

# ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA Y DINÁMICA ECONÓMICAS EN LA CIUDAD-PUERTO DE MANZANILLO, COLIMA

*Armando García de León Loza<sup>1</sup>*

## RESUMEN

El presente trabajo deriva del proyecto PAPIIT-UNAM Clave IN301615; denominado “Potencial de Internacionalización de puertos estratégicos de México y América Central Hacia la Cuenca del Pacífico e Impactos Locales”, en el cual se analizaron seis casos de terminales portuarias encontrando en Manzanillo algunas características trascendentes en términos del movimiento de carga y buques. Se identificaron diversas potencialidades al ser uno de los puertos más importantes del Pacífico latinoamericano, en especial por su articulación hacia distintos mercados de la Cuenca del Pacífico. Sin embargo, quedaba por demostrar si esa conexión se reflejaba en el ámbito local, mediante una estructura económica centrada en la especialización. En este caso, se podría concluir que el progreso futuro de Manzanillo quedaría limitado a la actividad portuaria. Por el contrario de encontrarse ciertas actividades pertenecientes a sectores modernos, sería viable asignar a esta ciudad-puerto el potencial suficiente para originar un crecimiento endógeno con alcance regional, sin perder peso en su importancia portuaria. Debido a la cuestiones de espacio, se omitió la discusión sobre cuestiones relevantes, tales como el estudio de redes, consecuencia de la globalización, etcétera, concentrando este esfuerzo en dimensionar los flujos de carga y su impacto en las subramas de actividades más destacadas. En principio, fue posible concluir que la estructura municipal de Manzanillo demuestra un predominio relativamente claro de subsectores y subramas propias de las funciones y procesos portuarios. A partir de esa conclusión, queda en duda si el resto de su

---

<sup>1</sup> Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, armandox@igg.unam.mx

economía es tan sólida, moderna y diversificada como para apuntalar un desarrollo que pueda calificarse como endógeno o, al menos, sustentar un crecimiento económico que se extienda hasta donde abarca su región de influencia.

**Palabras clave:** puertos marítimos; base económica municipal; análisis regional

## INTRODUCCIÓN

En varios sentidos, el puerto de Manzanillo destaca dentro del contexto de la República Mexicana, hecho que en principio justifica su estudio con algún detalle. Las estadísticas demuestran su importancia al ocupar el segundo lugar nacional en términos de carga correspondiente al tráfico de altura, sólo superado por el movimiento registrado en Cayo Arcas, este último ubicado en la Sonda de Campeche, el cual concentra 35 por ciento de los productos petrolíferos destinados a los diversos mercados locales e internacionales. Sin embargo, mientras que Cayo Arcas únicamente alcanza relevancia en el ámbito de los hidrocarburos, Manzanillo podría calificarse como el puerto marítimo más importante de México gracias a que cuenta con capacidad, diversificación y modernización significativas en sus instalaciones, tal y como lo demandan las circunstancias de alta competencia actuales.

A pesar de que por sus patios transita solamente 8.5 por ciento de la carga transportada en tráfico de altura y el 12 por ciento de los buques, en cambio representa 45 por ciento de los productos desplazados mediante contenedores, cumpliendo así con el principio de que: *“... el avance de la contenedorización se convierte en un indicador clave para reconocer a los puertos que ganan o pierden en la globalización, es decir, para identificar a los puertos que se están articulando a la red global de transportación dentro de la actual fase de la economía mundo-capitalista...”* (Ojeda, 2011:23). De las cifras anteriores se puede observar que Manzanillo es protagónico en el tráfico de contenedores, luego de que está cerca de triplicar los volúmenes

movilizados en los puertos de Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira, casos que le siguen en importancia (SCT, 2013-2014).

Estudiar un lugar como Manzanillo supone proponer la escala de análisis deseable, ya que es posible hacerlo a partir de su función como centro urbano o bajo la perspectiva de una terminal portuaria. También es posible procurar establecer el alcance de sus impactos (positivos y negativos) sobre su región de influencia. A fin de cuentas es factible dimensionar Manzanillo desde todas las escalas mencionadas atrás, aparte de poder incluir enfoques sociodemográficos, económicos y/o ambientales.

**Objetivos.** De todas las opciones postuladas antes, el objetivo central del presente trabajo fue determinar, al menos en principio, si esta ciudad portuaria tiene la capacidad económica suficiente para sostener un crecimiento local endógeno, derivado de su articulación con algunas de las redes de comercio marítimo mundial (a manera de factor exógeno), pero viable de alcanzar una parte significativa de su región de influencia. Para lograr esa meta, primero se caracterizó el nivel portuario de Manzanillo; después, mediante el análisis de las rutas que siguen los productos que entran y salen de ese puerto, quedó determinado su grado de integración y alcance espacial con respecto a los principales centros urbanos (y corredores industriales) del centro-occidente de México. Finalmente, se identificaron los sectores, subsectores y subramas de actividad que sustentan al municipio, con la idea de establecer el grado de especialización o diversificación de su economía; para fundamentar este último objetivo, se partió del supuesto que una clara especialización hacia las actividades portuarias podría interpretarse como indicador de que Manzanillo funciona más como enclave que como detonador de crecimiento regional.

**Marco conceptual.** Después de definir los objetivos respectivos, fue necesario establecer el tipo de abordaje conceptual más pertinente para el caso que nos ocupa. Necesidad imperiosa ante el hecho de que Manzanillo es un buen ejemplo de inserción a los intercambios mundiales de mercancías y a una parte de las redes internacionales. Por ende, podría estudiarse desde la plataforma de la globalización.

Pero también es viable conceptualizar a Manzanillo como un ejemplo del concepto de la red-archipiélago de grandes polos (Veltz, 1999), aun cuando este principio se supone aplica a escalas urbanas muy superiores a las de esta ciudad. De todas formas este puerto está articulado a algunas importantes redes del comercio, especialmente vinculadas con mercados localizados sobre costas de la cuenca del Pacífico.

