

129
4



JORGE A. BOLIO OSES
JOSE R. RAMIREZ INZUNZA

MANZANILLO
INTEGRACION REGIONAL
Y POLITICA TERRITORIAL

TESIS PROFESIONAL
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
1 9 8 1



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

MANZANILLO
INTEGRACION REGIONAL
Y POLITICA TERRITORIAL

I N D I C E

	Pág.
INTRODUCCION	1
CAPITULO I	
El capital y sus formas espaciales. Algunas consideraciones teóricas.	10
1. Acumulación de capital y procesos espaciales.	11
2. La gestión capitalista de los procesos espaciales.	24
CAPITULO II	
Antecedentes. El desarrollo regional en México.	33
1. La integración del espacio colonial.	34
2. La conformación del estado nacional y la nueva estructura territorial.	41
3. Desarrollo industrial y metropolización.	47
4. La situación regional y urbana actual.	58
CAPITULO III	
Manzanillo y su región. Elementos para su interpretación histórica.	62
1. Antecedentes prehispánicos y coloniales.	63
2. Integración regional: del antiguo puerto al ferrocarril a Guadalajara (1825-1909)	81
3. La nueva organización territorial. El período revolucionario, reforma agraria y desarrollo agrícola (1910-1970)	108
4. La configuración regional actual: del puerto interior a la conurbación Manzanillo-Barra de Navidad (1971-1981)	137

CAPITULO IV

El estado Mexicano y la política regional y urbana. (1940-1981)	170
1. La "problematización" estatal del desarrollo regional y urbano.	171
2. El sistema de planificación.	178
3. Las nuevas políticas e instrumentos de acción regional. Naturaleza y limitantes.	184

CAPITULO V

Manzanillo. La gestión de los procesos espaciales.	192
1. Algunas pertinencias para el análisis de la administración territorial.	195
2. Los antecedentes más notables.	199
3. La región en el marco del Sistema Nacional de Planificación. (1977-1981)	206
4. Los conflictos actuales y las perspectivas de la gestión regional y urbana.	235

CONSIDERACIONES FINALES	241
-------------------------	-----

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA Y NOTAS	250
-------------------------------------	-----

INTRODUCCION

Con algunas excepciones notables, las investigaciones regionales y urbanas realizadas en nuestro país hasta mediados de los sesenta, aislaban su objeto de estudio del contexto global en que se hallaba inserto, o bien, ignoraban los procesos históricos que lo definían y diferenciaban de las demás regiones y ciudades del país; razones de más para limitarlos a simples monografías que - en el mejor de los casos daban cuenta de los aspectos más externos o evidentes de la realidad por explicarse.

Las excepciones a esta norma, a cargo de historiadores liberales y geógrafos influenciados por renovadoras concepciones del espacio, aportaban valiosos elementos para conocer la formación histórica de las regiones estudiadas, los factores que promovieron su desarrollo y la importancia que éstas tuvieron en el desenvolvimiento general del país; poco aportan, sin embargo, al conocimiento de las estructuras esenciales que determinaron el desarrollo diferencial de las regiones y la especificidad propia de cada una de ellas, especialmente en cuanto a los procesos desiguales de acumulación de capital, las formas peculiares que asumía la organización territorial y las funciones que el Estado desempeñó en esas transformaciones.

Posteriormente, con los primeros síntomas de agotamiento del esquema de acumulación y dominación desplegado por el Estado mexi-

cano, se consideraron bajo nuevos enfoques algunos conflictos emanados del proceso y expresados como "problemas regionales y urbanos".

Bajo esta perspectiva, la preocupación por los factores que ejercen más influencia en los diseños regionales fue decisiva para generar algunas investigaciones en torno a las relaciones entre el Estado y la configuración del espacio.

Si bien, las investigaciones sobre la intervención del Estado en la reproducción de las condiciones de desarrollo del capitalismo en nuestro país son abundantes y datan de tiempo atrás, no puede decirse lo mismo respecto a las prácticas específicas del Estado en cuanto a la organización del territorio nacional y las modalidades del espacio regional. Mucho se sabe acerca de las políticas en torno a la reproducción de las condiciones generales de la dominación y acumulación capitalistas, condiciones directamente relacionadas con el sistema productivo como lo son el régimen de propiedad, la reproducción de la fuerza de trabajo y su subordinación al capital, la regulación de las fuerzas del mercado, etc., pero, en cambio, la constitución de unidades específicas de organización del espacio capitalista y su gestión por parte del Estado, es un tema reciente.

Esto no significa de ningún modo que intentemos asignar una pretenciosa originalidad a nuestro trabajo, por el contrario, quere

FALTA

HÔJÁ

3

mos definirlo como una aportación a un área de investigación relativamente novedosa que hasta ahora se ha desarrollado para regiones cuya importancia es o ha sido notable en la historia nacional.

Esas fecundas investigaciones, sobre todo las desarrolladas bajo los nuevos lineamientos de la sociología urbana francesa, nos motivaron a emprender algo semejante en una región del país que permaneció casi aislada hasta principios del siglo y cuya compleja historia sólo se conoce en forma fragmentaria en las grandes historografías nacionales y en valiosas pero escasas descripciones de factura local.

