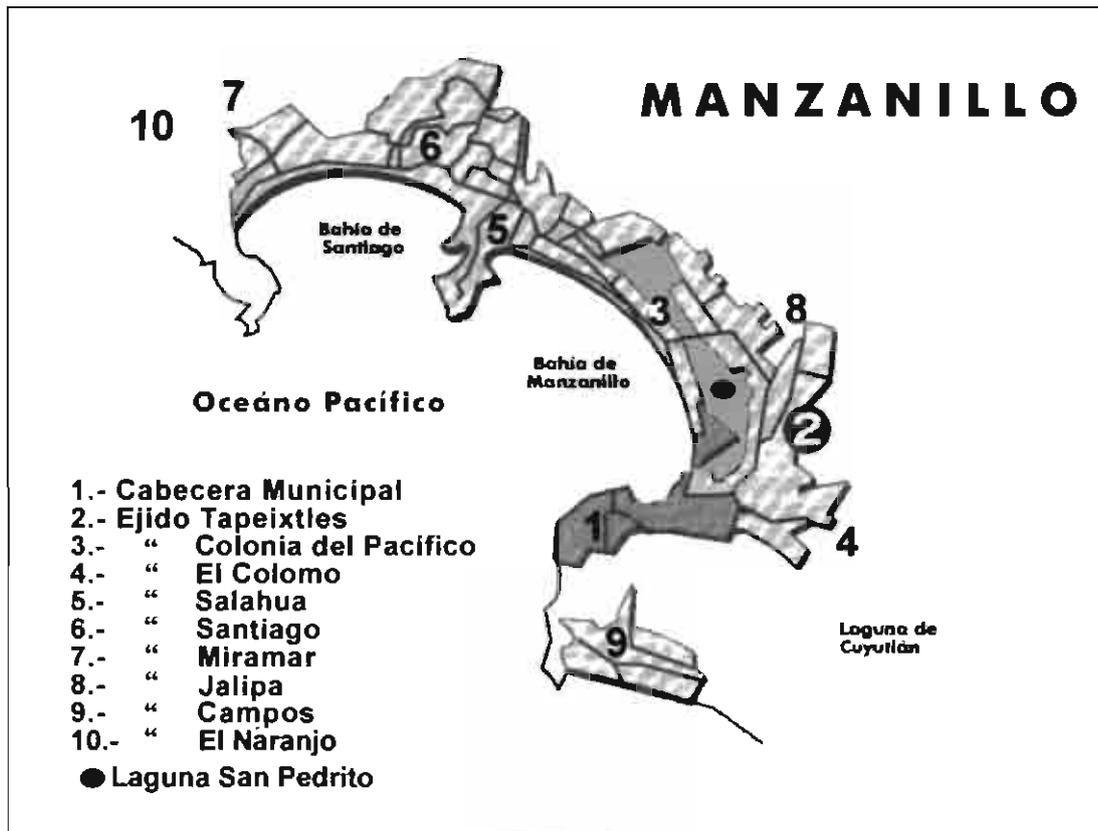
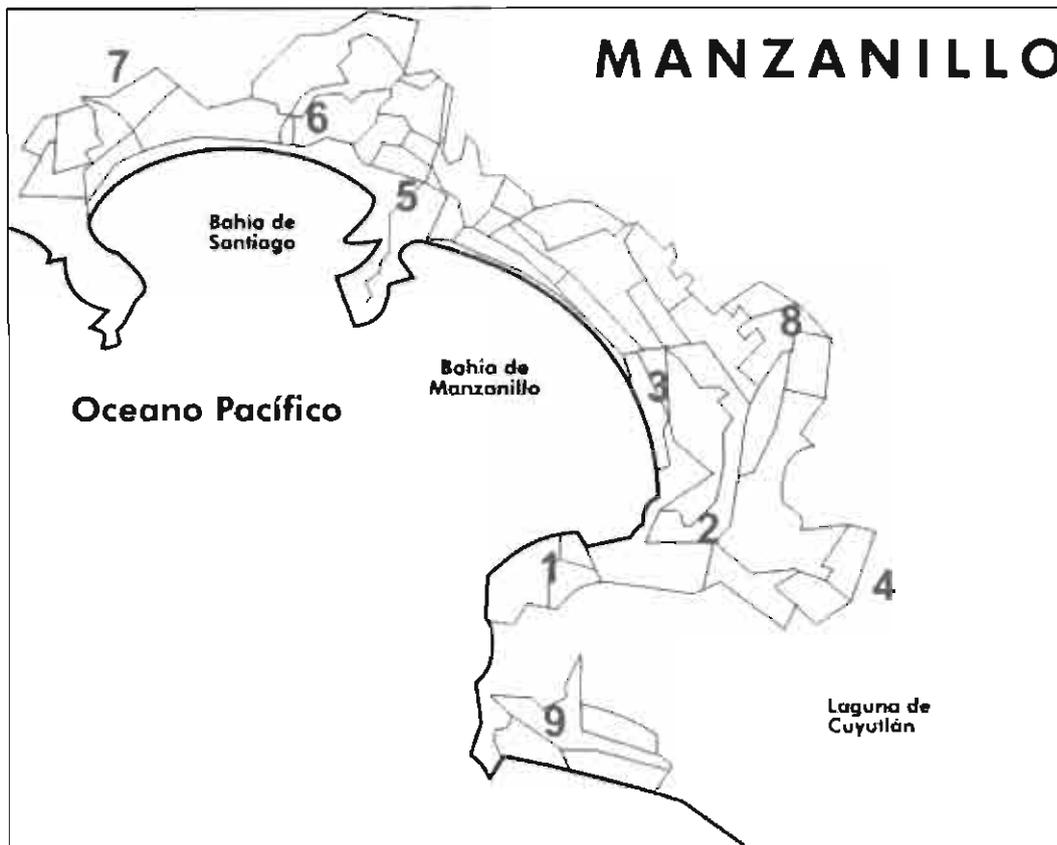


Crecimiento Urbano del Puerto de Manzanillo en 1980



Crecimiento Urbano del Puerto de Manzanillo en 1990





Actualmente la urbanización ejidal de Manzanillo se observa de manera más aguda en la problemática de los asentamientos irregulares de tal magnitud que ningún ejido de la ZOMEMA⁴⁷⁰ está exento de conflictos diversos, como ubicar, regular, deslindar, regularizar y reglamentar el uso del suelo. Bajo estas condiciones, en el año 2006, el Ejido **Tapeixtles** presenta conflictos por: inseguridad jurídica en la tenencia de la tierra, conflictos por la posesión y titularidad de tierras parceladas y solares urbano-ejidales; especulación con la incorporación de suelo ejidal al desarrollo urbano, expectativas de ventas ilegales y propagación de asentamientos irregulares, problemas con los ejidatarios renuentes a negociar la expropiación de la API, y problemas de linderos inter-ejidales. El Ejido **Colonia del Pacífico**, presenta conflictos por la superficie de la zona urbana en el proceso de expropiación, irregularidad jurídica en la tenencia de la tierra, pretensión de los ejidatarios al cobro de regularización de lotes, áreas sobrepuestas en asentamientos irregulares, escrituraciones de terrenos, negociaciones con las áreas del Patrimonio Federal, deslinde de la zona que será reservada para evitar el crecimiento urbano. El Ejido **Salagua**, tiene conflictos en la zona urbana sin asignación, inseguridad jurídica en la tenencia de la tierra; conflictos por la posesión y titularidad de solares urbanos ejidales; expropiaciones que han derivado en usos no contemplados, interés de la CORETT en regularizar los asentamientos humanos. El Ejido **Abelardo L. Rodríguez**, tiene conflictos por la posesión y titularidad de lotes urbanos, indebidas ejecuciones de expropiación realizadas por la CORETT, trámites expropiatorios de la CORETT en proceso, asentamientos humanos en zonas de riesgo en lechos de ríos y arroyos. El Ejido **Miramar**, tiene conflictos por la solicitud de delimitación mediante PROCEDE de la ampliación, pero no con FRAHOPA, intervención gubernamental a efecto de ordenar y regular las parcelas que están siendo lotificadas para asentamientos humanos, además de tener parcelas junto a la zona urbana. El Ejido **El Naranjo**,

⁴⁷⁰ Un trabajo interinstitucional donde colaboran Sedesol, Habitat, Conapo e INEGI, a través de la publicación titulada: Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México, para el caso de Colima refiere la existencia de dos zonas metropolitanas: Colima-Villa de Álvarez y Tecomán. Entendiendo como área metropolitana el conjunto de dos o más localidades urbanas, separadas por un límite municipal y que al menos la cantidad de población de una de ellas fuera de 50 mil o más habitantes, de acuerdo con el XI Censo General de Población y Vivienda, 1990.

tiene conflictos derivados de la adopción del dominio pleno con las expectativas de lotificar para vender sin ordenamiento urbano. Y el Ejido **Campos**, tiene problemas en la delimitación de los linderos por la ampliación de la zona urbana, asentamientos irregulares en proceso de regularización por la CORETT, negociaciones de la CORETT en zonas de asentamientos en cuanto al monto de las indemnizaciones (Procuraduría Agraria de Colima, 2006).

Aunque existen diferentes programas –PROCEDE, PISO, etcétera- no están coordinados para resolver tal problemática urbana, debido a la diversidad de dependencias gubernamentales relacionadas como son: CORETT, SEMARNAT; Gobierno del Estado de Colima; IVECOL; RAN; Ayuntamiento de Manzanillo; Procuraduría Agraria, entre otras más,

5.5. Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas (FIMAGA)

En la ZOMEMA el Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas (FIMAGA), constituye no sólo la reserva territorial más importante promovida por el Gobierno Federal para enfrentar la acelerada, anárquica y contradictoria urbanización ejidal de Manzanillo, sino también es la expresión urbana más dinámica de los últimos 25 años. La producción de la ciudad y sus contradicciones materiales se derivan sobre todo de la imposición de los intereses del capital privado en calidad de actor económico central productor de bienes raíces y habitacionales y que a través del proceso de construcción y transformación sucesiva de la reserva territorial la convierte en un espacio esencialmente contradictorio, pues por un lado, compete y busca valorizar al máximo sus inversiones, y por otro lado, al reducir los costos de producción para lograr mayores utilidades, se afecta la calidad de las mismas y las condiciones de vida de las familias que las habitan.

Como D. Harvey señala “a largo plazo la disposición geográfica de la ciudad es transformada continuamente por los conflictos y luchas generados por el flujo y reflujo de las fuerzas del mercado, las operaciones de los especuladores, propietarios y fraccionadoras, las cambiantes políticas de las instituciones gubernamentales y financieras, y las modificaciones en los costos y cosas por el estilo.” (Harvey, 1992: 132).

Teniendo como antecedente el plan de urbanización de Manzanillo de 1978,⁴⁷¹ el presidente Miguel de la Madrid Hurtado en 1983 comenzó a promover el Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas (FIMAGA) estableciendo una reserva territorial con fines de transformarla en zona habitacional,⁴⁷² estimulado por la consideración de que en el Fundo Legal Manzanillo presentaba problemas de pobreza urbana extrema y sobre todo la tendencia de la población a asentarse en suelo que no reúne las condiciones adecuadas para ser urbanizadas, identificándose para tal política la zona del valle de "Las Garzas" apta para el crecimiento urbano de Manzanillo en el mediano plazo.⁴⁷³ (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, Tomo LXIX, 17 de noviembre de 1984, Pág. 576).

En noviembre de 1983 el presidente municipal de Manzanillo solicitó la expropiación de una superficie ejidal para integrar una reserva territorial,⁴⁷⁴ considerando que "El Plan Colima acorde con el Plan Nacional de Desarrollo dentro de sus objetivos relacionados con la ubicación estratégica, señala que el puerto de Manzanillo se convierta en el principal puerto internacional para la comercialización y los servicios del eje de desconcentración de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, que va del Bajío al Corredor Industrial de las Ciudades Medias de Jalisco y la Costa del Pacífico, lo cual traerá como consecuencias la necesidad de dotar a este puerto con el debido equipamiento urbano, infraestructura, vías de comunicación y en general proporcionar eficientemente todos los servicios públicos necesarios" justificándose sea solicitada a la SRA, "la expropiación de: 6- 00-00

⁴⁷¹ Planeación del Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Manzanillo (PDUZOMEMA).

⁴⁷² Simultáneamente a nivel nacional el Gobierno Federal impulsa proyectos similares en ciudades como Acapulco, Zihuatanejo, Cancún, etcétera, siendo en el caso de Colima la Sra. Griselda Álvarez gobernadora del estado de Colima, el Lic. Elías Zamora V. presidente municipal de Manzanillo, y promotores de FIMAGA el Sr. Humberto Bouchet, y la Sra. Susana Jiménez.

⁴⁷³ En 1978 ya se ha definido una zonificación socio-administrativo y territorial: la zona turística (el litoral); la zona de fuerte incidencia federal (Puerto Interior de San Pedrito); la zona de incidencia estatal (zona de Las Garzas); las zonas naturales (ejidos); y el Fundo Legal (ciudad de Manzanillo). (ver SEPANAL, 1974; COCOMABA, 1982). Sin embargo, además de los problemas jurídico-administrativos que representa el normalizar las áreas urbanas que se existen anárquicamente, tal zonificación expresa la ausencia de un órgano rector capaz de coordinar la intervención de los diferentes agentes e instituciones involucradas en el desarrollo urbano.

⁴⁷⁴ El 25 de mayo de 1983 se constituyó el Comité Estatal de Reservas Territoriales para el Desarrollo Urbano e Industrial y Regularización de la Tenencia de la Tierra en Colima, que persigue entre otros objetivos la integración de Reservas Territoriales, la cual recomienda la expropiación de los ejidos Colonia del Pacífico y Salagua.

Has. del Ejido Salagua; y de 246-00-00 Has. del Ejido Colonia del Pacífico” (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, núm. 47, Tomo LXVIII, 19 de nov. de 1983).

Poco después, el ejecutivo Federal el 1° de marzo de 1984 ⁴⁷⁵ expropió a favor de SEDUE, 258- 01- 88 Has. del ejido Colonia del Pacífico y 6- 13- 93 Has. del ejido Salagua, con el objeto de constituir una reserva territorial para el desarrollo urbano y futuro crecimiento de Manzanillo, ⁴⁷⁶ a la vez que se autorizaba a la SEDUE transmitir las áreas expropiadas al Ayuntamiento de Manzanillo, a fin de que éste realizara su fraccionamiento, la construcción de viviendas y obras de infraestructura urbana de carácter social.⁴⁷⁷ Al justificar esta expropiación, la más importante realizada en el municipio con fines urbanos, el entonces secretario de Desarrollo Urbano y Ecología, Marcelo Javelly Girard señaló: “la política de creación de reservas territoriales es fundamental para la planeación del desarrollo urbano y responde a la necesidad de ordenar el crecimiento de las ciudades al sustraer de la especulación el suelo apto para la vivienda y los servicios. Con esta política se pretende terminar con los asentamientos irregulares, con la subutilización de zonas dotadas de infraestructura y con la incorporación prematura del suelo agrícola a usos urbanos” (De la Madrid, 1985: 208).

Poco después, el 7 de agosto de 1984 es suscrito el contrato del Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas (FIMAGA), quedando constituido como patrimonio inmobiliario “los terrenos que se mencionan, los derechos, estudios, planos y proyectos, así como las mejoras y obras de infraestructura que ha realizado el gobierno del estado con relación a los mencionados terrenos, las cantidades que en efectivo ó en especie se aporten, los rendimientos de las operaciones y los productos que se obtengan del fideicomiso... para cubrir sus

⁴⁷⁵ Diario Oficial de la Federación, 5 de marzo de 1984.

⁴⁷⁶ La acción de expropiación se llevó a cabo en el seno del Comité Estatal de Reservas Territoriales para el Desarrollo Urbano e Industrial y de Regularización de la Tenencia de la Tierra, establecido en coordinación entre la SEDUE y el gobierno estatal.

⁴⁷⁷ El 7 de agosto de 1984 se estableció el contrato de Fideicomiso donde se registra el gobierno del Estado de Colima y el Ayuntamiento de Manzanillo como fideicomitantes y BANOBRAS como fiduciario.

costos de operaciones y los honorarios del fiduciario...”,⁴⁷⁸ y como fines “llevar a cabo en los terrenos que sean aportados al Fideicomiso, las obras de habilitación, urbanización, lotificación...; construir el equipamiento urbano y viviendas; enajenar terrenos que al respecto sean autorizados por el Comité Técnico y una vez sean realizadas las obras de urbanización; obtener, contratar y garantizar créditos; establecer las normas y medidas a fin de evitar la especulación; adquirir nuevas reservas territoriales, previa autorización del Comité Técnico; llevar a cabo los planos, estudios y proyectos de los terrenos fideicomitidos en coordinación con las dependencias gubernamentales; y promover las acciones que correspondan a fin de lograr el desarrollo social”. (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 051015, 9 de marzo de 1990).

Sin embargo, aunque con este Decreto de expropiación el Gobierno Federal creaba la reserva territorial más importante de la ciudad de Manzanillo, y en general del estado de Colima,⁴⁷⁹ también vuelven a aflorar contradicciones en relación a los diversos informes oficiales en cuanto a las extensiones de terrenos expropiados, ya que mientras el órgano oficial de prensa del gobierno del estado de Colima señala un total de 264 Has. expropiadas (Ibíd.: Págs. 292- 293), en la crónica del presidente Miguel de la Madrid se señalan un total de 244 hectáreas expropiadas. (De la Madrid, 1985: 208), mientras que en el Diario Oficial de la Federación se indica la expropiación de 242 Has. (Diario Oficial de la Federación, 5 de marzo de 1984).

Por otro lado, la reacción de los ejidatarios de la Colonia del Pacífico ante el Decreto de expropiación, fue de inconformidad señalando al respecto no sólo “que se tuvo que aceptar la medida expropiatoria pues frente al gobierno no se puede hacer nada”, sino también acotando “que las indemnizaciones por las tierras expropiadas no compensaron el valor de las mismas para quienes las

⁴⁷⁸ El 21 de octubre de 1985 mediante Escritura 18455, en la Ciudad de Colima el gobierno del estado y el Ayuntamiento de Manzanillo transmitieron por aportación fiduciaria a favor de BANOBRAS 244-15-85.97 Has.

⁴⁷⁹ Por fines urbanos se entiende: construcción de calles, calzadas, mercados, áreas verdes, parques, escuelas, y demás obras de infraestructura de “carácter social”.

usufructuaban” (Ex - comisariado Ejidal de la Colonia del Pacífico, entrevista, Manzanillo, 3 de mayo del 2000).