Las circunstancias propias de Manzanillo permiten calificarlo como un territorio “ganador” tomando el concepto de algunos autores (Benko y Lipietz, 1994), al tiempo de considerar que: “... las novedades de la modernidad, provocan que el comercio internacional dependa más de la economía de las regiones que de los países en su conjunto.” (Assuad, 2001:27). Esta última idea lleva a explorar la noción de “polo” de desarrollo (Poittier, 1963), todavía actual a pesar de que sus principales autores lo propusieron hace ya medio siglo, ante la realidad de que en México un polo puede funcionar como núcleo favorecedor del desarrollo regional no obstante el riesgo de convertirse en un enclave.

Otra vertiente teórica es la de Myrdal (1979) quien afirma que una región pobre (como sería la región donde se encuentra Manzanillo) puede beneficiarse de su cercanía con otra región que contara con mayor riqueza solamente por estar en contacto o ser vecino de ella y articularse de manera adecuada a las necesidades de esta última. En este caso la “región” rica serían los

importantes mercados situados en el Pacífico (China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea del Sur, etcétera) con los cuales este puerto mexicano está en contacto directo.

Como puede observarse, la revisión de enfoques posibles para guiar este estudio puede ser larga y prolija en opciones y resultados. Sin embargo, para no extender demasiado esta parte teórica-conceptual, puede considerarse la afirmación: “La lógica socioespacial asociada a esta nueva fase del capitalismo provoca, pues, cambios en la división interterritorial del trabajo, basada ahora sobre todo en la competitividad y en la capacidad de cada ámbito para conectarse a los principales flujos e insertarse en las redes.” (Caravaca, 1998: 13). Si Manzanillo cumple esta expectativa al estar conectada a las redes globales, o al menos a una parte de ellas, debería entonces ser un espacio valorado para ubicar allí “... las actividades económicas más dinámicas y, por tanto, donde se crean fundamentalmente los empleos (Ibid.). Este supuesto puede ser válido para orientar este trabajo hacia el concretar los objetivos propuestos, en especial, determinar si en Manzanillo (y/o en sus alrededores) se encuentran actividades demostrativas de cierto grado de sofisticación (transportes, telecomunicaciones, servicios financieros y de apoyo a negocios, industrias de tecnología, etcétera). De ser así, quedaría demostrada la capacidad de este puerto de volcar los beneficios de su funcionamiento hacia su región de influencia o *hinterland*.

Al mismo tiempo viene a ser complicado el ajustarse a una sola postura teórica como guía del estudio, por lo que debe contemplarse tomar en cuenta, aunque sea en parte, las demás posiciones que se plantean en esta introducción.

## **1. CIUDAD Y PUERTO DE MANZANILLO. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA Y HABITANTES.**

Conviene señalar que la localidad que ubica esta terminal portuaria se encuentra en el Estado de Colima, entidad situada en la porción centro-occidente de México. Es poco destacable en cuanto a cercanía a ciudades importantes o corredores industriales, aparte apenas alcanza 5,455 km<sup>2</sup>, magnitud que lo sitúa en el lugar 28 entre los ahora 32 estados que integran la República Mexicana.

Por su parte, el desarrollo y crecimiento de la ciudad de Manzanillo es relativamente reciente, luego de ser un pequeño poblado y después de que en octubre de 1959 fue afectado seriamente por el huracán “México” de categoría 5 y con vientos cercanos a los 300 km/hora. Su reconstrucción se logró en poco más de una década gracias a los esfuerzos del gobierno federal y por acción de la ayuda proveniente del extranjero. De todas formas, en la década de los años setenta sólo asentaba a poco más de 30 mil habitantes y cerca de 40 mil en 1980. A pesar de importantes esfuerzos para desarrollar el turismo, la falta de playas protegidas por bahías o ensenadas es notoria y ha impedido reconocer esta zona como lugar netamente turístico.

En contraste, su vocación natural como puerto se aprovechó desde las primeras décadas de la conquista española, incrementando su importancia de manera más bien inercial hasta que las políticas nacionales de fomento al comercio marítimo identificaron a Manzanillo como un lugar prometedor para incentivar los intercambios por mar, entre otras opciones (ver Figura 1).

Fue en los años ochenta cuando inició el esfuerzo de equipar ciertos puertos con la infraestructura suficiente para hacerlos competitivos en los procesos globalizadores que en ese tiempo empezaban a perfilarse.

**Figura 1. Ubicación de Manzanillo entre puertos importantes de México y América Central en el Pacífico.**



**Fuente: Elaboración propia con datos del proyecto PAPIIT UNAM Clave IN301615.**

Así, en julio de 1993 se da a conocer la Ley de Puertos, reglamentada a finales de 1994, para dar paso al establecimiento de las Administraciones Portuarias Integrales (API's) cuya función fue: "... organizar, administrar y operar los principales puertos del país." (Ojeda, op.cit: 30).

En su inicio la API de Manzanillo estuvo lejos de ser especialmente exitosa, pero de todas formas empezó a funcionar como una especie de enclave o, con un poco de optimismo, a manera de polo de desarrollo.

Para el 2010 su funcionalidad y desempeño como puerto comercial de primer nivel tendía ya un efecto notable en la economía local, hecho favorecedor de un aumento poblacional evidente.

Estas afirmaciones se refuerzan al revisar el crecimiento demográfico en diversas escalas comparativas, registrado a partir de 1990, información mostrada en el Cuadro 1.

**Cuadro 1. Comparativo de crecimiento poblacional de México y Colima, 1990-2013**

<b>Entidad geográfica</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2013</b>	<b>Tasa Media Anual 2013/2000 (en %)</b>
República Mexicana	81,249,645	97,483,412	112,336,538	117,229,679	<b>1.43</b>
Estado de Colima	428,510	542,627	650,555	684,893	<b>1.81</b>
Municipio de Colima	116,505	129,958	146,904	150,882	<b>1.15</b>
Municipio de Manzanillo	92,863	125,143	161,420	171,037	<b>2.43</b>
Colima, Zona Conurbada	142,844	196,318	254,983	270,939	<b>2.51</b>
Ciudad de Manzanillo	67,697	94,893	130,035	138,061	<b>2.93</b>

**Fuente: Cálculos propios con datos de Secretaría de Industria y Comercio, 1972 e INEGI.**

De acuerdo con datos de INEGI y estimaciones propias, la población residente en Manzanillo va creciendo al doble de rapidez (2.93 por ciento medio anual) que el promedio nacional (1.43 por ciento medio anual). Por sí mismo, este indicador ya es suficiente para aceptar que en esta ciudad están presentes oportunidades significativas en el ámbito económico, al mismo tiempo que algunos problemas típicos de un crecimiento demográfico acelerado.