Con esta intención, tratamos de establecer en esta investigación las leyes estructurales y las coyunturas que rigieron la existencia y transformación de esa armazón regional con centro en Manzanillo que es la franja costera de los estados de Colima y sur de Jalisco, así como su articulación con otros elementos condicionantes exógenos. Desde luego, la intervención del Estado en este proceso mereció nuestra especial atención.

En este trabajo partimos de la siguiente proposición: cada sociedad está constituida por un conjunto de relaciones que configuran el territorio sobre el que se asienta y que determinan formas espaciales particulares. En todas las sociedades, la relación con la naturaleza es la base del conjunto de relaciones sociales y de

los vínculos y formas físicas que éstas adoptan en función del territorio sobre el cual se asientan. O sea, el punto de partida de la configuración espacial de las sociedades es la naturaleza: clima, topografía, etc.

Ahora bien, si el punto de partida, o la base, es natural, el despliegue de las formas espaciales está determinado, en última instancia, por las relaciones sociales que se establecen en un territorio específico. De ahí que por configuración espacial entendamos la disposición física -territorial- que adoptan las relaciones sociales y sus soportes materiales.

El objeto de estudio es pues una formación social específica, es decir, relaciones sociales en un territorio y a lo largo de un período determinado.

Así, la eficacia explicativa que requerimos de una categoría con tantas acepciones como las tiene el espacio, no hubiésemos podido encontrarla al margen de una teoría social sino, por el contrario, pensándolo como expresión cambiante de cada período histórico en el cual una sociedad se especifica.

Por lo mismo, la estructuración de todo espacio regional es un "momento", una de las dimensiones de la reproducción de las relaciones sociales características de una sociedad determinada; de tal modo que en las diferentes etapas históricas por las que tran

sita toda formación social, se encontrarán formas diferenciadas y particulares de organización espacial de actividades y población, concernientes en última instancia a su relación con las formas - que asume la apropiación de los excedentes por las clases sociales dominantes.

Para sintetizar, podemos decir que las relaciones fundamentales en una sociedad capitalista son las de acumulación y dominación que se reproducen en forma ampliada gracias a la disposición, por las clases sociales dominantes, del poder de un aparato de estado específico que garantiza tanto la existencia de las posiciones sociales en el interior del proceso productivo como el mantenimiento del conjunto de relaciones político-jurídicas e ideológicas.

Sin abundar sobre la eficacia del poder político sobre la totalidad social, tenemos que en la dimensión espacial, los aparatos de estado capitalistas intervienen en la producción de la espacialidad de los modos de producción, su articulación jerárquica y diferencial y en la evolución de las armazones regionales así estructuradas, a través de dos mediaciones:

- Una mediación técnica consistente en políticas de dotación de infraestructura para los aparatos económicos, y
- Una mediación jurídica y administrativa que regula el poder de disposición de las parcelas del espacio social.

Debe quedar claro sin embargo, que estas mediaciones son, ante todo, procedimientos de opresión al servicio de la clase o fracciones de clase dominantes, por lo que no se debe perder de vista el carácter político de las mismas.

Con estas proposiciones conceptuales desarrolladas en forma mas amplia en el primer capítulo, nos dimos a la tarea de probar estos supuestos analizando los más destacados condicionantes históricos internos a la región y su articulación con los procesos nacionales.

Por la amplitud del periodo que abarca esta investigación, nos vimos obligados a dejar de lado, o solo esbozados, una serie de problemas que requerirían una tratamiento mas detallado y extenso. Además, la inexistencia de estudios sobre algunos periodos específicos de la historia regional, dificultaron el tratamiento de algunas cuestiones tales como el proceso de "acumulación originaria" regional, proceso que se dió en la generalidad del país hasta el segundo tercio del siglo XIX. Solo esperamos que estas limitantes -cubiertas mediante un trabajo deductivo y de confrontación con regiones semejantes- no obren en demérito de la intención general de esta tesis: demostrar que las sucesivas respuestas del Estado a los problemas sociales de la región, sobre todo las expresadas en políticas e instrumentos regionales y urbanos, obedecen a proyectos de clase y de fracciones sociales que dirigen o se benefician del proceso de acumulación de capital, acentuado -

en años recientes por el predominio del capital financiero y la expansión de las actividades turísticas.

Los resultados de la investigación se exponen en cinco apartados, descritos someramente a continuación:

El primero establece un marco conceptual mínimo para la comprensión de algunos procesos y relaciones fundamentales, como las establecidas entre los procesos de acumulación de capital, sus formas espaciales y la caracterización de la intervención del estado capitalista en los mismos.

El segundo proporciona en forma de antecedentes, algunos elementos históricos externos a la región que ejercieron recientemente su influencia en el diseño de la situación regional y urbana. Este orden de cosas obedece a simples necesidades de exposición y no implica de ningún modo un predominio de los condicionantes externos sobre el desarrollo de las contradicciones internas a la región; en esta óptica, lo externo sólo se piensa como una sobredeterminación de contradicciones internas.

El tercer capítulo es uno de los más relevantes del trabajo y atañe al tratamiento de los elementos históricos que contribuyeron a delinear el perfil de la región estudiada, haciendo énfasis en las decisivas transformaciones experimentadas por la región en los últimos diez años.