Por su parte, la SRA en la elaboración del Decreto expropiatorio había previsto “en la inteligencia de que si a los terrenos expropiados se les da un uso distinto al que motivó este decreto el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal podrá demandar la restitución de los bienes ejidales en su totalidad o de la parte de los mismos que no hayan sido destinados a los fines para los cuales fueron expropiados” y más concretamente la disposición de que en caso de hacerse la reversión de los bienes expropiados, no podrá “reclamarse la devolución de las sumas o bienes que el núcleo afectado haya recibido por concepto de indemnizaciones”. (Ibíd.: 293).

Pero la iniciativa FIMAGA, a pesar de las diferencias respecto a la extensión del terreno ejidal afectado y expropiado, se expresa como una política de desarrollo urbano trascendente, ya que es un proyecto integral de construcción de viviendas considerando beneficios para estratos sociales bajos, y por otro lado es la expresión reciente más importante del Estado mexicano supeditada a la acumulación capitalista inmobiliaria.

Así, la SEDUE mediante convenio de 23 de julio de 1984 transfirió no sólo las 244- 15- 81.97 Has. expropiadas al Ayuntamiento de Manzanillo,⁴⁶⁰ sino también obligó a éste a realizar su fraccionamiento, la construcción de viviendas y obras de infraestructura de carácter social, indicando en lo que respecta a asignar porciones de reserva para los distintos usos consignados:

destinar un 65 % de los terrenos expropiados para fines habitacionales, de los cuales un (50 %) sería para familias muy pobres, un (12 %) para gente pobre, y un (3 %) para familias de clase media, en la siguiente forma: 65 % para uso habitacional con su vialidad propia y su equipamiento de barrio...dentro de ese porcentaje corresponderá cuando menos (50 puntos) para viviendas de población con ingresos menores a 2. 5 veces al Salario Mínimo Regional; (12 puntos) para los de ingresos de 2.6 a 4.0 veces al SMR; y (3 puntos) para vivienda en renta de los de hasta 4 veces; (04

⁴⁶⁰ Inscrito en el Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 021970 y 021971

%) para equipamiento metropolitano y regional; ⁴⁸¹ (10 %) de áreas verdes; (02 %) para turismo social. (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 051015, 9 de marzo de 1990).

Es decir, la idea de imprimirle un carácter y contenido ordenado, racional y principalmente popular a la urbanización de la ciudad de Manzanillo a través del FIMAGA, a la postre (1984-2005) se desvirtuará al convertirse en un predominante espacio habitacional de clase media (más del 50 por ciento) y de servicios (15 por ciento),⁴⁸² generándose esta situación debido a la constante crisis fiscal por la que atraviesa el Gobierno del Estado, por la cual cedió a la iniciativa privada el papel de actor económico fundamental en la construcción de viviendas, transformando en ese sentido la reserva territorial, no sólo en fuente de acumulación y rentabilidad urbana, sino también en espacio habitacional donde predomina más la producción en serie de vivienda que la calidad de la misma.

A la vez, el Ayuntamiento de Manzanillo entre las primeras acciones promovió la expedición del denominado primer Programa Parcial de Urbanización para FIMAGA, con el objetivo de regular el uso del suelo expropiado, mientras que por su parte el gobierno del Estado de Colima se comprometió en la habilitación y urbanización del área expropiada, mientras que a su vez la SEDUE apoyaría en la obtención de recursos, así como en trabajos de asesoría en la administración de la reserva (Ibíd.: 577); quedando al respecto determinado, tanto la responsabilidad de cada instancia de gobierno como la área inicial expropiada "para sustentar el crecimiento entre 1984 y 1990 de la ciudad de Manzanillo, ⁴⁸³ seleccionándose una

⁴⁸¹ Estación de Bomberos, central Camionera, Instituto Tecnológico Regional, Cruz Roja, Hospital regional, comercios, IMSS, y otros edificios administrativos más, etcétera, construcciones públicas algunas de ellas caracterizadas por localizarse en terreno lacustre.

⁴⁸² En dicho decreto se obliga al Ayuntamiento portuario a: "habilitar la reserva con las obras de cabeza y las redes principales de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, la vialidad primaria y las conexiones correspondientes a la red vial de Manzanillo.

⁴⁸³ En 1990 se estimaba que el incremento poblacional de Manzanillo sería del orden de 58 mil a 90 mil habitantes, correspondiendo principalmente a los niveles económicos con ingresos inferiores a cuatro veces el salario mínimo regional y que son los que se encuentran con serios problemas para adquirir un lote en Manzanillo en condiciones físicas aceptables y a través de medios legales (Gobierno del estado de Colima, periódico oficial, núm. 46, Tomo LXIX, 17 de noviembre de 1984, Pág. 577)

extensión geográfica específica ubicada, por un lado, entre las zonas de servicios del casco antiguo de Manzanillo y las del poblado de Santiago y, por otro lado, entre los centros de trabajo localizados en el Puerto Interior de San Pedrito y su parque industrial así como en la zona turística de Santiago- Miramar. " (Ibíd.: 577)

Al aprobarse el Programa Parcial de Crecimiento "Las Garzas"⁴⁸⁴ no sólo quedó previsto que el uso y destino predominante de la reserva territorial expropiada sería "habitacional y por consiguiente las 244-15-81.95 Has. deben albergar viviendas que atiendan alrededor del 75 por ciento del incremento de la población de más bajos recursos en ese periodo y que el área quedaría estructurada en tres distritos, 6 barrios, 2 subcentros urbanos y las vías públicas principales". De la misma manera, quedaron contempladas 6 etapas de desarrollo del área Las Garzas de la siguiente forma: Barrios I, II, III, IV, V, y VI, para que cada barrio pueda ser abierto a su ocupación deberá encontrarse saturada en un 80 por ciento la superficie que corresponda a la etapa anterior (Gobierno del Estado de Colima, periódico Oficial, núm. 46, Tomo LXIX, 17 de noviembre de 1984, Págs. 578- 579).

El primer Programa Parcial de Crecimiento "Las Garzas" ⁴⁸⁵ proyectado en los planos del fraccionamiento en manzanas y lotes abarcó una superficie a construir y urbanizar de: 649 mil 397 mts.2., quedando los iniciales Barrios (I) y (II) estructurados de la siguiente manera:

⁴⁸⁴ A la vez, dicho Programa Parcial incluye un conjunto de disposiciones referente a la aplicación del Programa y de sus declaratorias, la competencia de las autoridades, el esquema de desarrollo y zonificación, las vías públicas, las redes principales de zonificación, definiciones y normas de usos y destinos del suelo según las zonas, etcétera

⁴⁸⁵ El primer Director General de FIMAGA fue el Sr. Luis Carlos Barros González, y el C.P. Octavio Macotto el director administrativo.

**CUADRO NÚM. 48
URBANIZACIÓN DEL BARRIO 1**

ZONA	MANZANA	FRACCIÓN	SUPERFICIE	USO DEL SUELO
18	004	1	57, 774.05	Conjunto habitacional INFONAVIT
		2	2, 800.00	Conjunto habitacional
		3	7, 280.00	Conjunto Habitacional FOVI
		4	13, 722.00	Conjunto Habitacional FOVI
18	019	1	12, 888	Conjunto Habitacional FOVI
18	050	15	4, 317. 42	Escuela Primaria (SEP)
		16	2, 508.82	Jardín de Niños
		17	1, 768.00	Plaza Cívica
		14	825. 00	Caseta de Policía

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 058093 y 058094, 22 de mayo de 1991

**CUADRO NÚM. 49
URBANIZACIÓN DEL BARRIO II**

ZONA	MANZANA	FRACCIÓN	SUPERFICIE	USO DEL SUELO
18	063	1	18, 846.00	Escuela secundaria
		19	16, 667.50	Equipamiento urbano
			18, 325.00	"
		62	6, 564.00	"
	062	25	11. 258.00	"
	061	38	2, 392.00	Área verde
	061	27	2, 080. 00	Parque Infantil
	060	38	1, 768.00	Área verde
	060	27	2, 561.00	Equipamiento urbano
	59	1	8, 000.00	Cancha de fútbol
			1, 200. 00	Cancha de barrio
			900.00	Centro social

Fuente: RPP, Folio Real 058093 y 058094, 22 de mayo de 1991

En la aprobación de este primer programa parcial de crecimiento urbano "Las Garzas"⁴⁸⁶ quedó definido que "el Ayuntamiento de Municipio de Manzanillo, a través de la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología del Municipio de Manzanillo, fuera la autoridad competente para formular, aprobar y administrar este programa urbano parcial de crecimiento y de sus Declaratorias"⁴⁸⁷ aunque en la práctica será el poder ejecutivo del gobierno del estado de Colima quien ejercerá la prerrogativa de nombrar al Director General de FIMAGA⁴⁸⁸ teniendo una ascendencia y control político directo de este cargo por encima del Ayuntamiento de Manzanillo.

Que el gobernador decidiera elegir al administrador general del más ambicioso proyecto de regularización del crecimiento urbano de Manzanillo, significó no sólo subordinar a criterios político-administrativos al Ayuntamiento de Manzanillo del importante proyecto "Las Garzas" sino también estimuló prácticas especulativas, de corrupción acuerdos e irregulares, sobre todo cuando inicialmente el Comité Técnico de FIMAGA estableció los primeros convenios con la iniciativa privada de construcción y ejecución del primer Programa Parcial de Crecimiento.⁴⁸⁹

Al respecto, inicialmente destacaron dos casos de convenios de traslado de terrenos de extensión considerable a un mismo comprador.

a) El primer Traslado de dominio del suelo, se desprendió del Acta del 11 de diciembre de 1987, en la que con la aprobación del Comité Técnico presidido por el Arq. Reyes Benítez Argumosa⁴⁹⁰ fue

⁴⁸⁶ El 15 de noviembre de 1984 los integrantes del Cabildo de Manzanillo aprobaron la propuesta hecha por el C. Licenciado Elías Zamora Verduzco en calidad de presidente Municipal, debiéndose enviar copia certificada de ello al titular del Gobierno del Estado de Colima, Sra. Griselda Álvarez Ponce de León (1979- 1985).

⁴⁸⁷ En cuanto al otorgamiento de licencias para los usos del suelo queda señalado en el Programa Parcial que ninguna dependencia podrá extender autorizaciones, permisos, constancias, o licencias sobre cualquier acto, ya sean para fraccionamiento, subdivisiones, relotificaciones, fusiones, condominios, conjuntos habitacionales, obras, y demás, sobre los inmuebles que rige este programa.

⁴⁸⁸ El Presidente del Comité Técnico del FIMAGA es el gobernador del Estado, quien a su vez propone al Director General de dicho fideicomiso ante el fiduciario.

⁴⁸⁹ El Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas atravesó problemas financieros desde el inicio debido a que hubo adeudos iniciales producto de los compromisos de pago –introducción de obras de infraestructura principalmente, etcétera-, y la falta de recursos financieros "obligó" a entrar en convenios contractuales y de comercialización de terrenos con empresas inmobiliarias y constructoras privadas, lo cual en parte desvirtuó el proyecto urbano original.

⁴⁹⁰ Primer Director General de FIMAGA nombrado por el Gobernador Elías Zamora Verduzco

autorizada la venta de 41 mil 330.00 mts.2., al Sr. Agustín Ruiz Esparza Montes, quien aceptó recibir "el inmueble conociendo de la invasión parcial de que es objeto el inmueble materia de la compraventa, la cual conoce plenamente liberando por tal motivo a la institución fiduciaria, a los gobiernos Federal, Estatal y Municipal" (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 051015, 9 de marzo de 1990, Libro 367 (2); y,

b) El segundo traslado de dominio del suelo, derivó del acta con fecha 24 de enero de 1989, en la que el mismo Director General de FIMAGA, Arq. Reyes Benítez Argumosa firmó la escritura de venta y extinción parcial, a favor del Sr. Agustín Ruiz Esparza Montes de una superficie de 127 mil 316.25 mts.2.; sin embargo a solicitud del propio comprador, en este acto sólo se titularon 30 mil 316 mts.2 inicialmente (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 046278, 19 de julio de 1989, Libro 355(1).

Además, de las 14 hectáreas aproximadamente del Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas cedidas a un sólo particular, también se incluyeron 70 mil mts.2 aproximadamente destinados en el Plano Original para equipamiento metropolitano de FIMAGA,⁴⁹¹ de tal manera que estas primera acciones realizadas por el Comité Técnico encabezado por el Arq. Reyes Benítez Argumosa bajo el argumento de atraer inversiones y construir casas- habitación tendría el sello de la ilegalidad, la especulación comercial, y la corrupción, desvirtuando el proyecto del Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas.⁴⁹²

Posteriormente, el mismo Arq. Reyes Benítez Argumosa aún en calidad de Director general de FIMAGA -mediante Escritura 26 937-, solicitó la Protocolización del plano y la autorización del ejecutivo,⁴⁹³ de los Barrios V y VI, comprendiendo una extensión de: 863 mil 663.96 mts.2, quedando las manzanas y villas distribuidos de la siguiente manera:

⁴⁹¹ Según Escritura Pública FIMAGA vendió al Sr. Ruiz Esparza 41 mil 330 mts2., en \$ 452' 280, 000. 00

⁴⁹² Ante la Notario Público no. 5 cuyo titular es la Lic. Margarita Torres Huerta el Sr. Esparza vendió superficies de terrenos con extensiones que fluctúan entre los 10 mil y los 2 mil mts.2 (RPP., Folio Real 051183, 14 de marzo de 1990; Folio Real 051184, 14 de marzo de 1990).

⁴⁹³ El gobernador autorizó el plano mediante oficio DG/ 325, del 13 de agosto de 1990 (Periódico Oficial... de Colima., no. 41, del 13 de octubre de 1990)

CUADRO NÚM. 50
URBANIZACIÓN DE LOS BARRIOS V y VI

123, 007. 00 mts.2	ÁREA DE VIALIDAD PRIMARIA
53, 385. 00 mts.2	ÁREA DE VIALIDAD SECUNDARIA
21, 970. 00 mts.2	PARA SERVICIOS HOSPITALARIOS
13, 110. 52 mts.2	PARA ÁREA DE DEPORTES
25, 154. 60 mts.2	PARA ÁREAS RECREATIVAS EN CONDOMINIO
7, 476. 82 mts.2	PARA ÁREA ESCOLAR
104, 401. 14 mts.2	PARA ÁREA DE COMERCIO
514, 548. 88 mts.2	PARA ÁREA DE VIVIENDAS

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima., Folio Real 055144, 7 de noviembre de 1990)

Fue en torno a la construcción y urbanización de los Barrios V y VI del Fideicomiso "Las Garzas", donde vuelven a firmarse contratos de compraventa entre FIMAGA y particulares, con extensiones de terreno considerables lo que a la postre derivó en controversias legales entre el comité Técnico administrador de fideicomiso y la empresa constructora privada denominada TERRAMAR siendo del conocimiento público y más publicitado, siendo también el caso más ejemplar de la transacción inmobiliaria más importante de corrupción y favoritismo con relación al desarrollo urbano del propio FIMAGA.

Así, los antecedentes de estos conflictos legales se relacionaron con el acta del 23 de mayo de 1989, en la cual el Arq. Reyes Benítez Argumosa autorizó a BANOBRAS para que otorgara la escritura de compra-venta de un inmueble a favor de la empresa Residencial TERRAMAR, S.A. de C.V., con superficie de 321 mil 300.00 mts.2, localizada dentro de los Barrios V y VI del Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas.⁴⁹⁴ Posteriormente, mediante carta del 31 de octubre de 1990, el Arq. Reyes Benítez giró instrucciones a la Notario Público Margarita Torres Huerta para que se transmitiera en propiedad a TERRAMAR, una superficie de: 71 mil 783.24 mts.2, distribuidos de la siguiente forma:

⁴⁹⁴ El contrato de compraventa aparece en la Escritura Pública 4110, del 9 de noviembre de 1990

**CUADRO NÚM. 51
EMPRESA PRIVADA TERRAMAR Y FIMAGA**

A	4 mil 368.00 mts.2	Lotes del 1 al 20	(manzana 326)
B	3 mil 054.00 mts.2	Lotes del 1 al 138	(manzana 327)
C	31 mil 651. 21 mts.2	Lotes del 1 al 138	(manzana 328)
D	2 mil 496. 00 mts.2	Lotes del 1 al 13	(manzana 331);
E	3 mil 581. 50 mts.2	Lotes del 1 al 15	(manzana 332)
F	1 mil 615. 00 mts.2	Lotes del 1 al 6	(manzana 333)
G	4 mil 116. 00 mts.2	Lotes del 1 al 17	(manzana 334)
H	14 mil 435. 00 mts.2	del Lote 149 al 211	(manzana 314)
I	2 mil 568. 00 mts.2	Lotes del 1 al 11	(manzana 323)
J	3 mil 897.00 mts.2	Lotes del 1 al 16	(manzana 324)

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 055488, 6 de diciembre de 1990.

El 7 de noviembre de 1990 según el fideicomiso que le otorga la escritura de compraventa del inmueble con superficie de: 321 mil 300. 00 mts.2 ubicada dentro del Barrio V y VI, la empresa Residencial Terramar -a través de su representante legal José Ignacio Peralta Mejía-, instruyó al Arq. Reyes Benítez, para que transmitiera la propiedad a favor del Arq. Enrique Javier Antonio Cárdenas Longoria, una superficie de: 18 mil, 718. 50 mts.2, que corresponden a las Manzanas: 312, lotes del 23 al 59; 320, lotes del 1 al 20, y el 22 de la misma Manzana; sin embargo, en la manifestación de transmisión patrimonial que extiende la oficina de Catastro, sólo se registra una superficie de: 10 mil 420.00 mts.2, es decir, el Sr. Longoria adquiere 18 mil 718. 50 mts.2, pero paga sólo el valor catastral de un predio de 10 mil 420. 00 mts.2 ⁴⁹⁵ (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 055488, 6 de diciembre de 1990, Libro 380).