Viene al caso recordar la afirmación de inicio del presente apartado, en cuanto a que la ciudad de Manzanillo está localizada en un lugar un tanto alejado de los principales centros urbanos y corredores industriales de centro-occidente de México; de manera tal que antes de los años 90 era un puerto relativamente de poca importancia. Esa circunstancia desfavorable se neutralizó gracias a que unos años antes (1988-1992) de crearse las API's se inició un ambicioso programa de construcción de autopistas de cuatro o más carriles. Mediante esa infraestructura la ciudad de Guadalajara quedó comunicada, primero, con la ciudad de Colima y de ahí se contó con una autopista de altas especificaciones que llegó hasta Puerto Vallarta, dando un impulso sustancial a la actividad turística de esta localidad costera.

La experiencia de recorrer esas carreteras permite referir la facilidad de transitar de Guadalajara a Colima (190 kilómetros). De este punto a Manzanillo (100 kilómetros) sólo la mitad corresponden a autopista (Armería a Manzanillo) mientras el resto es un camino amplio pero limitado a dos carriles. El tramo sinuoso que se encuentra dentro del municipio de Tecomán no ha sido obstáculo para mantener flujos de automotores que van de Manzanillo hacia el interior del país (o en el sentido inverso), de donde se calcula que uno de cada tres vehículos corresponde a un transporte de carga pesado que va o viene del puerto.

Si bien las distancias que lo separan de otras capitales de importancia son relativamente grandes (poco más de 500 kilómetros a Morelia, Querétaro y León; 600 kilómetros a San Luis Potosí y 750 kilómetros a Ciudad de México), en rigor son menos significativas de lo que parecen, ya que por la jerarquía urbana que tienen esas localidades representan los mayores mercados de consumo de México por lo cual la inversión efectuada en costes de transporte será compensada con creces al colocar los artículos movilizados en esas ciudades, o bien, al llevar desde ellas sus manufacturas, minerales y productos agropecuarios.

## **2. CARACTERIZACIÓN DEL NIVEL PORTUARIO.**

En la introducción se planteó la afirmación de que el puerto de Manzanillo podía considerarse como el más importante de México, tanto en cantidad de carga transportada como en la calidad de la misma e infraestructura disponible. El apartado anterior terminó con una descripción de las vías carreteras construidas para favorecer la movilización de carga entre el centro-occidente del país y esta terminal portuaria. Del mismo modo cuenta con vía ferroviaria para este fin, de donde conjunta los tres principales medios de movilización de carga (marítimo, autotransporte y tren).

También al inicio de este trabajo se estableció que un objetivo sería caracterizar el nivel portuario de Manzanillo. Para ello son útiles los datos del Cuadro 2 de dónde puede obtenerse varias elementos para postular a Manzanillo como el primer puerto comercial de México.

Viene al caso reiterar que en rigor, Cayo Arcas es el puerto donde se desplaza el mayor tonelaje de productos de todo el país. Se trata de los volúmenes más grandes de petróleo y algunos de sus derivados, por lo que es importante recordar que en 2013 se destinaron cerca de 2 millones de barriles diarios de crudo y otros petrolíferos a la exportación (PEMEX, 2014), de ahí la importancia de esa terminal situada en plena Sonda de Campeche. Pero dejando de lado ese parámetro, se evidencia que Cayo Arcas se encuentra sobre-especializado en el manejo de hidrocarburos y sus derivados, queda ausente en el manejo de contenedores (lógicamente son innecesarios para un tráfico basado en buques-tanque) e, incluso, registra un número relativamente modesto de arribos a sus instalaciones.

**Cuadro 2. Estadísticas de los principales puertos marítimos de México, 2014**

Puerto	Localización	Total de carga Tráfico de Altura (Ton. Métricas)	Carga contenerizada (Ton. Métricas)	Contenedores Tráfico de Altura (TEUs)	Número de buques atendidos
1. Cayo Arcas	Golfo de México	41,335,270	0	0	477
<b>2. Manzanillo</b>	<b>Océano Pacífico</b>	<b>24,434,409</b>	<b>18,092,651</b>	<b>2,368,741</b>	<b>1,931</b>
3. Coatzacoalcos	Golfo de México	22,811,823	3,263	689	1,423
4. Lázaro Cárdenas	Océano Pacífico	20,933,739	7,001,933	996,664	1,456
5. Veracruz	Golfo de México	19,311,165	7,957,105	847,370	1,854
6. Altamira	Golfo de México	17,303,327	5,352,223	599,357	1,601
7. Isla Cedros	Océano Pacífico	8,613,738	0	0	1,049
8. Salina Cruz	Océano Pacífico	5,148,732	295	393	67
9. Ensenada	Océano Pacífico	1,742,525	864,803	139,938	435
Sub-total 9 puertos	Pacífico y Golfo	161,634,728	39,272,273	4,953,152	10,293
Total nacional	Pacífico y Golfo	286,134,417	40,261,492	5,071,625	16,242
<b>Manzanillo vs. total nacional</b>		<b>8.5%</b>	<b>44.9%</b>	<b>46.7%</b>	<b>11.9%</b>
9 puertos vs. total nacional	Pacífico y Golfo	56.5%	97.5%	97.7%	63.4%

**Fuente: Cálculos propios con datos de Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  
 Informe Estadístico Mensual 2000-2013.**

En contraste con esas limitaciones, Manzanillo es protagonista en los tres valores restantes al ser líder a nivel nacional en cada uno de ellos. Por motivo de limitación de espacio se omiten

aquí otras variables e indicadores no menos relevantes, mediante los cuales se confirma a esta terminal marítima como la más importante, y tal vez la más exitosa, de la nación. Una vez que cumple con la apreciación de Ojeda cuando especifica que: *“Los puertos de la globalización sobrepasan su recinto e involucran el desarrollo de zonas de actividades logísticas, con terminales especializadas de contenedores, centros de consolidación de contenedores, formación de lotes, cruce de muelle y plataformas de distribución, así como con los llamados recintos fiscales estratégicos”* (Op. Cit.: 24).