En el cuarto, sentamos algunas proposiciones teóricas y examinamos de manera general la actividad reciente del Estado en cuanto a la organización del espacio nacional mediante prácticas de planificación, legislación y administración del territorio, especialmente las formuladas a través de planes nacionales, sectoriales y regionales, así como en instrumentos de política de diversa índole.

El último capítulo evidencia el carácter clasista de las políticas más claramente vinculadas a la administración del territorio regional, construyendo el análisis al período más significativo de este proceso, el que se extiende desde la fase final del sexenio 1970-1976 hasta la actualidad.

Como corolario, exponemos algunas Consideraciones Finales sobre los resultados de la investigación que no deben ser vistas como un capítulo conclusivo, puesto que cada uno de los capítulos anteriormente descritos es conclusivo en sí mismo. Con esta aclaración pretendemos evitar una caracterización apresurada de nuestro trabajo, derivada de una aislada lectura de estas consideraciones.

Solo nos resta reconocer el incondicional y valioso apoyo que nos brindó el Maestro Alvaro Portillo R. para la formulación del presente trabajo, cuyos méritos —si los tiene— los compartimos plenamente con él.

I. EL CAPITAL Y LAS FORMAS ESPA
CIALES. ALGUNAS CONSIDERA--
CIONES TEORICAS.

1. Acumulación de Capital y Procesos Espaciales.

Antes de entrar en el tema, es necesario subrayar que concebimos el proceso de urbanización y los espacios regionales que le son concomitantes, como resultado de un proceso social, es decir, como resultado de la interacción entre base económica y fuerzas sociales. Será en base a esta premisa que trataremos de exponer la especificidad de la organización espacial en el modo de producción capitalista y la relación de lo anterior - - con las formas particulares que asume la apropiación de los excedentes por la clase dominante.

A través de las diferentes etapas históricas por las que ha transitado la humanidad, encontramos formas diferenciadas y particulares de organización espacial de la población humana; en última instancia, explicadas a partir de la articulación de las estructuras sociales surgidas de la base económica. 1/

El desarrollo de la "civilización urbana" se insinúa "a partir del momento en que el desarrollo de las fuerzas productivas es suficiente, en el campo, para permitir que el productor primario produzca más de lo estrictamente necesario para su subsistencia; (pero) esto no es suficiente para el surgimiento de la

ciudad; además, es necesario que se creen instituciones sociales, una relación de dominación y, por último, de explotación, que asegure la transferencia del excedente del campo a la ciudad (por lo cual) la existencia de la ciudad presupone una sociedad de clases". 2/ De lo anterior se desprende que la constitución de la ciudad es, al mismo tiempo, una innovación en las formas de dominación y en la organización de la producción. Veremos como se da lo anterior en la génesis y desarrollo del modo de producción capitalista.

Haremos por conocidos los antecedentes que explican el paulatino agotamiento del modo de producción feudal y la aparición de trabajadores separados de sus medios de producción (empezando por el suelo), pasando directamente a las etapas de la división capitalista del trabajo y a sus formas de organización, tratando de vincularlo con las formas de organización del espacio.

Únicamente señalaremos que las premisas que posibilitaron el surgimiento del espacio capitalista como tal, fueron la liberación de ciertas ciudades del dominio feudal, la fuga de siervos hacia las mismas, el establecimiento de ligas entre ciudades comerciales y la revolución comercial que lo anterior trajo aparejado en el Siglo XVI.

De esta manera, a partir de la retirada de parte de la población del campo hacia la ciudad, "surge una nueva clase que, en contras

te con la antigua, no se apropia de un excedente de producción formado por valores de uso, sino que acumula riqueza "muerte", valores de cambio, que pueden reintegrarse al circuito productivo en la medida en que se encuentran en el mercado, trabajadores que de alguna manera han sido desligados de la antigua comunidad y que, por eso, ya no son propietarios de sus condiciones de producción, viéndose obligados, por lo tanto, a alig^{er}nar el fruto de su trabajo o su fuerza de trabajo". 3/

La forma que asume esta nueva manera de explotación, en un primer momento, es la industria gremial del artesano, cuya innovación es "la reunión de un número relativamente grande de obreros que trabajan al mismo tiempo, en el mismo sitio, en la fabricación de la misma clase de mercancías y bajo el mando del mismo capitalista" 4/, donde los oficiales, es decir, los obreros calificados, efectuaban las mismas tareas que cuando eran productores independientes e, inclusive, conservan el control sobre el proceso del trabajo, de su oficio y de su herramienta. Esta forma de cooperación simple "no tiende solamente a potenciar la fuerza productiva individual, sino a crear una fuerza productiva nueva, con la necesaria característica de fuerza de masa" 5/. Es esta forma de concentración de la fuerza de trabajo, la forma elemental, mediante la cual el capital aprovecha el espacio (mismo sitio de trabajo) para obtener una masa mayor de excedentes.