Poco después, el 6 de enero de 1991, la empresa Residencial Terramar -a través de su representante legal-, instruyó al Arq. Benítez Argumosa en calidad de Director General del Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas, para que transmitiera a particulares:

⁴⁹⁵ En la Escritura Pública 4108 se precisa que el precio de la operación realizada por el Sr. Longoria en tomo a los 18 mil 718. 50 mts.2 de superficie es por la cantidad de \$ 342' 548,550.00 pesos, cuando en la manifestación de transmisión patrimonial que extiende la oficina de Catastro se registra una operación referente a la misma superficie por un monto de \$ 190' 686, 000.00

- 1).- Una superficie de: 20 mil 325 mts.2., a los Sres. Arq. Enrique Javier Antonio Cárdenas Longoria y Luis Alberto Peralta, dentro de los Barrios V y VI, de la Manzana 314, - lotes del 98 al 136-, y de la Manzana 318, - lotes del 1 al 22,- y un lote (101) que corresponde a área verde y vialidad;⁴⁹⁶
- 2). Una superficie de 9, 018 mts.2, - Manzana 314, lotes del 98 al 136-; otra superficie de 5, 280 mts.2., submanzana 318, - lotes del 01 al 22;
- 3). Una superficie de 1, 970 mts.2, - Submanzana 314, Lote 101 (área Verde); y,
- 4). Una extensión de 4,057 mts.2, de área de vialidad y condominio (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 060266, 9 de julio de 1991)

Sin embargo, con relación a la manifestación de Transmisión Patrimonial registrada por Catastro de la superficie número 1, destaca que los Sres. Longoria y Peralta pagan y cubren catastralmente sólo lo referente a una superficie de 17 mil mts.2., cuando en realidad adquieren los derechos de una superficie que ampara 20 mil 352 mts.2; declarando un valor de la operación por un monto de 297 millones de pesos, cuando el Arq. Argumosa por dicha operación expresa la cantidad de 371 millones de pesos, además de que dichas transmisiones de dominio implican también transacciones comerciales irregulares por incluir áreas de uso común.

Otra Transmisión Patrimonial corresponde a:

- 5).-Una superficie de 20 mil 436. 00 mts.2, al Arq. Enrique Javier Antonio Cárdenas Longoria, dentro de los Barrios V y VI,⁴⁹⁷ distribuidos de la siguiente manera: A). 9, 254. 43 mts.2, lotes del 01 al 19, y del 55 al 76 de la Submanzana 314; B). 5, 160. 00 mts.2, - lotes del 01 al 22 de la Manzana 316; C). 1, 953. 00 mts.2, - lotes 16 que corresponde a área verde, Submanzana 314; D). 4, 068. 00 mts.2, - correspondiente a área verde y probable condominio (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 057118, 26 de marzo de 1991).

Esta apropiación privada bajo la forma legal de transmisión patrimonial , tiene también la particularidad de incluir terrenos que en el plano urbano original de FIMAGA están clasificados para áreas verdes y además en materia de impuestos

⁴⁹⁶ Mediante carta del 23 de noviembre de 1990, el Arq. Argumosa giró instrucciones a la Notario Público Margarita Torres Huerta para que escriturara la propiedad a favor de los Sres. Enrique Longoria y Luis Alberto Peralta, la superficie de 20 mil 325. 00 mts.2

⁴⁹⁷ Mediante carta del 23 de noviembre de 1990, el Arq. Argumosa giró instrucciones a la Notario Público Margarita Torres Huerta para que escribure y transmita en propiedad al Arq. Cárdenas Longoria, la superficie de: 20 mil 436. 03 mts.2

la oficina de Catastro efectuó una reducción de impuestos muy considerable dado que el precio comercial reconocido por el Director general de FIMAGA es de 373 millones de pesos y la oficina de Catastro registra un monto de 149 millones de pesos, favoreciendo con ello al Sr. Cárdenas Longoria.

Otra superficie de terrenos corresponde a:

3).- Una superficie de: 23, 141.75 mts.2, en favor del Sr. Luis Alberto Peralta Mejía, dentro de los Barrios V y VI, ⁴⁹⁸ distribuidos de la siguiente manera: A).- 10, 252.00 mts.2 – Lotes 01 al 29 y del 61 al 75, de la Manzana 322; B).- 6, 336.00 mts.2 – Lotes del 0 al 28, de la Submanzana 329; C).- 1, 962.00 mts.2 - Lote no.2, de la Submanzana 322, dedicada para áreas verdes; y, D).- 4, 591. 00 mts.2- dedicada para área de vialidad y de posible condominio (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 057119, 26 de marzo de 1991)

Sin embargo, en la Escritura Pública núm. 4226 del 23 de enero de 1991 la Oficina de Catastro extendió 3 documentos: el primero que ampara 6 346 mts.2; el segundo ampara 3 906. 00 mts.2; y el tercero una superficie de 6 336 mts.2., lo que significó que dicha oficina catastral reconocía solamente una superficie de 16 mil 678 mts.2, cuando la ejecución Parcial del Fideicomiso a favor del Sr. Peralta Mejía era de 24 mil 141 mts.2 de superficie. Por otro lado, en cuanto a impuestos, las cifras en torno al valor comercial de dichos terrenos reconocido por el Director General de FIMAGA era de 432 millones de pesos, pero la oficina de Catastro los tasó catastralmente en 290 millones de pesos, favoreciendo mediante ésta exención de impuestos al Sr. Peralta.

Por último está la transmisión patrimonial de:

4).- Una superficie de: 13, 829.50 mts.2, a favor del Arq. José Lázaro Aguilar Arizmendi, dentro de los Barrios V y VI, ⁴⁹⁹ distribuidos de la siguiente forma: A).- 7, 060. 00 mts.2 – lotes del 31 al 60, Manzana 322, Villa 3; B).- 1, 913. 00 mts.2, – Manzana 330, lotes del 01 al 10; C).- 1, 794. 00 mts.2 Submanzana 322, – lote (30); D).- 3, 062. 00 mts.2 – de área de vialidad y de probable condominio (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 057117, 26 de marzo de 1991)

⁴⁹⁸ Mediante carta del 23 de noviembre de 1990, el Arq. Argumosa giró instrucciones a la Notario Público Margarita Torres Huerta para que escribiera y transmitiera en propiedad al Sr. Luis Alberto Peralta Mejía, la superficie de: 23, 141. 75 mts.2

⁴⁹⁹ Mediante carta del 23 de noviembre de 1990, el Arq. Argumosa giró instrucciones a la Notario Público Margarita Torres Huerta para que transmitiera la propiedad - mediante ejecución parcial de fideicomiso-, al Arq. Aguilar Arizmendi, la superficie de: 13, 829.50 mts.2

No obstante lo anterior, la empresa TERRAMAR fue demandada por el propio Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas, para obligarla a pagar aproximadamente \$ 3 mil 200 millones de pesos correspondiente sólo a las áreas verdes y vialidades del Fraccionamiento Soleares, que la empresa constructora privada había comenzado a desarrollar sobre un parte de los terrenos adquiridos del fideicomiso en condiciones muy favorables, basándose FIMAGA en su demanda o en un avalúo de la Comisión Nacional de Bienes Nacionales donde estableció que "TERRAMAR adquirió terrenos a 18 mil 300. 00 mts.2 en breña pero al escriturar se hizo descontando áreas verdes y vialidad".

Por otra parte, el Delegado de SEDUE Vicente Pérez Carabias –quien en estos años formaba parte del Consejo Consultivo del Fideicomiso- puntualizó que la empresa Terramar adquirió 397 mil mts.2 (30.9 Has.) en el Barrio V de esta reserva territorial, y 321 mts.2 (30.2 Has) en el Barrio VI, inmuebles en los que " debió edificar viviendas para adquirentes de ingresos no mayores en cuatro veces el salario mínimo, de acuerdo a la ley Federal de Vivienda tal como fue condicionada desde la expropiación de los terrenos ejidales y en la constitución del Fideicomiso," aunque a la postre la empresa privada Terramar construyó viviendas de tipo residencial para personas con altas percepciones salariales.

Pero en FIMAGA, los escándalos de especulación, corrupción, exenciones de impuestos a particulares, ventas ilegales y usos de terrenos sin sujetarse a los planos urbanos de construcción autorizados -sobre todo en los Barrios I y II, V y VI- propiciaron no sólo la remoción de quienes integraban el primer Comité Técnico de FIMAGA, - el descrédito del propio gobernador del Estado de Colima Elías Zamora- sino también cambios legales tendientes a modificar diversos documentos protocolizados referentes a los barrios I y II, siendo objeto de "modificaciones por rectificaciones respecto a los lotes de algunas manzanas que deberán suprimirse" de la relación que se hace en la escritura objeto de la rectificación, así como el aumento de otros lotes o fracciones de terrenos destinados al "equipamiento regional".

Al modificarse la Escritura Pública núm. 4065, se protocolizaron los documentos del Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas correspondientes a los Barrios I y II, quedando la distribución de la siguiente manera:

**CUADRO NÚM. 52
NUEVA PROTOCOLIZACION URBANA
Barrio I**

Manzana	Superficie Metros	Núm. de lotes	Superficie por manzana metros
4	120	20	2 400

Barrio II

Zona	Manzana	Superficie	Núm. de lotes	Uso del suelo
18	001	17,965. 12		Plantel Conalep*
18	001	6,396. 12		Escuela de educacion especial de audicion (sep)
48		8, 112	48 169 mts.2	Habitacional (popular)
50		10, 816	64 169 mts.2	
53		10, 816	64 169 mts.2	
18	001	10, 900		Clinica del ISSSTE
18	001	3, 402		Equipamiento urbano
18	002	6, 000		Conjunto habitacional FOVI
18	002	3, 001		Edificio de la Cruz Roja
18	002	3, 868		Inmobiliaria del Estado
18	003	3, 706		Conjunto hab. para taxistas
18	003	5, 000		Terrenos de donacion (sin especificar)

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima., Folio Real 058093 y 058094, 22 de mayo de 1991

En este nuevo registro protocolar se hace el señalamiento que las modificaciones fueron tomadas del plano objeto de la protocolización original, y que por ello “cualquier contradicción que se suscite entre las dos escrituras que se mencionan y el plano del fraccionamiento, prevalecerá lo aprobado en este último.” (Ibíd. 1991)

De alguna manera, el cese del primer director del Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas cerró la primera etapa de la urbanización parcial en ésta reserva territorial.

Sin embargo, en el contexto de la creciente demanda de vivienda, los nuevos contratos de construcción de viviendas en proceso y los cambios de quienes administran el fideicomiso, se inauguró una nueva etapa del desarrollo

urbano del Fideicomiso Manzanillo-Las Garzas, continuándose la construcción de los barrios II y III,⁵⁰⁰ bajo la dirección general del Lic. Jaime Ramos Leyva.

En esta segunda etapa administrativa del FIMAGA, se continuará con la política de edificar viviendas a través de convenios con empresas constructoras privadas, caracterizándose por la construcción de espacios habitacionales en extensiones más reducidos, y por utilizar los adquirentes de viviendas principalmente la vía del créditos de interés social, aunque también el nuevo Comité Técnico administrador de FIMAGA continuó la práctica de firmar convenios y usar terrenos de uso público para otros propósitos económicos, destacando el convenio del 26 de abril de 1990,⁵⁰¹ en el cual el Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas aporta una extensión de 10 140 mts² en el que la constructora Urbanizadora y Vivienda PLAINCO S.A. de C.V., construye 120 conjuntos habitacionales iguales ⁵⁰² denominado condominios Las Garzas- Limón-, siendo éstas viviendas de interés social, tipo "B", de 42.00 mts²., de superficie construida y constando de: una recamara; sala; comedor; muros medianeros; un baño; cocina; y un lugar de estacionamiento (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real 002874, 13 de diciembre de 1991). Véase al respecto la distribución espacial del conjunto habitacional:

**CUADRO NÚM. 53
CONDOMINIO LAS GARZAS-LIMÓN
(MANZANA 110 DEL BARRIO III)**

Área de calles	4,340 metros cuadrados
Área de banquetas	1,799 metros cuadrados
Área vendible	10,140 metros cuadrados (área habitacional)
Área total	16,279 metros cuadrados

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 061199, 3 de septiembre de 1991

⁵⁰⁰ Durante la Dirección del Sr. Jaime Ramos las constructoras que se distinguieron por construir viviendas en el fideicomiso fueron: PLAINCO, 112, el Grupo Y, y TERRAMAR

⁵⁰¹ La modalidad de adquisición de la vivienda se clasifica como contrato de transmisión de propiedad y extinción parcial de fideicomiso, de compra venta y apertura de crédito con interés y garantía hipotecaria, con créditos otorgados por SERFIN, por la cual la fiduciaria vendería el terreno y PLAINCO la construcción

⁵⁰² Las unidades habitacionales se ubican en la manzana 72, hoy conocida con el número 110, del Barrio III.

A la vez, en la Escritura Pública 4741 del 16 de octubre de 1991, BANOBRAS vendía al Ing. Manuel Farca Haron apoderado de la empresa "Constructora Tecnócrata de Colima, S.A. de C.V.", una superficie de: 3 674. 86 mts.2 clasificada como "zona de equipamiento urbano," de la manzana 063, del Barrio II, con el objetivo de construir habitaciones unifamiliares" (Registro Público de la Propiedad de Colima, Folio Real no. 001916, 25 de noviembre de 1991).⁵⁰³

Posteriormente, es nombrado el Sr. Elías Jaik Ceballos⁵⁰⁴ en calidad de nuevo Director General del Comité Técnico del fideicomiso, quien de nueva cuenta en colaboración con empresas constructoras privadas, iniciará otra nueva etapa en la urbanización y desarrollo del Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas, caracterizándose por señalar como objetivo principal " dar un mayor apoyo a las familias de escasos recursos económicos de la zona metropolitana del puerto de Manzanillo, así como evitar que se continúen generando asentamientos humanos irregulares por falta de vivienda. "

Asimismo, el Plan general de desarrollo urbano de ésta nueva administración del Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas fue proponer realizar 1 400 acciones de vivienda para venta y 120 más que serán destinadas para la renta, las cuales serían construidas en forma de: 200 viviendas para personas consideradas de extrema pobreza, para las que ganan de de 1 a 2.5 salarios mínimos 600 viviendas; para personas que perciban de 2.5 a 4 salarios mínimos 370 viviendas y para quienes ganan más de 4 salarios 203 casas.

Pero en la práctica, sólo se logró la construcción de 920 acciones de vivienda, y la comercialización de 160 mil mts.2 de terreno del Barrio IV con una empresa constructora edificando viviendas de interés social por etapas: en 1993, construyeron 400 y en 1994 otras 400⁵⁰⁵ mientras que, en el Barrio III, con

⁵⁰³ El terreno había sido entregado a la constructora desde el 10 de marzo de 1990.

⁵⁰⁴ Según el Sr. Jaik Ceballos, "el saneamiento financiero del fideicomiso" se logró hasta su administración.

⁵⁰⁵ Para la construcción los recursos son del Fondo Nacional de Habitaciones Populares (FONAHPO), para personas de escasos recursos, y cada vivienda tendrá un costo total de: 39 mil 500 nuevos pesos.

crédito FOVI se inició la construcción de otro paquete de 120 viviendas,⁵⁰⁶ y a través del programa “ 100 ciudades medias ” impulsado por SEDESOL el Sr. Jaik Ceballos gestionó el apoyo para un programa habitacional de 500 lotes urbanizados.

Así, hasta el año 2000 - 16 años después de haberse iniciado el desarrollo urbano del Fideicomiso Manzanillo- Las Garzas-, el crecimiento demográfico ha mantenido un crecimiento estimado en 2 mil habitantes anualmente, siendo en este sentido una reserva territorial rápidamente transformada en espacio urbano donde viven unas 30 mil personas aproximadamente en unas 7 mil viviendas construidas, es decir, más de dos terceras parte de la reserva territorial transformada en suelo de uso urbano.

Tres años después en el 2003, FIMAGA contaba apenas con 40 hectáreas en la zona de Salagua para desarrollo urbano futuro, e invertía a la vez cerca de 2.3 millones en construcción de infraestructura y equipamiento urbano, mientras que el nuevo plan general de desarrollo considera vialidades y casa habitación hasta conectarse con Santiago,⁵⁰⁷ ya para el 2004 FIMAGA prácticamente había agotado sus reservas territoriales y frente a la demanda de vivienda, el actual Director de FIMAGA Alejandro Meillón Galindo señaló que se había efectuado la compra de terrenos por 100 hectáreas, y en veinte de ellas el Instituto de Vivienda de Colima (IVECOL) pretende construir 1 400 viviendas para familias de escasos recursos y se estaba proyectando adquirir otras 200 hectáreas en la zona ejidal de Salagua, Chandiablo y Santiago, incluso se consideraba que podrían expropiarse algunos terrenos debido a que los ejidatarios se niegan a vender esperando que sus propiedades adquieran más valor comercial a futuro.

⁵⁰⁶ Cada casa habitación con un valor comercial estimado en 58 mil nuevos pesos. Por su parte la empresa constructora ALBATROS construyó algunos edificios habitacionales y otros los dejó inconclusos.

⁵⁰⁷ Según el Sr. Gerardo Ayala actual Director general de FIMAGA a mediados del años 2003 se adquirieron 20 hectáreas en Salagua para desarrollo urbano, el programa de vivienda oscila entre 200 y 300 nuevas viviendas, y las principales obras de infraestructura urbana son construir el carril sur, una obra de encauzamiento de aguas pluviales, la elaboración del proyecto para resolver la situación de los canales de aguas negras a cielo abierto, y destinar zonas verdes en los barrios habitacionales que carecen de ellas.

En las dos últimas décadas FIMAGA, representa el esfuerzo más importante del Gobierno Federal para enfrentar la urbanización de Manzanillo expresada principalmente en los asentamientos irregulares ubicados en terrenos no aptos para fines urbanos, en la falta de espacios habitacionales construidos, en el déficit de infraestructura urbana y de servicios básicos y en esa medida ha significado un avance considerable en materia de regulación del desarrollo urbano local.

Sin embargo, como espacio producido recientemente constituye un desarrollo urbano socialmente segregado y contrastante, no sólo por el dinamismo en cuanto concentración y construcción de vivienda social para distintos grupos socio-económicos sino también como resultado de la consolidación del proceso de valorización capitalista.