Manzanillo destaca más allá de México. Al compararlo con otros puertos del Pacífico se encuentra que supera en prácticamente todos los parámetros a los de América Central (por ejemplo al de Quetzal en Guatemala; Corinto en Nicaragua y Calderas en Costa Rica) y sólo queda atrás del puerto Balboa, situado este en pleno Canal de Panamá (BID, 2013).

### **3. GRADO DE INTEGRACIÓN A REDES MUNDIALES Y ALCANCE ESPACIAL DE SU REGIÓN DE INFLUENCIA.**

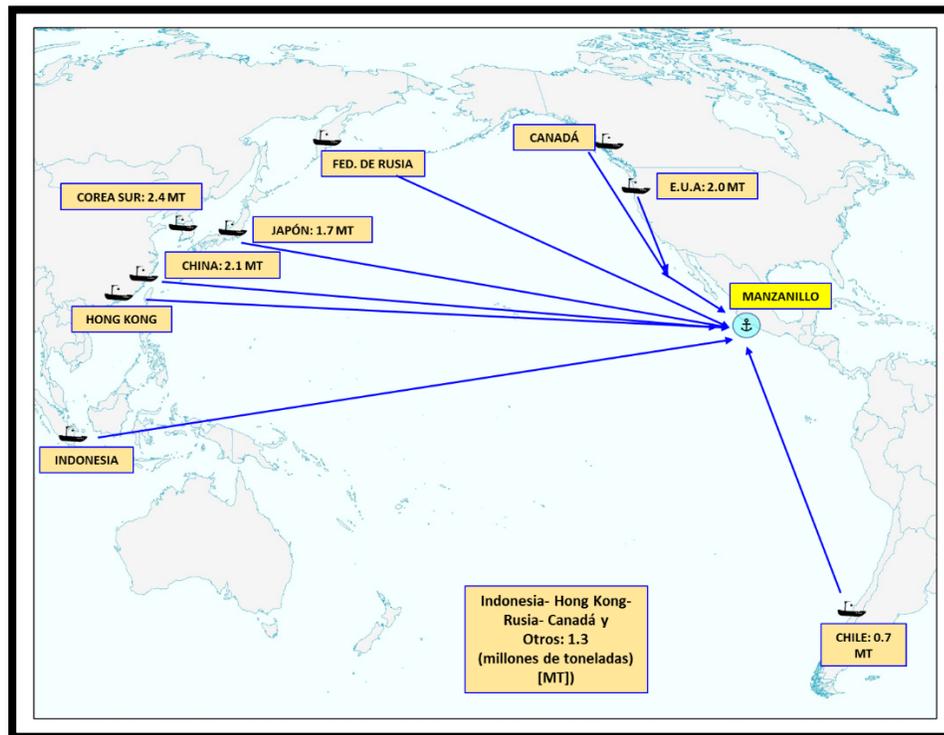
Los datos sobre origen y destino del tráfico de altura manejado en Manzanillo son un tanto incompletos, pero suficientes para establecer los principales puertos con los cuales se tiene contacto. Ya se mencionó en la introducción el hecho de que Manzanillo de ninguna manera está articulado con todas las rutas comerciales pertenecientes a la Cuenca del Pacífico; sin embargo si participa en algunas de las más ventajosas, como son los destinos ubicados en puertos de Corea del Sur, China, Hong Kong, Japón en Indonesia.

**Importaciones.** El total de importaciones recibidas en Manzanillo durante 2013 alcanzó 10.2 millones de toneladas métricas (API-Manzanillo, Op. Cit.); los mayores abastecedores de productos fueron Corea del Sur (23 por ciento), China (21 por ciento) y los Estados Unidos (20

por ciento). Para la mejor visualización del alcance geográfico de los intercambios con el exterior, es útil la Figura 2 donde destacan los destinos referidos antes.

Si se toman en cuenta Canadá y los Estados Unidos de América, se tendrá que las redes a las cuales Manzanillo se encuentra integrado incluyen varios de los países con mayor producto interno del mundo, aparte de que algunos de ellos encabezan hoy día el comercio internacional. De hecho, puede aceptarse que (por lógica geográfica) únicamente están ausentes de su alcance las naciones que forman la Unión Europea con las cuales se completaría el grupo de casos que encabezan la economía mundial, con solo algunas excepciones, como son Australia, India y algunos otros de los antiguos “tigres” asiáticos (Singapur y Taiwán).

**Figura 2. Origen de las importaciones desembarcadas en Manzanillo.**



Fuente: Elaboración propia con datos de la Administradora Portuaria Integral de Manzanillo, 2013..

Entre las naciones que resaltan por sus envíos de carga a México está Chile, origen un tanto lejano para nuestro comercio exterior pero no por ello menos deseable. De igual manera, viene la conclusión de lo favorable que podría ser para nuestro país el contar con productos de otros lugares situados en América del Sur.

Una consecuencia lógica de la ubicación de Manzanillo, en la costa de un Estado situado al occidente de México, es su articulación con las entidades federativas vecinas y más cercanas. Se mencionó ya el esfuerzo realizado por las autoridades federales entre 1988 y la actualidad para comunicar vía carretera este puerto con el centro del país.