El pasaje de la cooperación simple a la etapa manufacturera, -
conlleva dos rupturas muy significativas: por un lado hay un -
cambio cuantitativo en el número de obreros empleados, ya que
en la manufacturera es mayor la aglomeración y, por otro lado,
hay un cambio cualitativo y se refiere a la parcialización de
las tareas, es decir, la descomposición de un oficio manual to-
tal en las diversas operaciones parciales que la integran. Es-
ta división del trabajo al interior de una unidad productiva -
donde se concentran una cantidad significativa de obreros, se
inscribe como un salto muy importante en el desarrollo de las
fuerzas productivas. Al respecto, Marx nos dice que "mediante
el análisis de las actividades manuales, la especificación de
los instrumentos de trabajo, la formación de obreros parciales,
su agrupación y combinación en un mecanismo complejo, la divi-
sión manufacturera del trabajo crea la organización cualitati-
va y proporcionalidad cuantitativa de los procesos sociales de
producción; es decir, crea una determinada organización del tra-
bajo social, desarrollando con ello al mismo tiempo la nueva -
fuerza social productiva del trabajo; esta organización no es
más que un método especial de creación de plusvalía relativa,
un procedimiento para incrementar las ganancias del capital".

6/

Por otro lado, la división del trabajo dentro de cada unidad de
producción manufacturera, crea la posibilidad de ella entre di-
versas unidades y, aun más, la concentración espacial de las -

manufacturas se transforma en una condición del aumento de la productividad de cada una y del conjunto. En tales condiciones, la proximidad entre productores y consumidores, propiciada por la convivencia urbana, reúne en el mismo mercado una masa de población considerable, cuya demanda permite la multiplicación de las actividades especializadas. Al respecto, el investigador P. Singer nos dice que "el efecto sobre el desarrollo de las fuerzas productivas es tan importante que es lícito pensar en una "revolución urbana" en un sentido análogo al de la revolución industrial". 7/

Las condiciones de la revolución industrial se dan con la manufactura, y aquella se realiza con el paso de ésta a la gran industria, cuyo contenido fundamental es el siguiente: si el obrero de la manufactura se servía de una herramienta, de ahora en adelante va a servir a una máquina herramienta. En efecto, la revolución industrial tiene por base una alteración de la manera de producir, que convierte en inversión a los instrumentos de producción, ya no solo a la materia prima y al producto acabado. De esta manera surge "el fabricante cuya meta es la valorización de su capital, tanto en su forma fija como circulante, dando siempre preferencia a las técnicas de producción que permiten obtener determinado valor de uso con el menor tiempo de trabajo (vivo o muerto) socialmente necesario. Esta nueva clase de fabricantes "descubre" que la aplicación de las innovaciones técnicas -la energía de vapor, el telar mecánico, la máqui-

na de hilar, etc.- proporciona lucros remuneradores, dado que la economía del capital vivo (fuerza de trabajo) proporcionada por las nuevas técnicas compensa con creces los gastos en capital constante (máquinas)". S/ Esta alteración constante de la composición orgánica del capital, en el afán de agrandar la plusvalía relativa arrancada al obrero, es la responsable del surgimiento de grandes y modernas unidades de producción que se concentran en las ciudades.

El resultado de este proceso -la moderna unidad de producción, la fábrica- es necesariamente un fenómeno totalmente urbano. Exige la presencia en sus inmediaciones de un gran número de trabajadores y requiere de servicios de infraestructura (transportes, almacenamiento, energía, etc.) dado su gran volumen de producción y por ser la médula de la moderna economía urbana. Además, toda unidad productiva requiere en su entorno de otras unidades productivas que la complementen, ya sea adquiriendo sus productos manufacturados o proporcionándole los insumos necesarios a su producción.

Es en el cumplimiento de estos requisitos, imprescindibles para la valorización del capital, que la ciudad se constituye en "una forma de la socialización capitalista de las fuerzas productivas, ya que ella misma es el resultado de la cooperación entre unidades de producción. En otros términos, para el capital el valor de uso de la ciudad reside en el hecho de que -

es una fuerza productiva, porque concentra las condiciones generales de la producción capitalista. Estas condiciones generales, a su vez, son condiciones de la producción y de la circulación del capital y de la reproducción de la fuerza de trabajo. Son, además, el resultado del sistema espacial de los procesos de producción, de circulación, de consumo; procesos que cuentan con soportes físicos, es decir, objetos materiales incorporados al suelo" 9/.

Es necesario insistir en que el sistema espacial que exige la gran industria, presenta rasgos enteramente nuevos, pues en este régimen de producción hay, por un lado, una descalificación de una proporción creciente de la clase obrera pero, por otro lado, "el obrero calificado sigue siendo necesario para el cuidado y la reparación de las máquinas. Los ingenieros y los técnicos aumentan y juegan en lo sucesivo un papel fundamental dentro de la producción: concebir las máquinas y organizar el sistema de éstas. (De esta manera) la división del trabajo entre el momento de la concepción y el de la fabricación crea la posibilidad de una autonomía de uno y otro en el espacio. Además, ciertas etapas importantes no requieren sino trabajadores sin calificación y éstos se pueden encontrar fuera de las reservas de mano de obra tradicional, en las pequeñas ciudades o en el exterior de los centros imperialistas" 10/, pero ubicándose siempre en aquellos lugares donde las posibilidades de acrecentar sus ganancias sean mayores.