FIMAGA hoy constituye un desarrollo urbano socialmente híbrido, por expresar una construcción residencial principalmente estratificada con relación a la condición social diferencial de los grupos y su capacidad de compra de bienes de uso habitacional,⁵⁰⁸ por expresar la incongruencia entre el plan inicial de desarrollo sociourbano integral y el criterio técnico- administrativo y político privado prevaleciente en cuanto a la determinación del uso final del suelo; por el papel

⁵⁰⁸ Así por ejemplo, a). El Barrio I, está constituido en forma predominante por la construcción de espacios habitacionales en edificios multifamiliares, de 4 niveles, caracterizándose por la composición familiar heterogénea de los inquilinos- profesores, trabajadores en general, burócratas, etcétera-, y los conflictos cotidianos derivados por vivir en condiciones de hacinamiento. ⁵⁰⁸ Quienes inicialmente fueron beneficiados para ocupar dichas unidades habitacionales fueron en primer término trabajadores de la CTM, y la CROC, siendo a la vez utilizados por el gobierno del estado con fines políticos cediéndolos a partidos políticos de oposición;

b). El Barrio II, lo constituye inicialmente pie de casas que se convirtieron en conjuntos habitacionales unifamiliares, siendo el primero de los barrios del Valle de Las Garzas proyectado para la población que vivía en los palafitos de la laguna de Cuyutlán -pescadores, trabajadores de la construcción, trabajadores informales, etcétera,- teniendo además en una fracción del terreno un conjunto habitacional construido y ocupado por elementos que laboran en la Armada de México;

c) El Barrio III, se caracteriza por poseer residentes de clase media -burócratas, profesores, profesionistas, etcétera-, y aunque es el mejor planeado también es el que más inundaciones experimenta. Este barrio es identificado en Valle Las Garzas como " colonia PLAINCO," y en 1992 adquirió notoriedad debido a que sus inquilinos realizaron " una marcha de protesta debido a la calidad en la construcción de las viviendas, " siendo hasta la fecha el único barrio habitacional de FIMAGA que ha realizado un acto público semejante; y,

d) El Barrio IV, se caracteriza por la similitud social y de vivienda al Barrio III, estando integrado y ocupado predominantemente por profesionistas, burócratas, y personal del sector servicios, etcétera, además de que un área del terreno de este barrio fue asignada para damnificados del huracán que azotó a Manzanillo en la primera mitad de la década de los noventas.

como actor económico central en la producción del espacio por parte del capital inmobiliario imponiendo la búsqueda de rentabilidad urbana por encima de la construcción y uso social del espacio habitacional; por convertirse el mecanismo de expropiación social del suelo a cargo del Estado en fuente de acumulación de capital; y finalmente por el sacrificio de la función económica agrícola del espacio tradicional en una vía de desarrollo urbano- industrial moderno.

Como espacio socialmente construido FIMAGA, es a la vez la expresión más importante de las contradicciones urbanas, resultado del choque entre el interés del capital privado por la construcción de espacios habitacionales en serie y de extensión reducida y las necesidades de carácter individual/ familiar de unidades residenciales de descanso y reproducción con una extensión socialmente digna; entre el accionar de un Comité Técnico-administrativo central y las dificultades de regular y aplicar la reglamentación de usos del suelo;⁵⁰⁹ entre la elaboración de un plan de introducción y construcción de infraestructura urbana para proporcionar servicios de agua potable, de descarga de aguas negras, de alumbrado público, de vialidad, y de áreas verdes, etcétera, y los problemas de inundaciones y canalización de las aguas pluviales en la temporada de lluvias y entre la función administrativa del gobierno municipal de proporcionar los servicios urbanos básicos y el comportamiento de la empresa privada constructora de entregar formalmente el espacio habitacional construido como son los casos más recientes de las colonias Soleares y Las Joyas⁵¹⁰

En todo caso, en la ZOMEMA el FIMAGA constituye un caso de desarrollo urbano representativo de una híbrida ciudad moderna mexicana, donde se expresa,

⁵⁰⁹ Por ejemplo, en el Barrio I el estacionamiento público ha sido transformado en coto de uso privado; el Auditorio de lugar no sólo está construido contiguamente al bulevar costero sino que también carece de áreas de estacionamiento adecuadas; las áreas verdes están transformadas en espacios de comercio, la cancha de fútbol ocupa un área que inicialmente estaba proyectada para la construcción de una clínica, etcétera

⁵¹⁰ La Ley de Fraccionamientos de Colima, hasta 1994 señala que las áreas de donación pasaban a ser propiedad del gobierno estatal, lo que en términos legales impide al municipio hacer uso de ellas sin previa autorización. Sin embargo algunos de los habitantes entrevistados afirmaron que el Ayuntamiento de Manzanillo no recibió ni del INFONAVIT ni de las constructoras las obras realizadas (Sergio Venancio, periodista, entrevista, Manzanillo, 17 de junio de 2000).

no sólo la contradicción central por el uso y posesión final del suelo intra urbano,⁵¹¹ sino también los "nuevos modos de consumo y nuevas necesidades y requerimientos sociales"; en los cuales los papeles del propietario- especulador y del fraccionador- especulador son cruciales para la dinámica de la urbanización y por lo tanto, para el mantenimiento de una demanda efectiva; y una estructura de submercados (Harvey, 1992: 141).

6. 6. Conclusiones

Durante las tres últimas décadas del siglo XX la urbanización acelerada y anárquica, expresada sobre todo en la proliferación de asentamientos irregulares condicionados por la estructura de la tenencia ejidal de la tierra, se tradujo, tanto en la intervención del Gobierno Federal dando lugar al establecimiento de la ZOMEMA como en la creación de la reserva territorial con fines urbanos más importante de la ciudad- puerto de Manzanillo y en esa medida en el desarrollo urbanizado ejidal poli nuclear y la reciente creación de un espacio racional urbano inducido principalmente por el Estado pero determinado en su construcción y transformación como espacio habitacional bajo la premisa esencial de la privatización y la participación de la iniciativa privada como actor productor central motivado por la obtención máxima de rentabilidad inmobiliaria.

Es una urbanización o nueva colonización territorial expresada en la construcción de un espacio urbano configurado materialmente de manera no sólo desigual como consecuencia de la localización y forma que adopta la distribución de las actividades y grupos sociales, sino también consolidándose principalmente en perjuicio del campo ejidal, y la consecuente desaparición del ejidatario como actor agrícola central. Así, la distribución de los lugares de residencia de la fuerza de trabajo produce agrupamientos en función de las características socioeconómicas de los habitantes, y da lugar a una estratificación urbana

⁵¹¹ Basta señalar por ejemplo que con relación a los edificios construidos y localizados a la entrada al FIMAGSA con relación al Barrio I se presenta una situación donde varias viviendas legalmente son adjudicadas el banco comercial ante la imposibilidad de pago de los propietarios de las unidades habitacionales.

relacionada con la estratificación social, resultado de la expresión de varias estructuras sociales que se han sucedido históricamente.

Urbanización con un contenido material urbano disperso y cada vez más extendida de domesticación de la naturaleza – serranía, terreno lacustre, tierra feraz, etcétera transformada en espacio-, donde, se combinan, la técnica, junto con la explotación de la naturaleza, la transformación de los productos, incluye la ordenación del territorio – carreteras, ferrocarril, canales, puentes, puerto, edificios, redes eléctricas, gasoductos, depósitos de combustibles, así como la urbanización; y la concentración y distribución poblacional fragmentada por la separación de los diferentes espacios especializados, en una función productiva o en algunos de sus usos, como los de residencia y producción que son privados, o los de tránsito, mercado, o recreación, que son públicos y de uso común, expresando una lógica unitaria y a la vez contradictoria.

En todo caso, una nueva urbanización o apropiación generalizada del espacio que desplaza los antiguos barrios de la ciudad puerto de Manzanillo - Fondo Legal Portuario-, constituyendo nuevas estructuras sociales de consumo diversificado final del suelo urbano colectivo.

V. CONCLUSIONES GENERALES

1). México es un país geográfica, económica, política y culturalmente heterogéneo, constituyendo en tal sentido sociedades que territorialmente operan a diferentes niveles, ritmos y funciones, y poseen relaciones cambiantes, por lo que resulta necesario conceptualizar lo que es el territorio, la dinámica territorial y su manera de operar; es decir, hacer de la unidad territorial punto de partida y base de una teoría social nueva.

Reconocer el territorio como factor en principio, conduce a la recuperación y examen de la importancia que poseen las condiciones geográficas de cada lugar, asumiendo en esa medida, el principio de la pluralidad social territorial; la identificación y establecimiento de las clases y agentes diversos cuyos intereses particulares están enraizados con las condiciones de uso, explotación, disfrute del suelo, la dimensión jurídica de su posesión, y como factor clave esencial de los conflictos y expresión de segmentación social.

Por lo tanto, la prioridad de la naturaleza exterior, y por lo tanto de sus leyes, con relación al factor social mediador, resulta primordialmente gnososológica, de tal manera que si bien es cierto que el hombre tiene una influencia determinante sobre la naturaleza, ésta se constituye en un importante condicionante para el proceso productivo y urbano, y más aún, para su distribución geográfica, constituyendo un complejo proceso dialéctico entre la estructura social y la naturaleza que es preciso considerar en su unidad, con el fin de entender los problemas espaciales.

Asimismo, al tratar de explicar y entender el papel que cumple lo espacial como dimensión integrante de lo social, fue necesario oponer lo territorial de lo espacial, considerando que lo primero tiene que ver con la naturaleza en sí, mientras que el espacio es esencialmente producto de la intervención del hombre - en términos de procesos económicos globales, en términos de regiones y de la vida cotidiana misma-. De esta manera, una cuestión social tan importante como lo es la división del trabajo, no surge sólo del desarrollo inmanente de la economía, sino que también está condicionada por condiciones naturales preexistentes.

Es el destacado carácter que desempeña lo territorial, su manera de operar, y lo que contribuye a modificar sensiblemente la configuración y funcionalidad cambiante del espacio a través del tiempo, entonces cobra sentido en cuanto a leyes específicas referentes al aspecto relativo del espacio, el principio de la diversidad de la naturaleza, el principio de la búsqueda de satisfactores o necesidades como fuente del movimiento, la técnica –medios instrumentales y sociales-, junto a la explotación de la naturaleza o transformación de los productos como determinante central con la cual el hombre realiza su vida, produce y, al mismo tiempo, crea espacio particularmente.

En torno a lo anterior, fueron relevantes tres premisas: a) el suelo como depositario de recursos diversos, de los cuales el hombre se apropia y usa diversificadamente; b) la relación sociedad-medio natural, y en esa medida creación y acondicionamiento terrestre –tecnología aplicada- constituyendo el elemento central de la constitución del territorio; y, c) la tierra, su propiedad, posesión y uso diversificado como la fuente de contradicciones social más importante.

En todo caso, la compleja interrelación entre el hombre y la naturaleza se sustenta en la premisa teórico-metodológica de no tratar al hombre como si fuera una cosa, y su casa, su ciudad, otra, ya que dicha relación entre ambas variables no es mecánica ni un mero reflejo social; sino que se trata de mantener firme la prioridad de la naturaleza exterior respecto a lo social, y simultáneamente como punto de partida y expresión tangible histórica, económica y cultural de los anhelos y contradicciones humanas, en la medida en que el hombre aprende a transformar, apropiarse y relacionarse con la naturaleza; capacidad del hombre para que la naturaleza trabaje para él, y a través de ello, realizar sus fines humanos.

2) El interior de México –regiones, localidades, unidades urbanas y rurales, etcétera.- está constituido por unidades socioeconómicas y territoriales que poseen su propia especificidad histórica, diferenciadas unas de otras, por lo que el espacio no es homogéneo y evoluciona de modo desigual. En todo caso, el principio diferencial lo constituye esencialmente el territorio, el cual en un momento dado,

tiene la capacidad de condicionar la evolución de las estructuras sociales y del propio capitalismo.

Así, en el proceso específico de construcción y ocupación humana del territorio concreto de Manzanillo, el elemento de importancia fundamental lo constituye el mar, no sólo porque económicamente facilita y contribuye al intercambio con el exterior y con el interior del país, sino también porque influye en la fijación de un núcleo demográfico significativo sobre la faja contigua.

3). Manzanillo, históricamente constituye el resultado de graduales y sucesivas intervenciones determinantes a cargo del Gobierno Federal, concentrando sus esfuerzos en introducir, construir, ampliar, etcétera, el conjunto de medios instrumentales y sociales, con los cuales el hombre realiza su vida, produce y, al mismo tiempo, crea espacio. En combinación con las exigencias e impulso de la división internacional del trabajo se expresó fundamentalmente en los diversos usos y fragmentación territorial experimentados en la bahía, dando como resultado una división de funciones y parcelas cuya integración muestra grados de discontinuidad territorial, segmentación de los procesos de explotación económica de los recursos naturales y de la apropiación del espacio.

En otro sentido, la constante transformación territorial de Manzanillo proyecta modalidades de intervención estatal coyunturales o periódicas históricamente, de tal manera que los cambios en la política federal adquieren una significación determinada a través de transformaciones sociotécnicas concretas y periodos de significación, definiendo los modelos de las políticas estatales para la región; modelos en los que se sintetizan las políticas que el Estado, como promotor económico y productor central del espacio en forma explícita y en cada etapa, incluidos los otros sectores que intervienen. De esta manera, en cada fase se enfatizan las características del rol decisivo del Estado, permitiendo así la identificación de momentos sucesivos de apropiación crucial del territorio, así como el avance sobre las estructuras territoriales existentes de las nuevas actividades de producción y reproducción de la sociedad localmente.

Una constante en la actuación del Estado será la inversión pública destinada a adaptar el territorio a las necesidades productivas y exigencias funcionales

cambiantes, y en todo caso, acorde a las distintas coyunturas socioeconómicas y políticas cambiantes: primero, habilitando al puerto y acondicionándolo con fines comerciales (1821-1848); posteriormente, a través de infraestructura terrestre conectando al puerto con el interior del país (1849- 899), después introduciendo y modernizando las instalaciones portuarias diversificando la especialización portuario comercial (1900-1940), y finalmente, construyendo y ampliando más la infraestructura marítima y terrestre para proveer de insumos y servicios al aparato productivo y cediendo a la iniciativa privada las maniobras de carga y descarga de mercancías, esta última función económica de primordial importancia hasta la fecha. En todo caso, el Estado aparece como fuerza capaz de decidir y producir acontecimientos que inciden sobre el puerto, actúa sobre las personas, las empresas, las instituciones y el territorio. El Estado desempeña el papel central en la cambiante funcionalidad territorial, a través de la formulación e implementación de la política pública.

Bajo esta consideración, el aspecto territorial resulta una vía promisoría para establecer niveles de importancia del Estado, o de la política pública como determinante en la configuración territorial, tanto en la promoción de actividades productivas prioritarias como en la construcción de infraestructura, ambos desde luego como factores decisivos para el impulso económico del territorio y de la definición para las funciones económicas. Puede concluirse así, que las modalidades e impacto territorial de la intervención del Estado, relacionado con las restricciones geográficas, no posee el mismo impacto en el plano de los territorios concretos.

4). A largo de nuestro trabajo subyace la contradicción entre la política pública y las condiciones particulares del lugar, traduciéndose ello, entre otros resultados, en la fragmentación económico-territorial del lugar, en la fuente principal de conflictos por los usos diversos y posesión del suelo, y en el desfase entre el desenvolvimiento económico y la urbanización expresada sobre todo en el deterioro de las condiciones naturales, por lo que el espacio no sólo se impone por las condiciones que ofrece para la producción, circulación, residencia y comunicación, sino que las acciones no son indiferentes a la realidad del espacio. De lo anterior se desprende que al predominar las metas productivas nacionales, las decisiones que involucran al conjunto regional o las heterogéneas condiciones económicas, jurídicas

territoriales locales son diferidas o minimizadas; ya que al privilegiarse sectorialmente se vuelve prioritario atender las condiciones sociales y políticas de producción foránea o nacional descuidando las implantaciones regionales. En Manzanillo una constante es el proceso de diferenciación entre la atención que se presta a la implantación industrial y la que se concede al desarrollo urbano-rural, siempre postergado, y que las decisiones, en uno u otro sentido, son externas a la región. Así, puede concluirse que el interés del Gobierno Federal por promover el desarrollo nacional hacia el exterior mediante los puertos del país, se tradujo en la creación de una infraestructura moderna mejor diseñada para facilitar el flujo mercantil del país beneficiando más al capital externo que en promover la integración y dinamismo de las regiones del interior del país.

De la misma manera, puede concluirse también que la dinámica y devenir contradictorios de Manzanillo es el resultado simultáneo de una serie de tensiones: entre las políticas federales y las características geográficas, socioeconómicas y legales locales; entre quienes tienen intereses en explotar económicamente el territorio y quienes viven en él; entre las industrias que promueve el Estado y las que promueve el propio capital privado. En este sentido, la constante, es que el interés real del Estado mexicano y de los principales actores económicos fue básicamente de tipo sectorial; sin reparar en las implicaciones de su concentración territorial.

Con relación a lo anterior, es necesario considerar al territorio como factor determinante en el desarrollo de las actividades productivas, pero al mismo tiempo se requiere controlar el impacto territorial de este desarrollo. Esto es obvio si se piensa en los recursos naturales y su explotación, pero menos obvio respecto al freno que representa para el crecimiento económico por ejemplo factores como la especulación inmobiliaria, el alza considerable de las rentas urbanas y los elevados costos per cápita de la inversión pública en infraestructura y servicios urbanos.

5). Otra cuestión importante a lo largo de nuestro trabajo es reconocer la importancia de la división del trabajo como fuente medular del movimiento y transformación de la ciudad-puerto de Manzanillo, división del trabajo, impulsada por la producción, la cual atribuye, en cada movimiento, un nuevo contenido y una

nueva función al lugar; así, la ciudad-puerto de Manzanillo se desenvuelve no sólo por los movimientos, estímulos y requerimientos sucesivos y cambiantes de la división del trabajo, o por la interminencia de las aportaciones del Gobierno Federal.

6). A partir del principio diferencial del suelo, -puerto natural, condiciones de playa excepcionales, fronteras marítimas, lagunas, etcétera-, se vuelve crítica la discusión con relación a la vía industrial para alcanzar el desarrollo, expresándose hoy en día en Manzanillo como una realidad mixta y contradictoria de diferentes objetos y sistemas técnicos o espacios especializados en una función productiva o en algunos de sus usos, -como los de residencia y producción, que son privados, o los de tránsito o recreación-, que son públicos y de uso común-; uso híbrido y cambiante del territorio, que no sólo describe una división en funciones discontinuas o segmentadas, sino también se convierte en fuente de contradicciones sociales, desuniones territoriales o fragmentación económico-urbana conflictiva, esencialmente en torno a la lucha y posesión del suelo interurbano; en todo caso, uso diversificado del suelo o división de funciones y parcelas, cuya integración expresa grados de discontinuidad territorial, parcelación y segmentación de los procesos de explotación económica de los recursos naturales y de la propiedad.

Así, buscar y promover la industrialización como forma de alcanzar el desarrollo industrial nacional puede traducirse en la generación de un crecimiento económico dinámico en el PIB local, pero su desconexión integral con respecto a la acelerada y anárquica urbanización, se traduce en el gran deterioro natural y ecológico naturales, y en esa medida, en solución parcial de problemas del ámbito local como lo es, por ejemplo, el asentamiento de población en suelos no aptos para fines urbanos como el déficit de infraestructura de servicios urbanos.