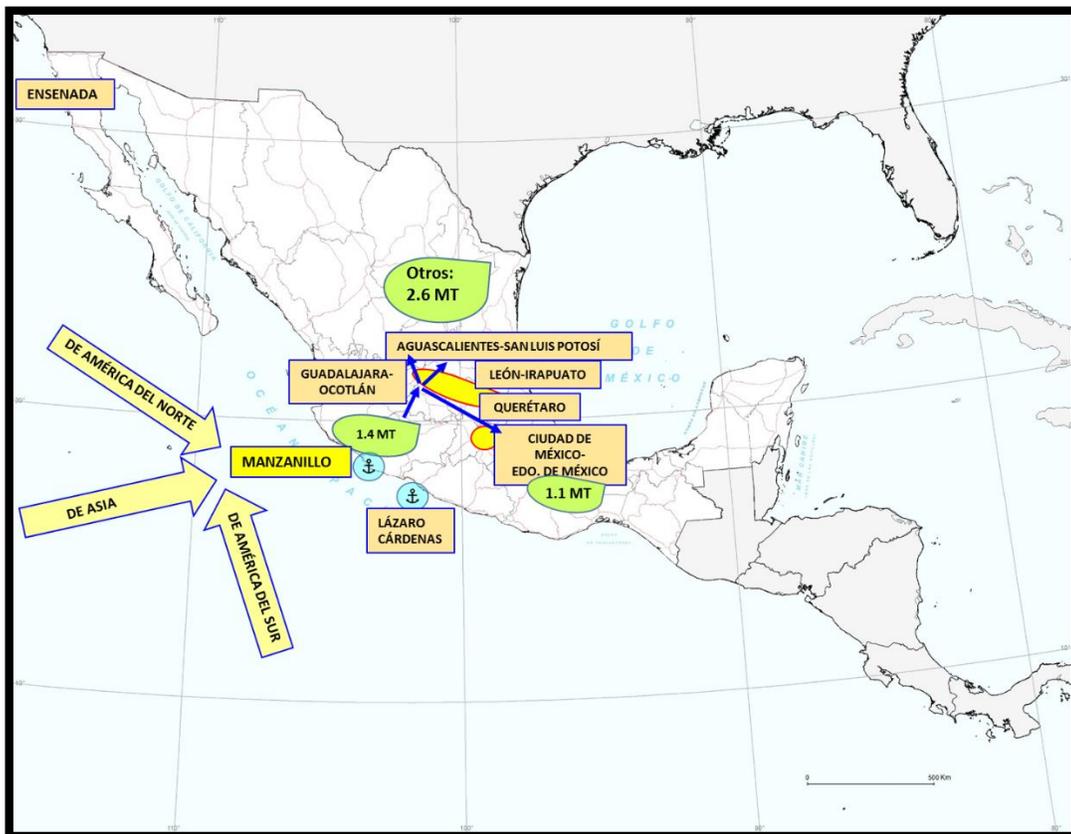
Además de lo anterior, revisando las cifras oficiales se demuestra que la mitad de las importaciones que entran por Manzanillo se dirigen a Jalisco, situación lógica ante la presencia de la tercera ciudad en importancia económica de México y por la cercanía de esta urbe al corredor industrial Ocotlán-La Barca. Otro 14 por ciento de los productos se quedan en Colima e incluso un 11 por ciento de ellas llegan hasta las zonas manufactureras del Estado de México y la Ciudad de México (API-Manzanillo, Op. Cit.).

Otra cuarta parte de las mercancías que llegan al puerto se distribuyen entre otros lugares no especificados por las fuentes de información, los cuales seguramente corresponden a los estados de Guanajuato (la ciudad de León y el corredor industrial Irapuato-Celaya-Silao), Aguascalientes, Querétaro e, incluso, algunas terminarán hasta la zonas manufactureras de San Luis Potosí. El conjunto de estos casos estatales representan una proporción mayoritaria de la actividad manufacturera de México.

La Figura 3 ilustra la lógica de comunicación vía terrestre que se tiene entre Manzanillo y los estados ubicados hacia el centro del país, basada en los ejes carreteros México-Querétaro-

León-Aguascalientes; León-San Luis Potosí y León-Guadalajara. Es un tanto paradójico, pero el comercio de Manzanillo con dos de sus vecinos más cercanos (Michoacán y Nayarit), es prácticamente nulo. En el caso de Michoacán se debe a la cercanía del puerto de Lázaro Cárdenas, pero en Nayarit la única explicación es su atraso en cuanto a presencia de manufacturas y cierto aislamiento que todavía mantiene a ese estado un tanto desarticulado del funcionamiento de esa porción del territorio nacional.

**Figura 3. Destino hacia el interior de México, de importaciones descargadas en Manzanillo.**

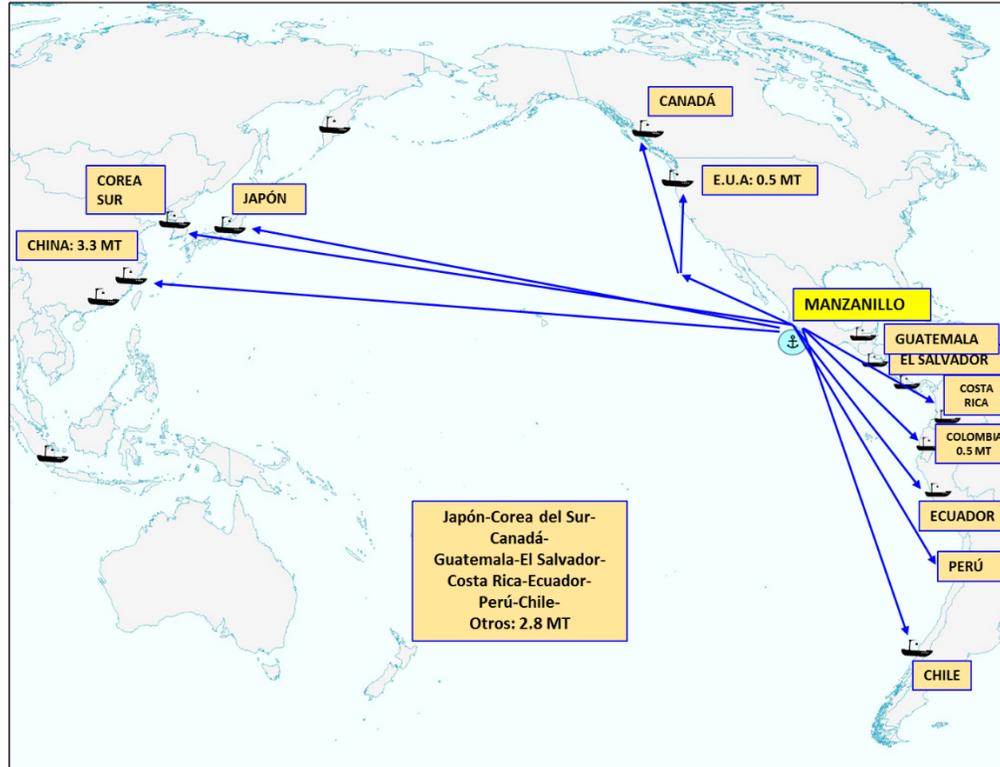


Fuente: Elaboración propia con datos de la Administradora Portuaria Integral de Manzanillo, 2013.