La expansión de la división del trabajo intraurbano, ocasionada por el crecimiento de la ciudad, se desdobra, a partir de cierto punto, en la constitución de una división del trabajo entre diferentes núcleos urbanos. Este despliegue eleva a las fuerzas productivas a un nuevo nivel, pues permite el surgimiento de actividades especializadas que cubren una demanda mucho mayor que la del mercado local. Un prerequisite necesario para que lo anterior se dé, es que la red integrada en esta división del trabajo se halle políticamente unificada, es decir, bajo el dominio de un poder centralizado. Este aspecto lo tocaremos en el siguiente apartado, cuando desarrollemos el papel del Estado en la configuración del espacio capitalista.

Llegando a este punto, es necesario subrayar que el desdoblamiento de la división del trabajo a nivel interurbano no se da de una manera uniforme, ya que en el capitalismo la lógica del movimiento del desarrollo urbano-regional no se guía hacia el logro de una coherencia interregional, sino por la lógica de la ganancia. De esta manera, se presenta una hiperconcentración de las actividades en algunas zonas, mientras otras permanecen con un nivel bajísimo de explotación.

Este desequilibrio regional*, que presentan la mayoría de los países capitalistas, se puede explicar en base al desigual des

* El análisis de los desequilibrios regionales lo haremos en base al ensayo de Alain Lipietz, El Capital y su Espacio. Ed. Siglo XXI, Méx., 1979.

pliegue del modo de producción capitalista en las diferentes regiones que integran a una formación social concreta.

Aun más, es sabido que en "las sociedades empíricamente definidas en el marco de los estados-nación existentes no se presentan nunca como reducibles a un modo de producción puro, sino como una "formación social" compleja de modos de producción bajo el dominio de uno de ellos" 11/, en nuestro caso, el modo de producción capitalista. En este sentido, la diferenciación de los espacios que conforman a toda formación social no puede explicarse sino a partir de las diferencias en los tipos de dominación y los modos de articulación entre modos de producción que los particularizan.

Así, en algunas armazones regionales las relaciones de producción capitalista se hayan muy débilmente implantadas y casi al margen de la división interregional del trabajo, cuyo insignificante excedente (para el capital) anima una lánguida vida urbana. Paralelamente, otras regiones donde se presentan condiciones opuestas a las arriba señaladas, no dejan de acumular ventajas comparativas.

Pero independientemente de la "calidad del espacio político", una de las tendencias históricas del modo de producción capitalista es expandirse por todo el espacio de la formación social, integrando paulatinamente a los modos de producción do-

minados, a sus pautas de acumulación y destruyendo los obstáculos que se oponen al desarrollo de las fuerzas productivas. Al mismo tiempo, "los nuevos espacios" se van configurando de acuerdo a las nuevas relaciones de producción y van adquiriendo un nuevo perfil, determinado por la intervención técnica y económica "externa" básicamente referido a la composición orgánica de capital y a la tasa de plusvalía.

En última instancia, lo que determinará la expansión de las relaciones sociales de producción capitalista hacia "regiones tradicionales", es que el capital encuentre las condiciones generales para su reproducción ampliada. Esta penetración es conocida ideológicamente como desarrollo regional.

Por último, consideramos necesario hacer una precisión en cuanto a la separación que hemos venido haciendo entre modos de producción: la identificación de un modo no capitalista en una formación dominada por el modo de producción capitalista es en sí, meramente teórica, pues se trata, más bien, de "formas" específicas de la producción capitalista.

En cuanto a los desequilibrios que presentan las formaciones sociales capitalistas, las más evidentes se localizan entre ciudad y campo. Esto es obvio, dado que dentro de la división del trabajo entre ciudad y campo, es la primera la que concentra -- los elementos más dinámicos de las fuerzas productivas sociales

y, por lo mismo, las relaciones de producción encuentran en la ciudad el espacio idóneo para lograr su reproducción ampliada, supeditando el desarrollo del campo a sus requerimientos específicos. A continuación trataremos de exponer a grandes rasgos, como se da lo anterior.

Cuando la economía urbana integra las distintas partes del territorio, especializándolas productivamente y volviéndolas interdependientes, involucra necesariamente en este proceso al campo. El establecimiento de la división del trabajo entre ciudad y campo es un proceso largo que, en última instancia, depende del ritmo de desarrollo de las fuerzas productivas urbanas, que acrecenta sus actividades apoderándose de algunas antes -- ejercidas en el agro e incorporándolas a su economía.

La población rural ya había llegado a ser, aún antes del surgimiento de la industria fabril, consumidora de productos urbanos, pero hasta que la gran industria abarató esos productos, la división del trabajo entre campo y ciudad siguió siendo sumamente limitada. Los campesinos efectivamente adquirían bienes manufacturados en las ciudades, pero aún mantenían una amplia producción (especialmente de alimentos, vestidos, instrumentos de trabajo y construcción) de autecósumo. Con el advenimiento de la industria, la superioridad del producto urbano, tanto en precio como en calidad, va eliminando poco a poco la producción de

subsistencia en el campo, transformando al campesino en agricultor especializado. De este modo la ciudad quedó como el lugar donde se concentra no sólo el excedente de alimentos producidos por el agro, sino toda la producción agrícola, la cual es comercializada, transformada industrialmente y, en parte, redistribuida al campo a partir de la ciudad.