7). La urbanización de Manzanillo es resultado de la distribución de las diferentes actividades y grupos sociales en el espacio urbano, es decir, la producción de la base material de la ciudad y el acceso diferenciado de los grupos sociales al espacio y a los medios de consumo colectivos están íntimamente ligados a la problemática del suelo urbano y dependen de las prácticas de los agentes

inmobiliarios capitalistas, de las políticas del Estado y de las iniciativas o respuestas de los sectores populares.

Desde un enfoque diacrónico las sucesivas y determinadas configuraciones espaciales corresponden a determinadas estructuras sociales, o los diferentes patrones de urbanización corresponden a distintas formas de estructuración capitalista.

La urbanización es híbrida y heterogénea, en la medida en que crece el uso y posesión del suelo urbano, permite no sólo entender, cómo una ciudad se estratifica socialmente, sino también constituir la expresión de varias estructuras sociales que se han sucedido históricamente.

8). Aunque la ciudad-puerto de Manzanillo actualmente está convertido en una de las puertas marítimo-comerciales del Pacífico mexicano más importantes del país y es principal fortaleza económica del estado de Colima, territorialmente mantiene una yuxtaposición de problemas económicos y urbanos donde se confrontan pasado y presente, además de que su peculiar desarrollo socioeconómico brinda la oportunidad de analizar el contraste y dilema entre una naturaleza que se presenta cada vez más como algo "hecho" y cada vez menos como algo simplemente "dado", traduciéndose ello como un presente conflictivo de una ciudad capitalista.

Frente al futuro, Manzanillo enfrenta graves retos económicos y urbanos, derivados no sólo por los fuertes determinantes externos que inciden en su problemática multifuncionalidad territorial, sino también por la diversidad de agentes y actores con intereses y arraigo territorial, limitando en gran medida la capacidad de regular el uso del suelo acorde a cierta planeación integral del desarrollo económico y urbano. Así, entre sus grandes retos está el continuo crecimiento de la ciudad sobre terreno ejidal, la escasez de suelo ante los requerimientos crecientes de suelo de uso industrial y urbano, derivado de su propio dinamismo económico, así como el deterioro de las condiciones naturales y daños ambientales, que continúan resultando de la falta de articulación entre la industrialización y el desarrollo urbano.

9). La ciudad-puerto de Manzanillo hoy es un espacio productivo técnicamente fragmentado y geográficamente extendido resultante de una división del trabajo

compleja, donde el nivel global y el nivel local del devenir son esenciales para el entendimiento del mundo y del lugar, donde la integración entre lo externo y lo individual, constituye un proceso dialéctico en constante cambio histórico.

Una ciudad marítima dinámica y en constante transformación cuya génesis y desarrollo socioeconómico no sólo es la expresión esencial de un sucesivo proceso de domesticación de la naturaleza a un espacio construido, sino también un lugar donde, más que dar por sentado los procesos macroeconómicos, es necesario concentrar la atención en lo local y en la dinámica local de la población en la medida que ésta se globaliza cada vez más; se trata de reconocer, tanto un orden universal –factor externo- presentado como irresistible, y, sin embargo, enfrentado y afrentado, en la práctica, por un orden local que está dotado de materialidad y posee sentido, dado que es en esta dimensión donde transcurre la vida cotidiana de la población.

10). Finalmente, el desafío del presente no sólo es tratar de entender la conexión entre las fuerzas económicas globales de una parte y de las identidades o procesos sociales territorialmente organizados de otra parte, sino también reconocer que las relaciones espaciales constituyen la esencia, tanto del problema del desarrollo, como de la búsqueda de un paradigma de un desarrollo alternativo.

No cabe duda que en el país no hay ningún espacio donde el uso del tiempo sea idéntico para todos, así mismo, el principio de la diversidad territorial nacional es causa fundamental de la heterogeneidad social mexicana, siendo ello parte esencial del problema que representa intentar definirnos como nación, y desde luego, no puede concluirse que la suma de cada una de las regiones, localidades y unidades urbanas y rurales permite explicar y definir quiénes somos.

En todo caso, al hacer énfasis en el papel del medio geográfico para crear, producir, y al mismo tiempo, reproducir una unidad territorial concreta como es Manzanillo, no sólo buscamos una historia de relaciones entre sociedad y naturaleza, sino también proponemos una discusión sobre el tiempo pasado, presente y las condiciones de la realización y transformación del espacio.

COLIMA	1985
GUADALAJARA	1985
EU	1985
GUADALAJARA	1985
FRACCIONAMIENTO PENINSULA DE JULUAPAN	
EU	LOTE (1 461. 00 MTS.2)
GUADALAJARA	LOTE (10 583. 40 MTS.2)
CANADÁ	LOTE (1 461. 85 MTS.2)

Fuente: RPP., Colima, Varios Folios, 1981- 1985.

Turismo de élite del complejo Puerto Las Hadas, La Punta y Maeva destacando la procedencia predominantemente foránea de quienes adquirieron propiedades – quintas, departamentos, lotes, etcétera- en la década de 1980:

Puerto Las Hadas: 6 de México; 8 de Guadalajara; 1 de Nuevo León; 2 de Coahuila; 6 de Europa y Medio Oriente; y 5 de Estados Unidos, ver siguiente:

**ANEXO (2)
CONDominio PUERTO LAS HADAS ***

Origen de quién Compra	Superficie (mts.2)	Fecha registrada de la compra-venta
México, D.F.	57. 37	28/12/1989
Guadalajara	58. 21	28/12/1989
México, D.F.	108. 06	28/12/1989
Nuevo León	73. 00	28/12/1989
México, D.F.	492. 00	01/03/1990
Líbano		28/12/1989
Guadalajara	71. 00	04/09/1990
México	162. 64	24/10/1990
Suiza	103. 03	12/11/1990
Guadalajara	74. 00	15/10/1990
Inmobiliaria Mauritius	164. 00	15/10/1990
España	48. 25	19/03/1990
Guadalajara	55. 76	16/02/1990
Monterrey	140. 00	21/02/1990
Edo. de México	138. 89	20/04/1990
Guadalajara	141. 55	17/05/1990
Francia	119. 64	29/12/1989
Guadalajara	47. 99	10/06/1989
EU	72. 00	12/12/1989
Francia	109. 00	28/12/1989
Guadalajara	71. 00	28/12/1989
EU	71. 00	16/10/1990
EU	101. 61	28/12/1990
México, D.F.	105. 40	25/02/1991
EU	115. 00	08/03/1991
Guadalajara	139. 00	18/06/1991
Torreón, Coah.	65. 00	09/07/1991
Torreón, Coah.	266. 00	09/07/1991
EU	54. 16	13/12/1991

* CONTRATOS DE COMPRA- VENTA ESCOGIDOS AL AZAR

Fuente: RPP., DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA)

La Punta en península de Santiago: 3 de Monterrey; 3 de México; 7 de Guadalajara; 2 de Jalisco; 2 de Michoacán; 2 de Guanajuato; 12 de Estados Unidos; 1 de Panamá; y 2 de Europa, ver siguiente:

**ANEXO (3)
FRACCIONAMIENTO LA PUNTA**

Unidad	Origen del comprador	Superficie (mts.2)	Fecha de registro
Lote 2	L. Petroleum Co. Ltd	2 560. 09	27/08/1982
Lote 1	Monterrey	5 774. 12	14/12/1982
Quinta Rey Colliman	México	318. 34	30/11/1982
Lote 75	Monterrey	2 027. 21	13/03/1983
Lote 43	EU	1 649. 24	31/08/1984
Quinta Rey Colliman 5	Guadalajara	366. 23	21/09/84
Quinta Rey Colliman 3	Guadalajara	359. 75	21/09/1984
Lote 60	EU	1 970. 85	25/04/1985
Lote 63	Bonitavista corporation	1 059. 56	13/05/1985
Quinta Rey Colliman	Guadalajara		24/09/1985
Lote 70	Mexico, D.F.	1 741. 53	10/10/1986
Lote 2	Coral international limited	2 650. 09	02/12/1986
Lote	Palace by The sea inc.	1 255. 90	26/01/1987
Lote	Monterrey	1 361. 00	03/1987
Lote	Carmar r. S.A. de C.V.	1 364. 15	28/08/1987
Quinta Los Héroes	Guadalajara	682. 06	19/08/1988
Lote	Panamá	1 017. 19	21/06/1989
Lote	Monterrey	2 234. 00	20/07/1990
Lote	Nueva york	2 623. 17	12/12/1989
Lote	Leon, Gto.	793. 21	21/08/1990
Lote	EU	935. 81	04/09/1990
Quinta la joya	EU	1 003. 88	28/01/1990
Lote	EU	1 148. 00	08/11/1989
Quinta colliman	León, Gto.	358. 57	25/06/1990
Lote	Guadalajara	323. 34	09/04/1990
Lote	EU	2 714. 44	23/02/1990
Lote	Man- mex Properties inc.	1 665. 07	23/02/1990
Lote	EU	2 054. 79	23/02/1990
Quinta los heroes	EU	347. 67	23/02/1990
Quinta	Guadalajara	355. 20	25/01/1991
Quinta	Guadalajara	358. 57	14/03/1991
Lote	Ajijic, Jal.	2 277. 45	13/04/1991
Lote	Ajijic, Jal.	3 118. 49	13/04/1991
Lote	La Piedad, Mich.	2 592. 32	08/06/1991
Lote	EU	1 649. 24	14/06/1991
Quinta	Chavinda, Mich.	1 091. 30	17/06/1991
Quinta	Mexico, D.F.	2 284. 00	24/09/1991

* IDENTIFICACIÓN DE COMPRA-VENTAS ELEGIDO AL AZAR

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima., VARIOS FOLIOS.

Complejo Maeva o Caserío XI: 1 de Querétaro; 3 de Monterrey; 7 de Guadalajara; 2 de México, D.F.; y 1 de Mazatlán.

**ANEXO (4)
MAEVA**

Lugar de origen	Villa (sup. construida)	Fecha de registro
Querétaro	81. 91 mts.2	19/07/1984
Monterrey	55. 41	11/02/1985
Guadalajara	95. 08	02/17/1985
Guadalajara	55. 41	04/02/1986
Guadalajara	55. 41	28/04/1989
Guadalajara	55. 41	30/04/1989
Guadalajara	95. 86	17/04/1989
Monterrey	83. 50	16/08/1989
Monterrey	186. 00	16/04/1990
México, D.F.	113. 00	03/05/1990
México, D.F.	113. 00	20/04/1990
Mazatlán	55. 41	08/05/1990
Guadalajara	55. 41	09/06/1990
Guadalajara	55. 41	10/01/1990

* CONTRATOS DE COMPRADORES ESCOGIDOS AL AZAR

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, varios Folios

**ANEXO (5): INMUEBLES EN VENTA POR BANCA UNION- FRAHOPA
(PENINSULA DE SANTIAGO, 2004)**

Inmueble	Superficie (mts.2)
Cluster	
Burgos del rey	16, 349. 91
Capiri	21, 055. 58
Audiencia y tesoro	5, 618. 69
Audiencia	9, 258. 60
Bulevar	8, 417. 37
Lote 53	2, 935. 93
La Punta	
Lote 4	2, 217. 84
Lote 9	1 602. 82
Lote 12	1 246. 22
Lote 22	3 097. 37
Lote 39	1, 099. 32
Lote 59	2 325. 28
Lote 74	967. 43
Lote 99	2 230. 41
Lote 100	2, 420. 30
Lote 105	2, 343. 06
Lote 106	2 427. 16
Lote 119	1, 707. 91
La Cima	
Lote 28	757. 74
Lote 78	840. 30

Lote 82	1 080. 31
Lote 84	1, 258. 54
Lote 85	858. 38
Lote 86	1, 052. 22
Lote 87	951. 29
Lote 88	1, 052. 52
Villas	
Villas del palmar 62	66. 76
Villas del palmar 154	133. 90
Villas de las palmas 292	131. 90
Villas de las palmas 412	139. 32
Villas de palmalta 804	108. 94
Burgos Audiencia	
Departamento 202	59. 29
Miramar peñitas	2, 000, 000. 00

**ANEXO (6): PROCEDENCIAS DE QUIENES COMPRAN EN EL
FRACCIONAMIENTO SIERRA MADRE**

Nacionalidad del comprador	Bien turístico	Extensión (mts.2)	Año de registro de la compra *
Mexicana	Lote	660. 00	12/1973
EU	Lote	720. 00	
Mexicana	Lote	823. 25	
Mexicana	Lote	825. 00	07/1982
Mexicana	Lote	529. 00	06/1982
EU	Lote	630. 00	06/1982
EU	Lote	576. 62	06/1982
Mexicana	Lote	840. 00	07/1982
Mexicana	Lote	840. 00	07/1982
EU	Lote	630. 00	07/1982
EU	Lote	746. 75	07/1982
EU	Lote	630. 00	08/1982
EU	Lote	925. 00	08/1982
EU	Lote	630. 00	08/1982
Inmobiliaria la lechuza	Lote	16, 906. 14	08/1982
EU	Lote	735. 00	09/1982
Grecia	Lote	831. 00	09/1982
EU	Lote	737. 64	09/1982
EU	Lote	630. 00	09/1982
EU	Lote	765. 99	09/1982
EU	Lote	630. 00	09/1982
EU	Lote	630. 00	09/1982
EU	Lote	900. 00	09/1982
Mexicana	Lote	832. 50	09/1982
EU	Lote	810. 00	09/1982
EU	Lote	684. 00	11/1982
EU	Lote	745. 00	12/1982
Mexicana	Lote	833. 00	02/1983
EU	Lote	765. 00	03/1983
EU	Lote	754. 92	09/1983
EU	Lote	720. 00	09/1983
EU	Lote	720. 00	09/1983
EU	Lote	770. 00	09/1983
Mexicana	Lote	703. 15	09/1983

Nacionalidad del comprador	Bien turístico	Extensión (mts.2)	Año de registro de la compra *
Mexicana	Lote	810. 00	10/1983
Mexicana	Lote	797. 80	11/1983
EU	Lote	793. 13	12/1983
Mexicana	Lote	834. 85	01/1984
EU	Lote	570. 00	01/1984
Grupo fermer	Lote	810. 00	02/1984
EU	Lote	684. 00	02/1984
EU	Lote	684. 00	02/1984
EU	Lote	803. 57	02/1984
EU	Lote	933. 00	02/1984
EU	Lote	750. 00	03/1984
Mexicana	Lote	703. 15	04/1984
EU	Lote	720. 00	04/1984
EU	Lote	1 094. 01	04/1984
Mexicana	Lote	720. 00	04/1984
EU	Lte	1 216. 00	04/1984
EU	Lote	823. 15	04/1984
Mexicana	Lote	651. 38	04/1984
Mexicana	Lote	810. 00	04/1984
EU	Lote	797. 46	04/1984
EU	Lote	866. 55	04/1984
MEXICANA	LOTE	651. 38	04/1984
ITALIANA	LOTE	630. 00	05/1984
EU	LOTE	770. 20	05/1984
MEXICANA	LOTE	703. 15	05/1984

* AÑOS DE REGISTRO DE COMPRA- VENTA

Fuente: Registro Público de la Propiedad de Colima, varios Folios 1982- 1984

**ANEXO (7)
CONCENTRACIÓN DE MULTIFAMILIARES PRIVADOS EN LA
PENÍNSULA DE SANTIAGO**

Playa Sol Las Hadas	Conjunto habitacional
Playa del Tesoro	"
La casa del Capitán	"
Villas de la Reina	"
Vista Hermosa	"
Villas del Tesoro	"
Villas de los Ángeles	Hotel
Sierra Sontinental	Hotel
Plaza las Glorias	Hotel
Villas de la Audiencia	Hotel
Playa la Audiencia	Bungalows
Riscos la Audiencia	Hotel
La Zaragozana	Suites
Riviera Mar	Conjunto habitacional
La Audiencia	Fraccionamiento
Subset	Conjunto habitacional
El Faro	Conjunto habitacional
Rinconada de la luna	Conjunto habitacional
Karmina Palace	Hotel

* ADEMÁS DE LAS PLAZAS COMERCIALES: PUERTO LAS HADAS y PACÍFICO.

Fuente: Trabajo de campo, agosto-octubre de 1997.

VII. BIBLIOGRAFÍA

- Acuña Cepeda, Mirtea Elizabeth (1993), *Cien años de agricultura en Tecomán, Colima 1857- 1957*, tesis de maestría en historia regional, Colima, Universidad de Colima.
- Alba Vega, Carlos (1986), "La industrialización en Jalisco: evolución y perspectivas", en: De la Peña y Escobar (comps.) *Cambio regional, mercado de trabajo y vida obrera en Jalisco*, El Colegio de Jalisco.
- Alegría, Tito (1994), "Segregación socioespacial urbana. El ejemplo de Tijuana", en *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 9, núm.2, El Colegio de México.
- Alemán Valdés, Miguel (1977), *La verdad del petróleo en México*, México, Grijalbo.
- Álvarez Ponce de L. Griselda (1992), *Cuesta arriba. Memorias de la primera gobernadora*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Ayala Anguiano, Armando (2003), "Historia esencial de México", *La Nueva España y la insurgencia*, Tomo 2, México.
- Azuela, Antonio (1984), "Hacia una sociología jurídica de la urbanización popular", en *La ciudad de México*, núm. 11, vol. V, México, Universidad Autónoma Metropolitana- Atzacapozalco.
- De Aguinaco LLano, René de Jesús (SID), *Origen y expansión de las principales cadenas hoteleras de México*, tesis, México, Escuela Panamericana de Hotelería.
- B. Lindley, Richard (1987), *Las hacienda y el desarrollo económico*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Banco de Comercio (1976), *Colima. Consultoría de Planeación en Asuntos Económicos y Sociales*, México.
- Barrios Islas, Claudia Enriqueta (1987), *Los residuos sólidos en la hotelería: el caso de Manzanillo*, tesis de licenciatura, México, Facultad de Administración Pública.