**Exportaciones.** La red de exportaciones desplazadas desde Manzanillo guarda una lógica similar a la de importaciones; pero con una ramificación más variada. La Figura 4 permite visualizar los países, todos ellos situados dentro de la Cuenca del Pacífico, con los cuales este puerto comercial está comunicado de manera directa. El monto de exportaciones en 2013 fue de 7.1 millones de toneladas métricas (API-Manzanillo, Op. Cit.) con la participación de 12 países principales, encabezados por China, nación que concentró 33 por ciento del total, seguido por los Estados Unidos y Colombia (ambos con 5 por ciento), mientras que el resto (27 por ciento) se distribuyó entre otros nueve destinos. Mientras que el comercio de importación movilizado en Manzanillo fue de 10.2 millones de toneladas métricas, el equivalente de exportaciones se limitó a 7.1 millones de toneladas, indicativo de un déficit en la balanza comercial nacional, al menos en cuanto corresponde a esta terminar naviera.

Por otra parte, el origen de los productos enviados desde México al exterior, vía Manzanillo, se concentró en tres entidades: Ciudad de México (16 por ciento), Estado de México (11 por ciento) y cerca de dos tercios del total está registrada en el Estado de Colima, sin darse mayor detalle de los lugares de donde proviene. El 7 por ciento restante tampoco se sabe en dónde se generó, pero al analizar la ubicación geográfica de lugares que reciben las importaciones es lógico suponer que, en general, se trata de los mismos puntos (Jalisco, Guanajuato, Aguascalientes, Querétaro y, probable, San Luis Potosí).

**Figura 4. Destino de exportaciones embarcadas en Manzanillo.**



Fuente: Elaboración propia con datos de la Administradora Portuaria Integral de Manzanillo, 2013.

### **Nivel de especialización o diversificación económicas municipal.**

El tercer objetivo propuesto para desarrollar este estudio es analizar la estructura (base) económica que caracteriza al municipio de Manzanillo en su totalidad, con el fin de determinar si se presenta una alta especialización a labores portuarias; en caso afirmativo sería viable suponer que la inserción a las redes marítimas del Pacífico han beneficiado al puerto y ciudad donde este se encuentra; no así a la región de influencia circundante o al menos no más allá de un nivel meramente local.

Para cumplir lo anterior se cuenta con la información reciente que aportan los Censos Económicos 2014 (con datos a diciembre 2013) elaborados por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI, 2016). Con la intención de seguir un orden determinado,

conviene empezar la revisión de la estructura municipal a escala de Sectores económicos y de ahí bajar a otras menores. El Cuadro 3 muestra los datos sectoriales de mayor relevancia en el municipio de Manzanillo.

**Cuadro 3. Manzanillo, Colima. Participación sectorial en la economía municipal, 2013**

Sectores de actividad	Valor de la producción		
	Total (millones de pesos)	Porcentaje del total	Porcentaje acumulado
48-49 Transportes, correos y almacenamiento	3,430	22.4	22.4
31-33 Industrias manufactureras	2,857	18.7	41.1
46 Comercio al por menor	1,965	12.8	53.9
72 Servicios alojamiento temporal; preparación de alimentos y bebidas	1,344	8.8	62.7
43 Comercio al por mayor	1,193	7.8	70.5
21 Minería	1,081	7.1	77.5
<b>Subtotal Municipal con 6 Subsectores :</b>	<b>11,869.8</b>	<b>77.5%</b>	
<b>Total Municipal :</b>	<b>15,310.0</b>	<b>100.0</b>	

**Cálculos propios con datos de INEGI. Censos Económico 2014.**

Con el apoyo del tabulado anterior fue posible determinar que el valor de producción de los 19 sectores de actividad reportados en el Censo Económico 2014 sumó poco más de 15 mil millones de pesos. Pero fueron suficientes solo seis de ellos para acumular poco más de las tres cuartas partes del total en Manzanillo. De entrada destaca la preponderancia de los transportes (quienes vienen reportados junto a correos y almacenamiento), hecho que es fácil de explicar ante la preponderancia de actividades asociadas con el puerto marítimo. Esta primera conclusión empieza a perfilar cierto grado de especialización sectorial, que debe tomarse con reserva, ya que las manufacturas y el comercio también demostraron una presencia importante.

Al bajar un nivel la escala de análisis se llega a los Subsectores, de los cuales el Censo INEGI enlista a 55 de ellos. Aquí empiezan las complicaciones debido a que en esta última versión

censal INEGI parece exagerar sus cuidados para mantener la confidencialidad de la información.

**Cuadro 4. Manzanillo, Colima. Participación de los principales Sub-sectores en la economía municipal, 2013**

Subsectores de actividad económica	Valor de la producción		
	Total (millones de pesos)	Porcentaje del total	Porcentaje acumulado
311 Industria alimentaria	2,487.0	16.2	16.2
488 Servicios relacionados con el transporte	2,243.8	14.7	30.9
212 Minería de minerales metálicos y no metálicos, excepto petróleo y gas	1,081.2	7.1	38.0
484 Autotransporte de carga	985.3	6.4	44.4
721 Servicios de alojamiento temporal	782.3	5.1	49.5
222 Suministro de agua y suministro de gas por ductos al consumidor final (1)	500.0	3.3	52.8
114 Pesca, caza y captura	653.2	4.3	57.0
434 Comercio por mayor materias primas agropec. y forestales, para la industria, y materiales de desecho	644.2	4.2	61.2
468 Comercio al por menor de vehículos de motor, refacciones, combustibles y lubricantes	575.4	3.8	65.0
722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas	561.2	3.7	68.7
462 Comercio al por menor en tiendas de autoservicio y departamentales	542.7	3.5	72.2
237 Construcción de obras de ingeniería civil	511.5	3.3	75.6
<b>Subtotal Municipal con 12 Subsectores:</b>			
	11,567.7	75.6%	
<b>Total Municipal:</b>			
	15,310.0		

Notas:

- 1) Cálculos propios por confidencialidad a partir de Censos Económico 2009 y 2014 INEGI.