Para terminar, únicamente haremos unas puntualizaciones en cuanto al proceso de urbanización y de desarrollo regional que presentan aquellos países que, como México, se encuentran inmersos en una situación de interdependencia con otros países capitalistas, pero en una situación subordinada o dependiente.

En primer término es necesario dejar claro que las formaciones sociales dependientes no siguen el modelo histórico de urbanización y de desarrollo general que caracteriza a los países capitalistas dominantes, ya que la articulación de sus formas espaciales se ha derivado, en grado significativo, por los tipos de dominación que han sufrido a través de la historia.

Rasgo fundamental de su organización espacial es la aceleración creciente de su urbanización, sin un desarrollo equivalente de la capacidad productiva de la misma. En este sentido, el contenido económico de estas concentraciones urbanas, queda entonces marcado, sobre todo, por el crecimiento del sector terciario y que se puede calificar como desocupación disfrazada. 12/

Otro rasgo a señalar es la "formación de un tejido urbano truncado y desarticulado, cuya característica más sorprendente es la preponderancia desproporcionada de las grandes aglomeraciones y en particular, la concentración del crecimiento urbano - en una gran región metropolitana, que concentra la dirección económica y política del país" 13/. En este sentido, el caso de México es bastante ilustrativo y trataremos de hacerlo evidente en el desarrollo de los capítulos venideros.

2. La Gestión Capitalista de los Procesos Espaciales

Desecharemos de entrada, la concepción del estado capitalista como árbitro neutral por encima de las clases y grupos sociales, pero de igual manera dejaremos de lado la concepción que surge de una interpretación mecanicista de Marx, que ve al estado como un simple "instrumento de dominación de la burguesía", que se impone mecánicamente a toda la sociedad.

Concebimos más bien a este estado, como la "síntesis" de las correlaciones de fuerza que tienen lugar en una sociedad concreta; síntesis que estará, desde luego, determinada por el carácter que en dicha sociedad presenten las contradicciones propias de la esfera económica, en cuanto que "el estado no existe por obra de la voluntad dominante, sino más bien, al surgir como resultado del modo material de vida de los individuos adopta también la forma de una voluntad dominante" 14/.

Cabe señalar que está fuera de nuestro interés adentrarnos en inútiles discusiones acerca del estado ya que, lo que nos interesa más bien, es exponer someramente el funcionamiento de éste en relación con los procesos espaciales, en los cuales el capital se acrecienta de manera constante; es decir, nos interesa aprehender la forma y los mecanismos por medio de los cuales el estado "materializa" e institucionaliza su práctica en el espacio social.

Ahora bien, aunque no hacemos mención de los movimientos sociales urbanos en el desarrollo de este apartado, hay que tener presente que la intervención del estado capitalista en el espacio social siempre consiste en respuestas clasistas, ya que si "la estructuración del espacio es la dimensión espacial de las relaciones sociales" 15/, esta estructuración se tiene que presentar, necesariamente, como lucha de clases.

Por otro lado, si partimos de una concepción donde "el espacio social es la dimensión espacial de la sociedad considerada como totalidad, como comunidad material, como producto de la actividad colectiva independiente de las actividades particulares" 16/, tendremos que hacer una separación, puramente intelectual, de la intervención del estado en el espacio y en otras instancias de la sociedad para constreñir este análisis en los modestos límites de nuestra investigación.

Entrando directamente a nuestro objeto de estudio se puede afirmar que, si espacialmente la expansión del capitalismo se caracteriza por la fijación de unidades de producción en razón a expectativas de rentabilidad privada, que sólo toman en cuenta la capacidad de apropiarse en forma mercantil de los objetos de trabajo y de la fuerza de trabajo y de dar salida a los productos en un mercado, la función fundamental que el estado tiene que cumplir para que la sociedad se reproduzca de manera ininterrumpida, es asegurar las condiciones generales de la producción que posibiliten la acumulación ampliada de capital.

Lo que obliga al estado a intervenir en los procesos que configuran al espacio capitalista, es la contradicción social-privado que guardan el espacio en general y la ciudad en particular. Es decir, si bien el espacio constituye un producto social y una forma de la socialización de las fuerzas productivas, es al mismo tiempo, producto de una multitud de procesos privados de apropiación del espacio, movidos únicamente por el afán de cada capital por valorizarse, dejando de producir los elementos no rentables del "valor de uso complejo urbano". De aquí que la reproducción de las condiciones generales urbanas se transforme en un problema que el estado tiene que paliar.

Estas condiciones generales de la producción capitalista se pueden resumir en lo siguiente: "a) un conjunto de infraestructuras físicas necesarias a la producción y al transporte; b) una reserva de mano de obra donde la fuerza de trabajo se reproduce en base a equipamientos colectivos de consumo; c) un conjunto de empresas capitalistas privadas, en el sector productivo o en el sector circulación, cuya cooperación en el espacio aumenta la productividad; y d) la articulación espacial de esos elementos por el valor de uso complejo que se desprende del sistema de todos esos valores de uso simple" 17/. Es necesario hacer hincapié en que cada empresa considera a estos efectos útiles de aglomeración como datos exteriores y, en consecuencia, la renovación de esos valores de uso no está comprendida en el ciclo de rotación de cada capital. De aquí que el capital no produzca aque

llos elementos necesarios al valor de uso complejo que no inclu^{ya}yan en sí las condiciones de rentabilidad, dejándole la responsabilidad de su financiamiento al estado.