- Barajas Hernández, Monica Alejandra (1994), *Importancia de la hotelería en la economía y sociedad mexicana*, tesis, México, Escuela Panamericana de Hotelería
- Basañez, Miguel (1990), *La lucha por la hegemonía en México 1968- 1990*, México, Siglo XXI Editores.
- Bertell, Ollman (1973), *Alienación. Marx y su concepción del hombre en la sociedad capitalista*, Amorrortu Editores.
- Bianchi, G. (S/d), "La política económica turística del Gobierno de Carlos Salinas," (manuscrito).
- Bolio O., Jorge y José R. Ramírez (1988), *Colima. Planificación centralista y crisis local*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Boltanski Luc y Chiapello Eve (2002), *El nuevo espíritu del capitalismo*, AKAL, S.A.
- Borja Jordi y Castells Manuel (1997), *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus.
- Brading, D.A. (1985), *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, México, Fondo de Cultura Económica
- Brust Victorino, Carlos (1988), *Acontecer porteño*, Manzanillo (manuscrito).
- Bush A. Wesley (1996), "Un atracadero de siestas y mañanas," en: Ortoll Servando, *Noticias de un puerto viejo, Manzanillo y sus visitantes siglo XIX- XX*, Colima, Instituto Colimense de Cultura, Gobierno del Estado de Colima.
- Cabrera Morales, Sergio (1998), "El puerto de Manzanillo, siglo XIX: transición económica, epidemiología y de salud", en Romero y Serrano (Coords.), *Regiones y expansión capitalista en México En el siglo XIX*, Colima, coedición UNAM/Universidad de Colima
- Camarena Luhrs, Margarita (1990), "Homogeneización del espacio", en *Revista Mexicana de Sociología*, año LIII/ núm.3/90,II,5, pp. 35-48.
- Cardoso, Ciro Coord. (1981), *México en el siglo XIX (1821- 1910), historia económica y de la estructura social*, Editorial Nueva Imagen
- Castellanos, Aniceto (1931), *Breves notas sobre la geografía agrícola e*

industrial del estado de Colima, Colima, observatorio
metereológico de Colima.

Castells, Manuel (1971), *Problemas de investigación en sociología urbana*,
México, Siglo XXI Editores.

(1984), *La cuestión urbana*, Siglo XXI Editores.

_____ (1999), *La era de la Información. La sociedad en Red. Vol. 1*, Siglo
XXI Editores.

Centro de Estudios Superiores de Turismo (1991), *Percepción acerca de los
niveles de calidad en destinos turísticos (Manzanillo)*, México
(mimeografiado).

Cibrian Guzman, Esteban (1973), *Origen de la feria de Zapotlán El Grande*,
Ciudad Guzmán, taller linotipo gráficos Vera.

Comisión de Conurbacion de Manzanillo- Barra de Navidad (1980), *Plan de
ordenación de la Zona Conurbada de Manzanillo-Barra de Navidad*
(versión abreviada), Secretariado Técnico de la COCOMABA.

_____ (1980), *Plan de ordenación de la Zona Conurbada de Manzanillo-
Barra de Navidad, (II nivel normativo)*, Secretariado Técnico de la
COCOMABA.

_____ (1981), *Esquema urbano de Manzanillo y su área inmediata de
influencia*, Secretariado Técnico de la COCOMABA.

_____ (1982), *Diagnóstico y políticas para el desarrollo integral. Vol. 1*,
Secretariado Técnico de la COCOMABA. .

_____ (1984), *Plan parcial de Zonas de Crecimiento, Plan Director urbano
del centro de población de Manzanillo Col.*, Secretariado Técnico
de la COCOMABA.

_____ (1984), *Plan de uso del suelo turístico*, Secretariado Técnico de la
COCOMABA.

_____ (1985), *Programa Director Urbano del Centro de Población de
Manzanillo*, (primera revisión), Secretariado Técnico de la
COCOMABA.

_____ (s/d), *Plan Director Urbano del Centro de Población de Manzanillo*,

- Col., (versión amplia), Secretariado Técnico de la COCOMABA..
Coordinación General de Turismo del Estado de Colima (s/f.), *Proyectos de desarrollo turístico*, Colima (mimeografiado), Gobierno del Estado de Colima
- _____ (1996), *Indicadores básicos del sector turismo*, Colima, Gobierno del Estado de Colima.
- Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio e Industria, (1938), *Directorio General de la República Mexicana*, Impresora General de la República, México.
- Coplade (1980), *Proyecciones coordinadas de Estadística e Informática*, Colima, Gobierno del Estado de Colima.
- Coraggio, José Luis (1974), "Consideraciones teórico- metodológicas sobre las formas sociales de organización del espacio y sus tendencias en América Latina", en *Revista Interamericana De Planificación*, núm. 32, vol. VIII, pp. 79- 100, México, diciembre de 1974.
- _____ (1984), "La problemática acerca de las desigualdades regionales", en *Demografía y economía*, núm.2, vol. XII, El Colegio de México.
- _____ (1985), " Polarización, desarrollo e integración", en: Kuklinski A. (coomp.), *Desarrollo polarizado y políticas regionales. En homenaje a Jacques Boudeville*, México, Fondo de Cultura Económica.
- _____ (1987), " Notas sobre problemas del análisis espacial ", preparado para el curso sobre *Metodología para la investigación y la planificación regional, ciudad*, pp. 3-54, del 8 al 19 de junio de 1987, El Colegio de México.
- _____ (1992), "Pautas para una discusión sobre el futuro de la investigación urbana en América Latina", en *Sociológica: nuevas rutas de la investigación urbana. Después de los paradigmas*, pp. 141- 156, enero- abril de 1992, El Colegio de México.
- Cosío Villegas, Daniel (1974), *El sistema político mexicano*, cuadernos de Joaquín Mortíz.

- _____ (1979), *El estilo personal de gobernar*, Cuadernos de Joaquín Mortíz.
- _____ (1984), *Historia moderna de México (vida económica)*, Editorial Hermes, Mexico.
- Cox, Kevin (1997), *Spaces of globalization: reasserting the power of the local*, Gullford Press, New York.
- Cuenca Barragan, Martha Miroslava (1996), *El ferrocarril y la transformación en la agricultura colimense (1857- 1910)*, tesis de maestría en Historia Regional, Universidad de Colima.
- Chavero, Alfredo (1996), "Manzanillo," en Ortoll (Coomp.) *Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes siglo XIX- XX*, Instituto Colimense de Cultura, Gobierno del Estado de Colima.
- Chueacagoitia D. (1984), *Breve historia del urbanismo*, Alianza Editorial.
- Davis E., Diane (1999), *El leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, Fondo de Cultura Económica
- Dechervois M. y Bruno Theret (1992), "Formación y evolución del precio del suelo urbano ", en Schteingart (coord.), *La renta del suelo urbano (4)*, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, El Colegio de México.
- De Aguinaco LLano, René de Jesús (s/d), *Origen y expansión de las principales cadenas hoteleras de México*, México, Escuela Panamericana de Hotelería.
- De la Madrid Hurtado, Miguel (1983), *Plan Nacional de Desarrollo (1983- 88)*, México, Secretaría de Programación y Presupuesto.
- _____ (1984), *Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda 1984- 88*, México, Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología
- _____ (1984), *Las razones y las obras*, México, presidencia de la república, Fondo de Cultura Económica.
- _____ (1986), *Plan Colima. Programa Operativo Anual*, México, Editorial Libros de México, S. A. de C.V.
- _____ (1987), *Plan Colima. Programa operativo anual*, México, Editorial

Libros de México, S.A. de C.V.

- _____ (1988), *Las Razones y las obras. Crónica del sexenio 1982- 1988. (sexto año)*, México, presidencia de la República, Fondo de Cultura Económica.
- _____ (1993), *Tercer Informe de Gobierno (anexo)*, Colima, Gobierno del Estado de Colima.
- Delegacion Federal de Turismo (1976), "Inversiones en el sector turismo del estado de Colima," México (mimeografiado).
- Dowbor, Ladislau (1999), *La reproducción social*, España, Siglo XXI Editores.
- Echeverría Alvarez, Luis (1973), *El gobierno mexicano*, México, presidencia de La república.
- _____ (1974), " Acuerdo de programación de inversiones federales por entidad federativa", en *Diario Oficial de la Federación*, 24 de mayo de 1974, México.
- Eckstein, Susan (1982), *El estado y la pobreza urbana en México*, México, Siglo XXI Editores
- Enriquez Licon, Dora Elvia (1994), *El paraíso perturbado*, tesis de maestría en Historia Regional, Universidad de Colima.
- Ezquerria de la C., José Luis (1997), "Arquitectura en la península", en *Península*, verano de 1997.
- Fernández Alafaro, Fernando (1940), *Catastro Sanitario del Municipio de Manzanillo, Col., años de: 1936, 1937, 1938, 1939, y 1940*, Manzanillo, Delegación Sanitaria (mimeografiado).
- Finquelievich, Susana (1990), "La innovación tecnológica en la producción y reproducción del territorio latinoamericano", en Laurelli y Linden (Comps.), *Reestructuración económica global*, Buenos Aires., Ediciones CEUR.
- Flores Alatorre, Sergio (1998), *Sistemas urbanos. Actores sociales y ciudadanía*, colección de estudios Urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana- Atzacapotzalco
- Fondo Nacional de Turismo (1980), "Plan Nacional de Turismo (versión

abreviada)", en *Diario Oficial de la Federación*, México, 4 de febrero.

_____ (1984), *Programa Nacional de Turismo 1984- 1988*, México.

Fragoso, Juan M., Elvira Concheiro y Gutierrez A. (1979), *El poder de la gran burguesía*, Ediciones de Cultura Popular.

G.V. Callegari (1996), "Puerto mexicano del Pacífico", en *Ortoll Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes siglos XIX- XX*, Instituto Colimense de Cultura y Gobierno del Estado de Colima.

García, Esteban (1886), *Ensayo geográfico, estadístico e histórico del Estado de Colima*, Colima, Imprenta del Gobierno del Estado.

García Vasquez, Arturo (1994), *La importancia del puerto de Manzanillo en el contexto del Pacífico mexicano*, tesis de licenciatura, Facultad de Economía, Universidad de Colima.

Garza, Gustavo (1990), "El carácter metropolitano de la urbanización en México, 1900- 1988", en *Estudios demográficos y urbanos*, vol.5, núm. 1, El Colegio de México, enero- abril de 1990.

_____ (1996), *Los estudios urbanos y regionales en México*, México, El Colegio de México.

Geomundo (1992), "En México, 4 de los mejores hoteles del mundo", núm. 3, año XVI, pp. 224- 227, México.

Gerencia General de Créditos e Inversiones (1983), "Créditos otorgados en el Estado de Colima," México, Sistema de Estadística de Crédito

Giddens, Anthony (1989), *Sociología*, Alianza Editorial.

_____ (1995), *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*, Argentina, Amorrortu Editores.

Gilly, Adolfo (1971), *La revolución interrumpida*, Ediciones El Caballito.

Gilbert, Alan (1997), *La ciudad latinoamericana*, México, Siglo XXI Editores.

Gobierno Constitucional del Estado de Colima (1987), *Dos estudios en torno al estado de Colima*, (mimeografiado).

Gobierno del estado de Colima (1978), *Plan Estatal de Desarrollo*, Colima, col.

Gobierno Federal (1984), *Constitución Política de los Estados Unidos*

Mexicanos, México, colección Porrúa.

Godau Rainer, S. (1982), *Política y acero. Las Trucha*, El Colegio de México.

Gómez Jara, Francisco (1974), "Acapulco: despojo y turismo", en: *Problemas del desarrollo núm. 19*, Instituto de Investigaciones Económicas/ Universidad Nacional Autónoma de México.

González Casanova, Pablo (1980), *México hoy*, México, Siglo XXI Editores

González Sánchez, Alma Erandi (2001), *El impacto del Tratado de Libre Comercio en el puerto de Manzanillo*, tesis de licenciatura, facultad de ciencia política y sociales, Universidad de Colima.

González Seguí, Humberto (1984), *Impacto social del crecimiento económico de Manzanillo*, El Colegio de Jalisco.

González Villa, Manuel Salvador (1990), *Los yacimientos ferríferos de Peña Colorada*, tesis de maestría en Ciencias Sociales, Consejo Mexicano de Ciencias Sociales y Universidad de Guadalajara.

Grupo Barramar (s/f.), "Isla Navidad", en *Ocho Columnas*, Guadalajara.

Grupo Marnhos (1994), "Megaproyecto Marina Santiago", 18 de noviembre (mimeografiado)

Gutiérrez Grajeda, Blanca Estela (1995), *La calma y el alud, Colima: 1893-1917*, tesis de maestría en Historia Regional, Universidad de Colima.

Hall T. Edward (1998), *La dimensión oculta*, México, Siglo XXI Editores.

Hamilton, Nora (1983), *México: los límites de la autonomía del Estado*, México, Editorial Era.

Harcort, Eduardo (1996), "Proyecto en el tintero", en *Ortoll Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes siglos XIX-XX*, México, Universidad de Colima, Instituto Colimense de Cultura y CNCA.

Harvey, David (1974), "Renta monólica de clase, capital financiero y revolución urbana", en Schteingart (coord.), *La renta del suelo urbano(4)*, México, documentos de docencia centro de estudios demográficos Y de desarrollo urbano, El Colegio de México.

- _____ (1977), *Urbanismo y desigualdad social*, México, Siglo XXI Editores.
- Hewitt de Alcantara, Cynthia (1982), *La modernización de la agricultura mexicana 1940- 1970*, Siglo XXI Editores.
- Hermann, Schnitzler (1996), "El costa de Colima", en Ortoll *Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes siglo XIX- XX*, Universidad de Colima, Instituto Colimense de Cultura y CNCA.
- Hermansen, Tormod (1977), "*Polos y centros de desarrollo en el desarrollo nacional y regional*", En R. Kuklinski (coord.), *Polos y centros de crecimiento en la planificación regional*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Hernández Espinoza, Francisco (1982), *El Colima de ayer*, Talleres IMPRER ROER S.A.
- Herrera Canales, Inés (1981), "La circulación: transporte y comercio", en Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821- 1910), historia económica y de la estructura social*, Editorial Nueva Imagen.
- _____ "La circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880- 1910 ", en Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821- 1910), historia económica y de la estructura social*, Editorial Nueva Imagen.
- Hiernaux, N. D., (1984), "Urbanización en el subdesarrollo", en *Problemas del subdesarrollo núm. 34*, Instituto de Investigaciones Sociales y Universidad Nacional Autónoma de México.
- _____ (1997), "Espacio- temporalidad y las regiones", en *Ciudades núm. 34*, Puebla.
- Hiernaux D. y Alicia Lindon (1993), "El concepto de espacio y el análisis regional", en *Secuencia núm. 25*, Instituto Mora y Colegio de México.
- Hilhorst J.G.M (1970), "Una teoría del desarrollo regional", en *Curso sobre Planeación del desarrollo regional*, Instituto Latinoamericano de Planificación y Estudios Sociales, Siglo XXI Editores.

- Singer, Paul (1975), "Campo y ciudad en el contexto histórico latinoamericano", en: Luis Unikel y Andrés Necochea V, *Desarrollo Urbano y regional en américa latina, problemas y política*, pp. 22-41, México, Fondo de Cultura Económica.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (1990), *Resultados Preliminares del XI Censo general de Población y Vivienda*, México, Dirección Regional de Occidente.
- _____ (1992), *Guía turística de Manzanillo*, México.
- _____ (2000), *XII Censo general de Población y Vivienda*, México, Dirección Regional de Occidente.
- Jacobs, Michael y Ziccardi Alicia (1984), "La política de ordenamiento Territorial En México: desconcentración y crisis", en *Revista Interamericana de Planificación*, Vol. XVIII, núm. 71, septiembre.
- Jaramillo, Samuel (1982), "El precio del suelo urbano y la naturaleza de sus componentes", en *El Estado y las políticas de tierra IV.*, Morelia, XIV Congreso Interamericano de Planificación (SIP), octubre de 1982.
- _____ (1982), "Las formas de producción del espacio construido en Bogotá", en Emilio Pradilla (comp.), *Ensayo sobre el problema de la vivienda en América Latina*, México, Universidad Autónoma Metropolitana- Xochimilco.
- Jaramillo S., y Cuervo Luis (1990), "Tendencias recientes y principales cambios en la estructura espacial de los países latinoamericanos", en *Revista Interamericana de Planificación (SIAP)*, núm. 90, vol. XXIII, pp. 23- 37, abril- junio de 1990.

- Jury, Salvador (1981), *La urbanización en América Latina*, Cuadernos divisionales (2), División de Ciencias y Artes para el Diseño, UAM-xochimilco.
- Khun, T.S. (1985), *La estructura de las revoluciones científicas*, México, FCE.
- Massiah, Gustave y J. Francois T., (1993), *Ciudades en desarrollo*, México, Siglo XXI Editores.
- Martínez Rascon, Cristina (1994), "La urbanización ejidal en la ciudad de Hermosillo, en: *La jornada*, 13 de diciembre de 1994.
- Marx, Carlos (1980), *El capital, libro III*, Siglo XXI Editores.
- Lameiras, José (1982), *Colima mar y palmeras al pie del volcán*, México, monografía estatal, Secretaría de Educación Pública.
- Laurelli Elsa y Finkelievich S. (1988), "Innovación tecnológica y reestructuración desigual del territorio: países desarrollados-América Latina," en *Corrientes y tendencias de la reestructuración urbana*, presentada en el Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología, Montevideo, 1988.
- Las Hadas Resort Information (1974), "What they're saying about hotel and club residencial Las Hadas," International Tower 1900 West Loop South, 16 Th Floor, Houston, Texas.
- Lash Scott y Jhon Urry (1988), *Economías de signos y espacio. Sobre el capitalismo de la posorganización*, Argentina, Amorrortu Editores
- Lázaro de Arregui, Domingo (1980), *Descripción de la Nueva Galicia*, Guadalajara, Jal., Gobierno del Estado de Jalisco, Colección Historia.
- Lefebvre, Henri (1969), *El derecho a la ciudad*, ediciones Península.
- Lezama, José Luis (1993), *Teoría social, espacio, y ciudad*, México, El Colegio de México.
- Lipietz, Alain (1979), *El capital y su espacio*, México, Siglo XXI Editores.
- Lojkine, J., (1976), *Contribución a la teoría marxista de la urbanización capitalista*, México, Siglo XXI Editores.
- Martner Peyrelongue, Carlos (1998), *La apertura comercial y los puertos del*

Pacífico en la reestructuración del territorio en México, tesis doctoral, Doctorado en ciencias sociales, México, Universidad Autónoma Metropolitana- Xochimilco.