Debido a lo anterior se encontró que varios de esos 55 subsectores no los son de manera rigurosa, ya que están combinados dos o más en uno sólo para guardar la confidencialidad a la que se hizo referencia antes.

En todo caso se depuraron los datos 2014 para compararlos con los que aparecían en el censo anterior (INEGI, 2009) y así se formó el Cuadro 4.

En este punto se observó que mientras el sector más importante de Manzanillo fue el transporte (con correos y almacenamiento) seguido por las manufacturas, a nivel de subsector se invirtió el orden, para ahora dejar al subsector 311 Industria alimentaria con el 16 por ciento del total de producción municipal, adelante del subsector 488 Servicios relacionados con el transporte. Y el

sexto sector que es la minería, aparece ahora en tercer lugar como subsector 212. El cuarto lugar en este orden fue el autotransporte de carga, rubro sin duda con una relación significativa con las funciones portuarias de Manzanillo. De los más de 55 subsectores registrados bastaron doce para completar las tres cuartas partes del valor total de la producción.

**Cuadro 5. Manzanillo, Colima.**  
**Participación de las principales subramas en la economía municipal, 2014**

Subramas de actividad económica	Valor de la producción		
	Total (millones de pesos)	Porcentaje del total	Porcentaje acumulado
31171 Preparación y envasado de pescados y mariscos (1)	1,275.0	8.3	8.3
21221 Minería de hierro	1,029.4	6.7	15.1
48851 Servicios de intermediación para el transporte de carga	1,013.7	6.6	21.7
48832 Servicios de carga y descarga para el transporte por agua	856.4	5.6	27.3
48412 Autotransporte foráneo de carga general	785.6	5.1	32.4
72111 Hoteles y moteles, excepto hoteles con casino	739.8	4.8	37.2
11411 Pesca	653.2	4.3	41.5
72251 Servicios de alimentos y bebidas alcohólicas y no alcohólicas	495.5	3.2	44.7
22211 Captación, tratamiento y suministro de agua (2)	468.0	3.1	47.8
46211 Comercio al por menor en tiendas de autoservicio	453.1	3.0	50.7
43423 Comercio al por mayor de combustibles para uso industrial (3)	375.0	2.4	53.2
46841 Comercio al por menor de combustibles	360.1	2.4	55.6
23799 Otras construcciones de ingeniería civil	317.1	2.1	57.6
48831 Administración de puertos y muelles	250.5	1.6	59.3
56133 Suministro de personal permanente (4)	182.0	1.2	60.4
32732 Fabricación de concreto	169.0	1.1	61.6
43119 Comercio al por mayor de otros alimentos	164.6	1.1	62.6
48423 Autotransporte foráneo de carga especializado, excepto mudanzas	152.6	1.0	63.6
<b>Subtotal Municipal con 18 Subramas de actividad :</b>	<b>9,740.8</b>	<b>63.6%</b>	
<b>Total Municipal :</b>	<b>15,310.0</b>		

Notas:

1), 2), 3) y 4). Cálculos propios por confidencialidad a partir de Censos Económico 2009 y 2014 INEGI.

Se consideró un tanto redundante desarrollar el mismo análisis con las ramas económicas principales, y pareció preferible ir directamente a la identificación de las principales subramas de actividad, que se ilustran en el Cuadro 5.

En este nivel de desagregación queda claro el predominio de tres rubros de actividad. Primero, la subrama 31171 Preparación y envasado de pescados y mariscos; 21221 Minería de hierro y 48851 Servicios de intermediación para el transporte de carga. Por pertenecer al mismo

subsector, a esta última se pueden asociar sin mayor cuestionamiento las dos subramas siguientes: 48832 Servicios de carga y descarga para el transporte por agua y 48412 Autotransporte foráneo de carga en general, resultando más de 2,700 millones de pesos. En conjunto, estos cinco rubros representan la tercera parte de la economía de Manzanillo. Aparte de actividades de hotelería, pesca y servicios varios de alimentos, diversas subramas relativas al comercio dominan los siguientes ordenes de jerarquía. Hacia el final de esta lista está la subrama 48831 Administración de puertos y muelles con producción mayor de 250 millones de pesos.

Si bien no puede afirmarse que hay una especialización completa hacia actividades relacionadas con el transporte de todo tipo, es notoria la concentración de estas en el valor total de producción del municipio. De la misma forma, destaca el alto valor alcanzado por la preparación de pescado y mariscos, asociada estrechamente al alto valor reportado por la pesca (también protagónica con 653 millones de pesos) y por la minería. Esta última subrama refleja el beneficio que se hace en el municipio de Manzanillo al mineral de hierro que se explota en la mina Peña Colorada el consorcio Benito Juárez/Ternium, y otras localizadas en el cercano municipio de Minatitlán. Según informes del Servicio Geológico Nacional la producción de mineral en ese municipio ha fluctuado entre 2.5 y 3.5 millones de toneladas anuales (SGN, 2014), volumen que explica el por qué desde Manzanillo se exportan entre 4.7 y 6.9 millones de toneladas métricas.

Regresando a las subramas que pertenecen o tienen relación con el subsector de transporte (más correos y, sobre todo, almacenamiento) sumará 20 por ciento de la actividad total de Manzanillo, cifra significativa aún cuando no definitiva sobre la posible especialización de este municipio hacia esas actividades.

## **CONCLUSIONES.**

Al respecto de los tres objetivos básicos que se buscaban mediante este trabajo, puede comentarse que, en efecto, se demostró parcialmente la jerarquía de Manzanillo como el puerto más importante de México. El término “parcialmente” se plantea debido a que, por falta de espacio, quedaron fuera del análisis la revisión de numerosas variables (como son la longitud de patios, la capacidad de almacenamiento, el equipamiento en grúas y portacontenedores, rutas, líneas navieras, etcétera) e indicadores representativos (toneladas desplazadas por día, carga descargada por barco, rendimiento anual en TEU’s, etcétera) evaluación que confirmaría la categoría de primera línea propia de esta terminal marítima.