Los elementos no rentables de este valor de uso son esencialmente, por un lado, las infraestructuras productivas, y por otro lado, los equipamientos colectivos de consumo.

Con respecto a las primeras, es decir, el sistema de vías urbanas, los transportes colectivos, el abastecimiento de energía y de agua, las redes de evacuación de desperdicios, etc. su dificultad para circular como mercancías por su carácter no fraccionable, el nivel sumamente elevado en la composición orgánica del capital en esos sectores y el periodo sumamente largo de la rotación de ese capital, son obstáculos que se oponen a que esos sectores sean considerados como rentables (con respecto a los puntos de elevada rentabilidad en el ciclo de rotación del conjunto del capital) para el capital privado. Sin embargo se da una constante: "las fases rentables del ciclo del capital invertido en las infraestructuras permanece generalmente privadas; especialmente, la producción misma de estas infraestructuras sigue siendo privada en casi la totalidad de los casos. En otros términos, si bien el estado administra las infraestructuras, éstas han sido, en un principio construidas por el sector privado. El estado asegura su circulación pero no su producción" 18/. De esta manera se realiza una transferencia de recursos sociales hacia las empresas privadas, por medio de la acción estatal.

En lo referente a las condiciones generales de la reproducción de la mano de obra, y en especial, los equipamientos colectivos de consumo como son la educación, la salud, la vivienda, centros de abasto, las diversiones, etc., se puede afirmar que una gran proporción de la población no puede tener acceso a ellos con só lo sus recursos salariales, por lo cual el sector público tendrá que aportar, hasta cierto punto, los gastos generales de su producción.

Esto se explica, si tomamos en cuenta que las relaciones capitalistas de producción determinan relaciones específicas de distribución: la repartición del producto social entre las clases sociales a través de las rentas monetarias de cada una de ellas, especialmente el salario y la ganancia.

La forma salario conlleva una contradicción entre el estatuto de mercancía que asume la fuerza de trabajo en el capitalismo y las exigencias objetivas de la reproducción de los trabajadores. Como mercancía, la fuerza de trabajo tiene un valor de cambio determinado por el conjunto de bienes necesarios para su reproducción como tal. La contradicción se materializa en el momento mismo en que capital no incluye el conjunto de las necesidades históricas de los productores, ya que el capital no satisface las necesidades de aquellos por ellas mismas, sino en la medida en que las considera necesarias para que la explotación puede prose

guir. De esta manera, existen necesidades históricas no reconocidas por el salario.

En este sentido, la aparición de un sistema socializado estatal para el mantenimiento de la fuerza de trabajo, tiene como objetivo, satisfacer, hasta cierto punto, algunas de las necesidades de la fuerza de trabajo no reconocidas por el capital y, lo más importante, abaratar la fuerza de trabajo y posibilitar mayores ganancias para el capital.

Hasta aquí hemos centrado nuestra atención en la gestión pública a nivel intraurbano, por lo cual desarrollaremos a continuación, su intervención a nivel interurbano*; no está por demás subrayar que esta separación que hacemos es puramente expositiva pues, en la realidad, la acción estatal se presenta como unidad ante los dos niveles.

Partimos de la premisa de que es en la totalidad del territorio que el estado debe desempeñar su papel para el mantenimiento de la formación social bajo la dominación del modo de producción capitalista; en este sentido, la intervención del estado en los

* El análisis de la acción estatal a nivel interurbano lo haremos en base al ensayo de Alain Lipietz, El Capital y su Espacio, Ed. Siglo XXI, México, 1979.

procesos de articulación regional se da para acelerar, inhibir e invertir los procesos de articulación de los modos de producción presentes simultáneamente en la formación social, es decir, en la evolución de las armazones regionales.

Esta intervención del estado a nivel interurbano (y en el espacio en general) responde directa y explícitamente a la ausencia de una "ley del valor en el espacio", por lo cual, la inserción del capital privado en el espacio social se tiene que realizar a través de dos mediaciones: a) técnica, que se refiere básicamente al sistema de infraestructuras necesarias a la reproducción del capital; y b) jurídica, que determina el derecho de propiedad y las obligaciones administrativas que regulan el poder de disposición de las parcelas del espacio social.

Lo anterior se refiere a la producción del espacio territorial por la cual, a partir de un espacio dedicado anteriormente al despliegue de modos de producción precapitalistas, el estado produce infraestructuras y transforma el espacio jurídico para permitir el despliegue de la producción capitalista más pujante, para lo cual remoldea los equipos sociales y modifica los ritmos espontáneos de la articulación de los modos de producción.

Por último, haremos algunas puntualizaciones teóricas muy generales en torno a la intervención planificada del estado capitalista, encaminada a modificar el espacio social. Esto nos pare

ce importante dado que el estado mexicano se ha caracterizado, últimamente, por una práctica que se guía a través de planes - económico-sociales de incidencia local, regional y nacional, - por lo cual se hace necesario evidenciar la significación que tal intervención tiene para la sociedad en su conjunto.