- _____ (2001), "Modelos de desarrollo y articulación del puerto de Manzanillo", en *Argumentos* núm. 39, pp. 45-69, Universidad Autónoma Metropolitana- Xochimilco.
- Meyer, Lorenzo (1985), "Un tema añejo siempre actual: el centro y las regiones en la historia mexicana, en Torres (comp.), *Descentralización y democracia en México*, México, El Colegio de México.
- Matthew, Edel (1992), "La teoría marxista de la renta: aplicaciones urbanas" en M. Schteingart (coord.), *La renta del suelo urbano (4)*, México, documentos de docencia, centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, El Colegio de México.
- Medina Cervantes, José Ramón (1984), *El Estado mexicano entre la inversión Extranjera directa y los grupos privados de empresarios*, México, La red de Jonás, Premia Editora.
- Mejia Rivera, Norma (1981), *La hotelería ante la crisis económica*, tesina, Escuela Mexicana de Turismo, México.
- Mendoza Berrueto, Eliseo (1969), "implicaciones regionales del desarrollo económico de México", en: *Demografía y economía* núm. 7, El Colegio de México.
- Messmacher, Miguel (1966), *Colima*, INAH.
- Medina Cervantes, José Ramón (1984), *El Estado mexicano entre la inversión Extranjera directa y los grupos privados de empresarios*, México, La red Jonás, Premia Editores.
- Mirafuentes Galvan, José Luis y Soberon, Arturo (1978), *Mapas y planos Antiguos de Colima y el occidente de México (1521- 1904)*, Colección Peña Colorada
- Montaño, Jorge (1985), *Los pobres de la ciudad en los asentamientos espontáneos*, Siglo XXI Editores.
- Moreno Peña, Fernando (1999), *Segundo Informe de Gobierno (anexo 1)*,

Colima, Secretaria de Comunicación Social, Gobierno del estado de Colima.

- Moreno Toscano, Alejandra (1993), "El sector externo y la organización espacial y regional de México", en Ávila *Lecturas de análisis regional en México y América Latina*, México, Universidad Autónoma de Chapingo.
- M. Ward, Peter (2004), *México megaciudad: desarrollo y política, 1970- 2002*, El Colegio Mexiquense, A.C.
- Nedeco (1955), Estudio general sobre el Programa de Progreso Marítimo de Netherlands Engineering Consultants, la Haya, Holanda.
- Narváez, José María (S/F), *Dos estudios en torno al estado de Colima*, (mimeografiado), Gobierno Constitucional del Estado de Colima.
- Nuncio, Abraham (1982), *El grupo Monterrey*, Editorial Nueva Imagen
- Núñez Galindo, José Luis (1996), *La historia turística de Manzanillo a través de tres hoteles (1910- 1976)*, tesis de maestría en Historia Regional,. Universidad de Colima.
- Núñez Gutierrez, Hiram Ricardo (2003), *Revolución y contrarrevolución en Colima, 1917- 1926*, tesis de doctorado, programa de doctorado en ciencia política, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.
- O' Connor, James (2001), *Causas naturales. Ensayos de marxismo ecológico*, Siglo XXI Editores.
- Ochoa Rodríguez, Héctor Porfirio (1988), "La otra fiebre: la de los números", en *Los años de crisis de hace cien años. Colima, 1880- 1889*, México, Universidad de Colima y Ayuntamiento de Colima.
- _____ (1995), " Las pugnas políticas y sociales (1917- 1925) ", en Grajeda (comp.), *Las caras del poder. Conflicto y sociedad en Colima, 1950, Historia general de Colima*, Tomo IV, México, Universidad de Colima/ Instituto Colimense de Cultura/ CONACULTA.
- Offe, Claus (1990), *Contradicciones en el Estado del bienestar (66)*, Alianza Editorial.

- O' Gorman, Edmundo (1985), *Historia de las divisiones territoriales de México*, México, colección Sepan Cuantos, Editorial Porrúa.
- Ojeda Gastelum, Samuel Octavio (2001), *Rebeldía y bandolerismo durante la revolución: Vicente Alonso y el villismo en Colima (1914- 1917)*, tesis de maestría en Historia Regional, México, Universidad de Colima.
- Ollman, Bertell (1973), *Alienación. Marx y su concepción del hombre en la sociedad capitalista*, Argentina, Amorrortu Editores.
- Olveda, Jaime (1989), *Estadística del territorio de Colima*, colección Fuentes, INAH.
- Organización de las Naciones Unidas (2001), . "El desafío urbano" en *Cambio*, año 1, núm. 9, pp.12-27, México.
- Ortega Pizarro, Fernando (1989), "Sir James Goldsmith ya está aquí: del jet set europeo a un paraíso de Colima" , en *Proceso núm. 670*, pp. 10-13, México.
- Ortíz Pinchetti, Francisco (1982), "En nombre del turismo, 20 000 millonarios robaron las playas del pueblo", en *Proceso núm. 395*, pp. 16-21, México.
- O. Flynn Dennis y Giradles Arturo (2002), "Ciclos de plata, unidad económica mundial a lo largo del siglo dieciocho", en *Journal of world history*, Vol. 13, No.2, pp.3-7, EU.
- Ortiz, Federico (1976), *Los puertos mexicanos*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Ortiz Jesús (1996), "El vértigo de las tinieblas", en Ortoll Servando, *Noticias de un puerto viejo Manzanillo y sus visitantes siglo XIX- XX*, Colima, Instituto Colimense de Cultura y Gobierno del Estado de Colima.
- Ortoll, Servando (1987), *Por tierras de cocos y palmeras*, México, Instituto Mora

- _____ (1989), *Colima, Textos de su historia (1)*, México, Secretaría de Educación Pública/ Instituto de Investigación Dr. José María Luis Mora.
- _____ (1996), *Noticias de un puerto viejo. Manzanillo y sus visitantes siglos XIX-XX*, México, Universidad de Colima/ Instituto Colimense de Cultura/ CNCA.
- Oseguera Velásquez, Juan (1964), *Directorio General del Estado de Colima*, Colima, Imprenta de Venecia.
- _____ (1967), *Colima en panorama*, Colima, Talleres Gráficos de la Compañía Editora y Librería ARS, S.A.
- _____ (1982), " Manzanillo. Semblanza histórica, geográfica y socioeconómica" , (mimeografiado).
- Parr, John (1985), "La distribución de la oportunidad económica en un sistema de lugares centrales: aspectos dinámicos y polos de crecimiento," en Kuklinski (comp.), *Desarrollo polarizado y políticas regionales. En homenaje a Jacques Boudeville*, México, Fondo de Cultura Económica
- Peláez Carmona, Daniel (1998), " La expansión capitalista de las haciendas colimenses: el caso de la hacienda de Miraflores" , en Romero y Serrano A. Pablo (coords.), *Regiones y expansión capitalista en México durante el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma De México/ Universidad de Colima.
- PEMEX (2005), "Informe de operaciones y mantenimiento portuario", Gerencia de Operaciones y Mantenimiento Marítimo, Residencia De Operaciones Portuarias de Manzanillo, Colima.
- Perlo Cohen, Manuel (2000), "Nuevo territorio, viejas políticas urbano-regionales" , en Cordera y Ziccardi (coords.), *Las políticas sociales de México al fin del milenio, descentralización, diseño y gestión*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Pérez Castañeda, Juan Carlos (1993), "El nuevo esquema de la propiedad

rústica en México", México, *La Jornada (Suplemento del campo)*, 27 de julio.

Perrín, Denis (1986), *La hotelería*, México, Fondo de Cultura Popular.

Polese, Mario (1997), *Economía urbana y regional*, México, Editorial Eulal GTZ.

Porto Goncalves, Carlos Walter (2001), *Geo-graffias*, Siglo XXI Editores.

Pradilla Cobos, Emilio (1984), *Contribución a la crítica de la teoría urbana. Del espacio a la crisis urbana*, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

Ramírez Blanco, Manuel (1963), *El turismo y la industria hotelera en México*, México, Escuela Nacional de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.

Ramírez Bonilla, Juan José (1992), *Los efectos de la actividad portuaria y turística sobre la organización del espacio en Manzanillo*, Col., México, Instituto de Investigaciones sociales y S. Lucas Alemán, A.C.

Ramírez Domínguez, José Luis (1994), *El empresario agrario en Colima: 1940-1970*, tesis de maestría en Desarrollo Regional, Universidad de Colima.

Ramírez, Ignacio (1981), "Manzanillo, zona franca para el grupo Monterrey", en *Proceso* núm. 248, pp. 15- 17, 3 de agosto.

_____ (1983), " Las Hadas, robo de tierras a la nación, impulsado por la gobernadora de Colima", en *Proceso* no. 368, pp. 12-17, 21 de noviembre.

Ramírez Saíz, Juan Manuel (1989), "Los objetivos de la Ley General de Asentamientos humanos", en *Una década de planeación urbano-regional en México*, El Colegio de México.

Restrepo, Iván (1984), *Las Truchas ¿Inversión para la desigualdad?*, Océano.

Retchkiman, Benjamín (1976), " La política fiscal mexicana" , en *Problemas del desarrollo* núm. 24 México, Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México.

- Richardson, H.W. (1975), *Elementos de economía regional*, Madrid, Alianza Editorial.
- Riding, Alan (2003), *Vecinos distantes. Un retrato de los mexicanos*, México, Josquín Mortíz.
- Rifkin, Jeremy (2000), *La era del acceso. La revolución de la nueva economía*, España, Paidós.
- Riva Palacio, Vicente (1974), *Compendio general de México a través de los siglos*, Editorial del Valle de México, S.A de C.V.
- Riviere De Arc, Helen (1973), *Guadalajara y su región*, colección setentas, Secretaría de Educación Pública.
- Roffman, Alejandro (1972), "El fenómeno de la concentración y centralización espacial en América Latina: elementos para una discusión" en: *Revista latinoamericana de estudios urbanos regionales*, "EURE", núm. 5, vol II, 1972.
- _____ (1993), "Redefinición del elemento clave del análisis espacial: la región" en Avila (comp.) *Lecturas de análisis regional en México y América Latina*, Universidad Autónoma de Chapingo.
- Romero Aceves, Ricardo (1972), *Colima. Hombres y Cronología*, Colima, Costa Amic Editor.
- Romero I., María y Serrano Pablo (1998), *Regiones y expansión en México durante el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México y Universidad de Colima.
- Romero de Solís, José Miguel (1988), *Los años de crisis de hace cien años: Colima, 1880- 1889*, Colima, Universidad de Colima/ H. Ayuntamiento de Colima.
- Roncayolo, Marcel (1988), *La ciudad*, Barcelona, Paidós Estética
- Rosdolski, Román (1985), *Génesis y estructura de el Capital de Marx (estudios sobre los Grunrisee*, Siglo XXI Editores.
- Sánchez, Gerardo (1979), *Michoacán*, Escuela Nicolaita de San Nicolás Hidalgo.
- Santos Milton (1996), *De la totalidad al lugar*, Oikos- Tau.

- _____ (2000), *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Ariel Geografía.
- Sassen, S., (1991), *The global city*, Princeton University Press
- Scott Lash y John Urry (1998), *Economía de signos y espacio. Sobre el capitalismo de la posorganización*, Argentina, Amorrortu Editores.
- Schmidt, Alfred (1983), *El concepto de naturaleza en Marx*, Siglo XXI Editores.
- Secretaría de Economía (1950), *Séptimo Censo General de Población*, México, Dirección General De Estadística.
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte (2003), *Anuario Estadístico*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Notimex.
- (2004) *Anuario estadístico, "Transporte Marítimo y Puertos"*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Notimex.
- (2006), *Anuario estadístico, "Transporte Marítimo y Puertos"*, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Notimex.
- Secretaría de Fomento Económico del Estado de Colima (2001), "Exportaciones 2000", en *Colima*, Dirección de Comunicación Social, Gobierno del estado de Colima.
- Secretaría de Marina (1972), *Manzanillo*, México, Talleres Gráficos de la Nación.
- _____ (1973), *Estudio geográfico de la región de Manzanillo*, México, Talleres Gráficos de la nación.
- Secretaría del Patrimonio Nacional (1975), *Plan Director de Desarrollo Metropolitano de Manzanillo*, México
- Secretaría de Programación y Presupuesto (1960), *VIII Censo General de Población y Vivienda*, Talleres Gráficos de la Nación.
- _____ (1975), *Plan director de desarrollo metropolitano de Manzanillo*, México,
- _____ (S/F), "Estudios de alternativas para la determinación de reservas territoriales en la zona de influencia de Manzanillo, Colima," en *Resumen*, núm., 1, vol. 1, pp. 2-17 págs.
- _____ (1981), *VIII y IX Censos Generales de Población (Tomo 1)*, México,

- Dirección General de Estadística,
_____ (1982), *Legislación y documentos básicos (1976- 1982), Tomo II*,
México, Subsecretaría de Evaluación, Dirección General de
Documentación y Análisis.
- _____ (1985), *Antología de la planeación en México 1917- 1985. 10.*
Sistema Nacional de Planeación Democrática (1982- 1985), Fondo
de Cultura Económica.
- _____ (1986), *Antología de la planeación en México 1917- 1985. 16.*
Planeación regional estatal y municipal (1982- 1985), Fondo de
Cultura Económica.
- _____ (1987), *Antología de la planeación en México 1917- 1985. 18. Tres*
años de planeación y desarrollo (1982- 1985), Fondo de Cultura
Económica.
- _____ (1989), *Plan Nacional de Desarrollo (1989- 1994)*, México, Talleres
Gráficos de la Nación.
- Secretaría de Turismo (1982), *Monografía del Estado de Colima*, México,
Coordinación General de Documentos y Análisis.
- _____ (1978), *Programa de desarrollo del sector turismo (1978- 1982)*,
México
- _____ (1983), *Programa Sectorial de turismo*, México, Subsecretaría de
Planeación, Dirección General de Políticas (mimeografiado).
- _____ (1984), *Manual de información del Estado de Colima*, México
(mimeografiado).
- _____ (1984), *Directorio de hospedaje de bajo costo y atractivos turísticos*
en la República Mexicana, México, (mimeografiado)
- _____ (1984), *Programa Nacional de Turismo 1984- 1988*, México, IMIT.
- _____ (1990), " Segmentación de mercados turísticos prioritarios a México,"
en Centros de playa tradicionales (tipificación de destinos
turísticos), México (mimeografiado).
- Secretaría de Turismo de Colima (2005), "información estadística", Gobierno
Del Estado de Colima.

- Servicios Portuarios de Manzanillo (1989), "Manzanillo", en *Servicios Portuarios*, núm. 1, año 1, pp. 3-9, México, Editorial Dieresis.
- Santa Ana Ugarte, L (1970), *Problemática económica del estado de Colima*, tesis de licenciatura México, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (1977), *Glosario de términos sobre asentamientos humanos*, México.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (1984), *Programa trianual 86- 88. Acciones prioritarias de Manzanillo*, Col., México.
- Secretaria de Turismo (SID), *Información distrital, Colima Distrito II, Manzanillo* (mimeografiado).
- _____ (1993), " Ley Federal de Turismo," en *Diario Oficial de la Federación*, 31 de diciembre de 1992, México.
- Secretaria de Programación y Presupuesto (1981), *Manual de Estadística Básica del estado de Colima, Tomo I*, México
- _____ (1985), *Antología de la planeación en México 1917-1985*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Serrano Álvarez, Pablo (1997), *La búsqueda de la modernidad y el regionalismo*, Historia General de Colima/TOMO V, ciudad de Colima.
- (1998), "El sistema de haciendas y la expansión capitalista colimense en el siglo XIX", en Romero y Serrano (Coord.), *Regiones y expansión capitalista en México en el siglo XIX*, México, coedición Universidad Nacional Autónoma de México y Universidad de Colima
- Silva García, Pablo (1973), *Obra de gobierno 1968- 1973*, Colima, Gobierno del Estado de Colima.
- Sistema Bancos de Comercio (1976), *La economía del estado de Colima*, colección de Estudios Económicos Regionales, México
- Soja , Edward (1985), " The spatiality of social life: towards a transformative retheorization", en Derek y Urry (comps.), *Social Relations and*

Spatial Structures, St. Martin's Press, Nueva York.

- Schteingart, Martha (1982), "La incorporación de la tierra rural de propiedad Social a la lógica capitalista del desarrollo urbano el caso de México", en XIV Congreso Interamericano de Planificación de la Sociedad Interamericana de Planificación, Morelia, Mich. Octubre.
- Suárez Estrella, Fausto (1988), " Manzanillo principal puerto del litoral mexicano del Océano Pacífico", ponencia en el foro " Perspectivas del puerto de Manzanillo", 10 de mayo, México (mimeografiado).
- Suárez, Rafael (1982), *La hotelería de carne y hueso*, México, Editorial Panorama.
- Sunkel Osvaldo y P. Paz (1970), *El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo*, ILPES, Siglo XXI Editores.
- Unikel, Luis, et. Al., (1976), *El desarrollo urbano de México, diagnóstico e implantaciones futuras*, México, El Colegio de México.
- Tamayo, Sergio y F. A la Torre (1998), *Sistemas urbanos, actores sociales, y ciudadanía*, México, Colección de Estudios Urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana- Atzacapozalco.
- Tello, Carlos (1985), *La política económica en México*, Siglo XXI Editores.
- Terriquer, Ernesto (1985), *Colima en la ruta de Juárez*, Colima, Universidad de Colima.
- Topalov, Christian (1979), *La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis*, México, Editorial Edicol.
- Torres Reynaga, Luis Fernando (1994), *Colima milenario semblanza histórica*, México, Editoriales y Gráficos, S.A. de C.V.
- Unikel, Luis (1970), *La cuestión urbana*, el Colegio de México.
- _____ (1980), " La urbanización regional en México", en Avila, *Lecturas de análisis regional en México y América Latina*, México, Universidad Autónoma de Chapingo.
- Union de Ejidos de Producción Agrícola, Forestal, Industrial, y de Servicios " Lic. Elías Zamora Verduzco", "Emiliano Zapata"; y "Pedro Núñez": del

municipio de Manzanillo, 24 de diciembre de 1989.