En términos de su integración y alcance espacial, Manzanillo se destaca como punto estratégico para la entrada y salida de mercancías, tanto de las que se envían de la porción occidental y centro del país como las que se reciben y tienen como destino final las mismas zonas. A fin de cuenta, el alcance de la influencia de este puerto es significativa y abarca buena parte de toda su región circundante.

Sin embargo, al revisar las actividades que sustentan la economía local, se identifica cierta especialización hacia aquellas orientadas a la transportación marítima y terrestre. Si bien no es una cifra definitiva (20 por ciento del valor de producción total municipal) es importante.

En contraste, la otra subrama preponderante (Preparación de pescados y mariscos) parece ser trascendente únicamente a nivel local y, tal vez, en términos de la captura pesquera que se descarga en Manzanillo. De igual manera, la minería tiene impacto sólo en las inmediaciones de este municipio y seguramente se limita al tramo carretero y unas pocas localidades situadas entre la zona de extracción (municipio de Minatitlán). Del resto de las subramas con mayor valor de producción la única que podría tener cierto efecto más allá de lo local sería la del comercio al

por mayor de combustibles para uso industrial, al posicionar a Manzanillo como un centro distribuidor de cierto tipo de energéticos.

Después de dimensionar la importancia económica de las actividades referidas y de analizar las otras subramas de algún interés, es posible postular que la economía de este municipio responde a la vocación que tiene como puerto comercial de altura, sin ser aceptable establecer que muestra una clara especialización. La actual debe calificarse más bien como parcial. En cuanto al resto de sus actividades, varias de ellas importantes, carecen de la dimensión suficiente para suponer que esta ciudad-puerto esté funcionando como detonador de crecimiento endógeno y de alcance regional. Será pertinente seguir avanzando en el estudio de este punto estratégico del comercio de México con el mundo.

Sin duda Manzanillo está conectado a algunas de las redes marítimas relevantes que comunican los numerosos puertos situados en el litoral de la Cuenca del Pacífico. Es claro que se beneficia del comercio internacional representado por las navieras que lo ocupan. Tiene trascendencia en el entorno regional inmediato y es útil para el desplazamiento de productos en tráfico de altura. Sin embargo, sigue actuando como un enclave, bien comunicado con el exterior, pero pendiente todavía de convertirse en un polo detonador de un crecimiento regional endógeno.

Agradezco a la Lic. Erika Segundo de Jesús su inapreciable ayuda en el diseño y elaboración de las bases cartográficas que integran el presente trabajo.

## BIBLIOGRAFÍA

### LIBROS.

**Asuad, Normand.** (2001). Economía regional y urbana. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Primera edición: 2201. (403p). ISBN: 968 863 502 2.

**Banco Interamericano de Desarrollo.** (2013). Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana Observatorio Mesoamericano de Transporte de Carga y Logística. Pablo Guerrero y Julieta Abad, Editors. 2013. También disponible en:

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37578164>

**Benko, G; Lipietz, A.** (1994). *Las regiones que ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica.* Generalitat Valenciana. Georges Benko y Alain Lipietz (editores). Valencia, España. (380p). ISBN: 84-7822-143-3.

**Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).** (1984). X Censo General de Población y Vivienda, 1980. Resumen General Abreviado. Primera edición, junio de 1984. Aguascalientes, México. ISBN: 968-809-904-X.

**Myrdal, Gunnar.** (1979). *Teoría económica y regiones subdesarrolladas.* Fondo de Cultura Económica. Quinta reimpresión 1979. México. (188p).

Servicio Geológico Nacional (SGN); Secretaría de Economía (SE). (2014). Panorama Minero del Estado de Colima. También disponible en:

<http://www.sgm.gob.mx/pdfs/COLIMA.pdf>

**Secretaría de Industria y Comercio.** Dirección General de Estadística. (1972). *IX Censo General de Población. 1970. Resumen General Abreviado.* México, 1972.

**Veltz, P.** (1999). *Mundialización, ciudades y territorios. La economía del archipiélago.* Editorial Ariel, S.A. Primera edición, 1999. España. (254p). ISBN: 84-344-3459-8.

## ARTÍCULOS.

**Caravaca, Inmaculada.** (1998). Los nuevos espacios ganadores y emergentes. *Revista Eure* (Vol. XXIV, No. 73). Pp. 5-30, Santiago de Chile, diciembre 1998. Chile.

**Ojeda-Cárdenas, J.N.** (2011). Los puertos mexicanos en el siglo XXI: situación y debate (1991-2012). *Revista Ciencia y Mar*, septiembre-diciembre 2011, Vol. XV (45p): 19-62. Universidad del Mar. Oaxaca, México. ISSN 1665-0808.

**Poittier, F.** (1963). Axes de communication et development economique. *Revue Economique*, vol. XIV, Núm. 1, Edit. Armand Colin, p. 58-132, Paris, Francia. Enero 1963.

## PÁGINAS ELECTRÓNICAS.

**Administradora Portuaria Integral de Manzanillo (API-Manzanillo).** (2013). Rutas.

[Acceso: febrero a junio 2016]

<http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0021103/rutas>

**Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).** Censos Económicos 2009.

[Acceso: 20/junio/2016]

<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/accesomicrodatos/ce2009/default.aspx>

**Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).** Censos y Conteos de Población y Vivienda; 1990, 2000, 2010.

[Acceso: mayo a junio 2016]

<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx>

**Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).** Censos Económicos 2014.

[Acceso: 20/junio/2016]

<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/ce/ce2014/doc/tabulados.html>

**Petróleos Mexicanos (PEMEX).** Anuario Estadístico 2014.

[Acceso: 25/junio/2016]

[http://www.pemex.com/ri/Publicaciones/Anuario%20Estadistico%20Archivos/2014\\_ae\\_00\\_vc\\_e.pdf](http://www.pemex.com/ri/Publicaciones/Anuario%20Estadistico%20Archivos/2014_ae_00_vc_e.pdf)

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes.** (2013-2014). *Informe Estadístico Mensual: movimiento de carga, buques y pasajeros.*

[Acceso: febrero a mayo 2016]

[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U\\_DGP/estadisticas/2014/Mensuales/12\\_diciembre\\_2014.p](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2014/Mensuales/12_diciembre_2014.p)

[df](#)