- Urry, John (1985), "Social Relations, Space, and Time", en Derek y Urry (comps.), *Social Relations and Spatial Structures*, St. Martin's Press, Nueva York.
- Urteaga, Luis (1999), "La historia desde una perspectiva geográfica. Escritos teóricos de Edvard Whiting Fox", Universidad de Lleida, España.
- Valerio Ulloa, Sergio (1990), "La relatividad en el concepto de región", en *Estudios Sociales 9*, Guadalajara, Instituto de Estudios Sociales, Universidad de Guadalajara.
- Velasco Curiel, Francisco (1967), *Seis años de gobierno*, Colima.
- Wallerstein, Immanuel (1989), *El capitalismo histórico*, Siglo XXI Editores.
- _____ (1990), "Análisis de los sistemas mundiales", en Giddens y Turner (comps.), *la teoría social hoy*, Alianza Editorial.
- Warman, Arturo (1981), "El problema del campo", en González Casanova y Florescano (coords.), *México, Hoy*, Siglo XXI Editores.
- Wolf R. Eric (1994), *Europa sin gente*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Zamora Verduzco, Elias (1991), *Colima en síntesis*, Colima, Comité de Planeación del Desarrollo, Gobierno del Estado de Colima.
- Zapata, Francisco et al. (1978), *Las Truchas. Acero y sociedad en México*, El Colegio de México.
- Zepeda P. Jorge (1983), "Investigación marxista y región: consideraciones metodológicas", en *Economía, política y sociedad*, México.
- Zygmunt Pióro (1981), "Un concepto sociológico del desarrollo polarizado", en Kuklinski Antoni, *Aspectos sociales de la política y de la planeación regional*, Fondo de Cultura Económica.

ARTICULOS DE REVISTAS Y PERIODICOS UTILIZADOS

- Acevedo Manzano, Mario (1973), "La tenencia de la tierra en Colima", en *El Panorama*, 25 de agosto.

- Aguayo, Ismael (1968), "En tres minutos," en *Diario de Colima*, 2 de octubre.
- Álvarez Ponce de L. Griselda, (1981), "Gobierno del Estado de Colima", en *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional*, núm. 5, Tomo LXVI, 31 de enero de 1981.
- _____ (1982), Plan de ordenación de la zona conurbana de Manzanillo-Barra de Navidad, en: *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Colima*, núm. 50, Tomo LXVII, 11 de diciembre.
- Aeromagazine (1994), "Colima un inolvidable encuentro con la naturaleza" núm. 1, vol. I, pp.6-8, diciembre.
- Armenta Guillen, María Cristina (1996), "Manzanillo un lugar con sazón", en *Aeromagazine*, Núm. 1, vol.1, pp. 14- 18, agosto de 1996.
- _____ (1996), " Colima un mar de oportunidades", en *Aeromagazine*, núm. 2, vol. 1, pp. 9-10, Septiembre.
- Arredondo, Paulina (1995), " Manzanillo: capital mundial del pez vela ", en *Escala*, pp. 21-29, Julio de 1995.
- Arellano, Melchor (1995), "Marea alta" , en *El Financiero*, pp. 42, 3 de julio.
- _____ (1995), " Hoy lo ganadores de las terminales", en *El Financiero*, pp.22, 7 de julio.
- _____ (1995), " Los vaivenes de los puertos pesqueros" , en *El Financiero*, pp. 24, 15 de septiembre.
- Ahumada, Abelardo (1991), "Salagua no va al 2000", en *Diario de Colima*, 6 de junio.
- Banamex (1972), "Exámen De la situación económica de México", México, 1 de mayo
- Bertha, Munguía (2005), "Manzanillo es el corazón del desarrollo de Colima", en *Público Colima*, 5 de abril.
- B.Nuñez. Ricardo (1960), "Del Colima de ayer", en *Diario de Colima*, pp. 2, 27 de marzo.
- _____ (1961), " Del Colima de ayer " , en *Diario de Colima*, pp. 2-3, 13 de agosto.
- _____ (1963), " Del Colima de ayer ", en *Diario de Colima*, pp. 2-3, 17 de

marzo.

_____ (1965), " El gobernador Velasco Curiel liquidará la repartición ejidal",
en *El regional*, pp. 3, 6 de febrero.

_____ (1965), " Del Colima de ayer " , en *Diario de Colima*, pp. 2, 11 de
abril.

Baitenmann, Helga (1994), "Las irregularidades en el Programa de
Certificación Ejidal", en *La Jornada*, 6 de septiembre.

Bustamante Ibarra, Jesús (1970), "Movimiento de unificación de leyes
turísticas", en *Diario de Colima*, pp. 1-2, 30 de octubre de 1970.

_____ (1971), " Una nueva ley de turismo", en *Diario de Colima*, pp.3, 16 de
marzo.

Cárdenas, Marín (1962), "Y Manzanillo ¿cuando?", en *Diario de Colima*, 7 de
agosto.

C. Hermesdorf, Gustavo (1971), "Análisis de la situación económica de Colima
", en *Diario de Colima*, pp.1, 1 de marzo.

Comisión Federal de Electricidad (1976), *Central termoelectrica General
Manuel Alvarez*, México (mimeografiado).

Del Río, Narciso (1896), "Estudios sobre la enfermedad sospechosa de ser
fiebre amarilla en el puerto de Manzanillo ", en *Periódico Oficial del
Gobierno del Estado de Colima*, Colima, 12 de diciembre.

De la Madrid Castro, Alfonso (1963), "Apuntes históricos", en *Diario de Colima*,
pp. 2, 23 de mayo.

_____ (1963), " Apuntes históricos: historia de Manzanillo", en *Diario de
Colima*, pp. 2-3, 26 de mayo.

_____ (1963), " Apuntes históricos", en *Diario de Colima*, pp. 2, 6 de junio.

_____ (1964), " Apuntes históricos: historia de Manzanillo", en *Diario de
Colima*, pp. 3, 26 de mayo.

_____ (1964), " Apuntes históricos", en *Diario de Colima*, pp.2, 27 de
octubre.

_____ (1965), " Geneología de familias colimenses " en *Diario de Colima*,
pp. 2, 9 de marzo.

- _____ (1966), " Toma de Colima por el general Ramón Corona en 1867 ", en *Diario de Colima*, pp. 2, 7 de octubre.
- De la Madrid Virgen, Carlos (1994), "The port of Manzanillo, in Colima at the service of international trade" , en: *Magazine Internacional*, Excelsior, México.
- De la Madrid y Asociados (1990), "Memorandum", *Boletín Informativo* num.11, 7 de julio, Colima.
- Bernal Ortiz, Nahum (1974), "Entrevista con el delegado de turismo federal en nuestra entidad " en *El Panorama*, pp. 1, 30 de septiembre.
- Cárdenas M., Roberto (1962), "De nuevo el lío de La Culebra", en *Diario de Colima*, pp. 2, 28 de junio.
- El Financiero (2004), "Puerto de Manzanillo", *Suplemento comercial*, Mes de Septiembre.
- Galeano Eduardo (1994), "La ley de lemas, perverso intento para perpetuar el poder", en *La jornada*, pp. 1- 54, 5 de diciembre.
- Gasca Zamora, José y Torres Felipe (2004), "Política económica y desarrollo regional en México", En *El Financiero*, pp. 9 A, 13 de julio, UNAM.
- Hernández, Jaime(1995), " Desastroso" permitir monopolios portuarios" , en *El Financiero*, pp.10, 6 de julio.
- _____ (1995), " los nuevos monopolio portuarios", en *El Financiero*, pp. 22, 7 de julio.
- Hernández Jaime y Calderon Lino (1995), "Repuntan las posturas de ICA y TMM en licitaciones portuarias", en *El Financiero*, pp. 4, 8 de julio.
- Honono, Alberto (1995), "México tiene mucho que ofrecer: Ampudia", en *El Financiero*, 16 de julio.
- _____ (1995), " Maeva y el concepto todo incluido", en: *El Financiero (sección turismo)*, pp. 6, 6 de agosto.
- Macias Alcantar, Salvador (1962), "La industria sin chimenea", en *Diario de Colima*, pp. 3, 15 de Febrero.
- _____ (1971), " Un futuro prometedor" , en *El Panorama*, pp. 2, 3 de noviembre.

- _____ (1971), " La laguna de Cuyutlán es propiedad particular " en *El Panorama*, pp. 3, 13 de noviembre.
- Mancilla Rodríguez, Jesús (1963), "Rectificación a un artículo respecto a los límites entre Jalisco y Colima", en *Diario de Colima*, pp. 1-4, 14 de noviembre.
- Martínez, Armando (1981), "Protesta por los servicios públicos", en *Uno más Uno*, 5 de Noviembre.
- Maza, Julio (2004), "Ferromax desarrollará 22 Corredores Intermodales", en: *El Financiero*, pp. 6-7, Septiembre.
- Morales Bejar, J. (1974), "El DACC verdugo de la productividad" , en *El Panorama*, pp.2, 8 de agosto.
- Moreno Domínguez, Manuel (1995), "Formaliza Zedillo la venta de puertos" en *El Financiero*, pp. 12, 21 de julio.
- Nacional Financiera (1971), "Peña Colorada", *El Mercado de Valores*, 6 de septiembre.
- Núñez, Ricardo (1961), "Del Colima de ayer", en *Diario de Colima*, pp.2.3, 13 de agosto.
- La Jornada (1993), "La elite del poder financiero en México, formada por 70 personas ", pp.60, 29 de noviembre.
- Oseguera Velasquez, Juan (1973), "Manzanillo tierra y mar, con historia presente y futuro", en: *Diario de Colima*, pp.3, 29 de julio.
- Pérez Negrete, Margarita (2002), "¿Megaciudades o ciudades globales ?", en *Memoria núm. 156*, febrero.
- Pickard, Raúl (1962), "El puerto de Manzanillo " , en *Diario de Colima*, pp. 3, 31 de enero.
- Portillo del Toro, Vicente (1964), "Ciudad muladar", *Diario de Colima*, pp. 1-4, 21 de julio.
- Pradilla Cobos, Emilio (1993), "La planeación urbana del pasado" en *La Jornada*, México, pp. 33, 9 de junio.
- Partido Revolucionario Institucional (S/F), *Colima, Información distrital*, (mimeografiado).

- Proceso (1978), "Lo último en materia del Grupo Monterrey", núm. 78, pp. 16-19, de mayo, México
- _____ (1979), " La Ley de Inversiones Extranjeras ", núm. 158, pp. 14, 12 de noviembre.
- Procuraduría Agraria de Colima (2006), "Consulta de problemática por Municipio", Colima, 13 de junio.
- VI Reunión Nacional de Industriales (1970), "Exportación de las manufacturas", Conclusiones, ciudad de Guadalajara, 21 de febrero.
- Rangel Vargas, Mario Gabriel (2004), "La trasnacionalización del territorio mexicano", en *El Financiero*, pp. 10 A, 20 de octubre.
- Rojas, Rosa I. (2005), "Se suma el CNI a la lucha contra la minera Peña Colorada en Jalisco," en *La Jornada*, 30 de noviembre.
- Rubalcava Mendoza, Gabriela (1992), "Isla Navidad un sueño que se realiza en grande" , en *Ecos de la costa*, pp. 3- 7 de junio.
- Santana Uribe, Ismael (1984), "El Fundo Legal de Manzanillo (parte 1) ", en *Diario de Colima*, pp.2-4, 5 de octubre.
- _____ (1984), " El Fundo Legal de Manzanillo (parte 11)", en *Diario de Colima*, pp. 2-3, 13 de octubre.
- Salvio Martínez, Fernando (1968), "Aquí... Manzanillo", *Diaño de Colima*, pp. 2, 30 de octubre.
- Suazo Ochoa, Raúl (1964), "La ciudad muladar", en *Diario de Colima*, pp. 2, 26 de julio.
- _____ (1964), " Fuerte inversión", en *Diario de Colima*, pp. 2, 2 de agosto.
- _____ (1965), " Opinando desde Manzanillo", en *Diario de Colima*, pp. 1-3, 18 de abril.
- _____ (1965), " Opinando desde Manzanillo", en *Diario de Colima*, pp.2, 30 de mayo.
- _____ (1965), " Opinando desde Manzanillo", en *Diario de Colima*, pp.2, 13 de junio.
- _____ (1965), " El problema de la vivienda", en *Diario de Colima*, pp. 2-5,

27 de junio.

_____ (1966), "Opinando desde Manzanillo", en *Diario de Colima*, pp. 3-4, 23 de enero.

_____ (1966), "Opinando desde Manzanillo", en *Diario de Colima*, pp. 3-4, 10 de febrero.

_____ (1966), "La carretera corta", en *Diario de Colima*, pp.2, 8 de sept.

_____ (1988), "Manzanillo hace 50 años", *Ecos de la costa*, pp. 7, 29 de junio.

Tristan, Georgina (1995), "Trabajadores portuarios condenados al naufragio", en *El financiero*, pp. 12, 7 de julio.

Ucha Mora, Leoncio J. (1973), "Desmiente en maniobras portuarias el capitán Leoncio J. Ucha Mora", en *El Panorama*, pp. 1-14, 15 de agosto.

_____ (1974), "Carta aclaratoria del superintendente del puerto", en *El Panorama*, pp. 1-4, 5 de agosto.

Uno más uno, *Colima el despeje*, Año XI, Suplemento enero.

Valencia, Teresa (1999), "Servicarga de Manzanillo", en *Diario de Colima*, 22 de agosto.

Vázquez Santoyo, Victor (1974), "Oseguera, ni con dios ni con el diablo", en: *El Panorama*, pp.2, 23 de febrero.

Velázquez Andrade, Manuel (1974), "Remembranzas de Colima, 1895-1901", en *El Panorama*, pp.3, 5 de septiembre.

Villarreal, René (1992), "La economía del liberalismo social mexicano: ideología y práctica" en *La Jornada*, pp. 6, 21 de agosto.

Zamora, Pedro (1999), "Miguel de la Madrid y su cuñado Luis Cordero Tapia, implicados en un " mal negocio" que afecta las finanzas del gobierno del Colima", en *Proceso núm. 1157*, 3 de enero.

INFORMES DE GOBIERNO DE COLIMA CONSULTADOS

Silva García Pablo (1970), *El desarrollo industrial del Estado de Colima*, Gobierno del Estado de Colima.

- Álvarez Ponce de L. Griselda (1980), *Colima. Primer Informe de Gobierno*,
Gobierno del Estado de Colima.
- _____ (1981), *Colima. Segundo Informe de Gobierno*, Colima, Gobierno
del Estado de Colima.
- _____ (1983), *Colima. Cuarto Informe de Gobierno*, Colima, Gobierno del
Estado de Colima.
- _____ (1985), *Colima. Sexto Informe de Gobierno*, Gobierno del Estado
de Colima.
- _____ (1985), *Memoria de Gobierno (1979- 1985)*, Colima, Gobierno del
Estado de Colima.
- De La Madrid Virgen, Carlos (1992), *Segundo Informe de Gobierno (anexo)*,
Colima, Gobierno del Estado de Colima
- Moreno Peña, Fernando (1999), *Segundo informe de Gobierno*, Colima,
Gobierno del Estado de Colima.

PERIODICOS OFICIALES DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA (CITADOS)

- 1868 "Agua insalubre...", núm. 3, tomo II, pp. 4, 20 de enero.
- 1868 "Movimiento mercantil...", núm. 3, tomo II, 10 de febrero.
- 1869 "Población del municipio...", núm. 24, tomo III, pp. 7, 17 de junio,
- 1871 "Urgente la construcción de diques...", núm. 42, tomo V, pp. 328-329,
octubre.
- 1872 "Se proyecta..."; núm. 21, tomo VI, pp. 211, 24 de mayo.
- 1872 "Construcción de una escuela...", núm. 35, tomo VI, pp. 352, 20 de
septiembre.
- 1873 "Decreto que erige en municipalidad...", núm. 25, tomo VII, Folio 193, pp.
193- 194., junio.
- 1877 "Manzanillo...", núm. 25, tomo XI, Folio 127, pp. 129-130 , 20 de abril.
- 1880 "Concesión del ferrocarril...", núm. 68, tomo XIV, pp. 231, 7 de sept.
- 1881 "Construcción de hospital...", núm. 62, tomo XV, pp. 381, 18 de octubre.

- 1882 "Obras de infraestructura...", núm. 34, tomo XVI, Folio 137, pp. 140, 19 de agosto.
- 1882 "Obras públicas...", núm. 41, tomo XVI. Folio 165, 29 de septiembre.
- 1883 "Muelle en Manzanillo...", núm. 10, tomo XVII, Folio 37, pp. 39, 9 de marzo.
- 1884 "Reglamento de la Junta de sanidad..." , núm. 10, tomo XVIII, Folio 37, 7 de marzo.
- 1888 "El puerto de Manzanillo...", núm. 4, Tomo XXII, pp. 1, , 28 de enero.
- 1888 "Importancia del puerto...", núm. 43, tomo XXII, pp. 170, 3 de noviembre.
- 1895 "Junta local...", pp. 64, 27 de abril, Pág. 64
- 1896 " Estudio sobre la enfermedad sospechosa de ser fiebre amarilla en el puerto de Manzanillo", 12 de diciembre de 1896.
- 1898 "Compañía del ferrocarril central," 16 de abril.
- 1899 "Fuerte temporal..." , núm. 35, tomo XXXIII, pp. 139, septiembre 2.
- 1900 "Junta Central del Censo...", núm. 49, tomo XXXIV, pp. 194, 7, de diciembre.
- 1905 "Contrato del ferrocarril...", núm. 44, tomo XXXIX, pp. 1, 4 de noviembre.
- 1907 "Se inaugura...", núm. 19, tomo XLI, pp. 76, 11 de mayo.
- 1921 "El agua...", núm. 44, tomo VI, 29 de octubre.
- 1935 "Reglamentación...", núm. 23, tomo XX, pp. 123- 126, 8 de junio.
- 1940 "Decreto No. 41, "Ley de Cooperación, Planeación, Comunicaciones y Obras Públicas del Estado de Colima", 27 de diciembre.
- 1944 "Obras portuarias...", núm 28, tomo XXIX, pp. 231, 8 de julio.
- 1962 Decreto no. 34, "Ley de planeación del estado de Colima," 20 de enero.
- 1969 Decreto no. 79, "Ley de Planeación y Urbanización del Estado", núm. 12, tomo LIV, 22 de marzo de 1969
- 1981 "Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Colima", núm. 5, tomo LXVI, 31 de enero.
- 1981 "Ley de Fraccionamientos del Estado de Colima", núm. 19, tomo LXX, 9 de diciembre.
- 1987 "Acuerdo que aprueba las Tablas de Valores Unitarios por razón de calle

o de zona y de construcciones..." núm. 15, tomo II, 11 de abril.

PLANOS URBANOS CONSULTADOS Y UTILIZADOS

INEGI, 2004, Mapa Digital de México, en Internet <http://galileo.inegi.gob.mx/website/mexico/viewer.htm>.

Sectur y Sedue, Gobierno del Estado de Colima (1987), *Carta urbana turística Manzanillo*, Colima, Col.

Pizano Alcaraz, Jaime (1994) *Plano urbano y desarrollo turístico*, Colima, Col., México

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (1989), *Puertos Mexicanos*, México, D. F.