La planificación en una acción eminentemente política, es decir, una práctica de clase, ya que como cualquier instrumento tiene una determinación y un uso social. En este contexto, hablar de planificación capitalista significa hablar de mecanismos que aseguran las condiciones necesarias a la reproducción del capital.

Por lo mismo, los planes no se orientan a resolver las contradicciones estructurales del sistema; cuando mucho tratará de modificarlas o mitigarlas de tal forma que se asegure la reproducción ampliada de las relaciones sociales que están en la base de los problemas que se dicen querer resolver. Los planes son, en el caso que se apliquen realmente, un marco de racionalización del desarrollo del capitalismo.

Es en base a estas premisas que se deben evaluar los resultados obtenidos por cualquier plan de desarrollo capitalista, es decir, la calificación de éxito o fracaso se debe hacer desde una perspectiva que los vincule con intereses de clases.

Llegado a este punto, es necesario subrayar que la planificación en el capitalismo reviste caracteres profundamente contradictorios, pues, por un lado, su "racionalidad globalizante" y a lar go plazo, se enfrenta a los intereses de capitales particulares que buscan ganancias a corto plazo y, por otro lado, a la acción contestataria de las clases o fracciones de clase dominadas que pasan a exigir a la acción estatal, una práctica que corresponda a sus intereses y expectativas de clase.

Para terminar, diremos que en el capitalismo, los planes juegan un papel legitimador de la acción estatal, ya que ayudan a presentar al estado como árbitro preocupado por el desarrollo nacional y atento al bien de toda la sociedad.

II. ANTECEDENTES. EL DESARROLLO
REGIONAL EN MÉXICO

1. La Integración del Espacio Colonial*.

Partimos de la idea de que la configuración de un determinado espacio es producto de los factores económicos y sociales que se desarrollan en su seno.

En base a esta premisa podemos afirmar que los factores que con más fuerza incidieron en la organización general del espacio del México Colonial, le son impuestos desde afuera en un contexto de dominación imperial. Sin embargo, estamos concientes que es el conjunto orgánico de las determinaciones internas y externas, lo que en última instancia nos permitirá exponer correctamente el desarrollo de este proceso.

La colonización de México, esta indisolublemente ligada con el proceso de acumulación originaria a escala mundial. Es a través del imperio español, que la sociedad novohispana se transforma en campo de acumulación primitiva para el naciente capitalismo europeo, convirtiéndose en fuente de oro y plata, mercado para su producción y en abastecedor de productos coloniales demandados por esos países. Esto fué posible porque desde

- - - - -
* Este apartado fue realizado en su mayor parte, en base al ensayo de Moreno T. A. y Florescano E., El Sector Externo y la Organización Espacial y Regional en México, 1521-1910. Univ. A. de Puebla, Méx. 1977.

muy temprano, España fué reducida a la condición de país económicamente dependiente de otras potencias en las cuales el capitalismo estaba más desarrollado. Desde el punto de vista económico, los españoles jugaron en gran parte el papel de intermediarios, ya que el producto excedente de América que llegaba a la metrópoli en forma de metales preciosos, permanecía poco tiempo en España para convertirse en manufacturas que se producían en otros países. 1/

Podemos afirmar que el desarrollo de las diferentes regiones del México Colonial se vio supeditado a las necesidades de España y, a través de esta, de los centros europeos de mayor desarrollo. Por otro lado, es importante hacer notar que en España, en los Siglos XVI y XVII, la clase dominante era la nobleza latifundista y que su sistema de valores ideología, instituciones sociales, políticas y religiosas las trasladan a la Nueva España. En la organización espacial, también se dejó sentir su influencia.

Al inicio de la colonización, los españoles se encontraron con un gran número de grupos étnicos con diferentes grados de desarrollo, pero que pueden dividirse en dos tipos fundamentales: los nómadas, que habitaban las estepas y desiertos del norte y los que se dedicaban a la agricultura sedentaria, ubicados en el resto del país y principalmente en el centro.

Esta organización espacial y económica prehispánica es la que determina, al inicio, el patrón de distribución de los españoles en el territorio nacional, asentándose en los centros y regiones donde la población indígena era más numerosa y donde además, la organización económico-social presentaba los estadios de mayor desarrollo, lo cual favorecía la extracción de un excedente. La manera en que los españoles se organizaron para lograr este objetivo, fue por la simple superposición del grupo de conquistadores en el lugar que antes ocupaban los dirigentes indígenas en el sistema despótico-tributario prehispánico. De esta manera, las primeras ciudades en la Nueva España, surgieron sobre las ruinas de los centros indígenas.

En la medida que los conquistadores se fueron apoderando de nuevas fuentes de riqueza, el patrón de asentamiento empezó a variar y se dió fundamentalmente en las áreas donde el dominio de la confederación azteca había sido muy débil o nulo, y en las tierras nuevas que la búsqueda de metales preciosos incorporó al territorio dominado por los españoles. En estas zonas y aún en partes -el centro- las decisiones económicas o estratégicas de la corona precedieron a toda formación regional. Es en estas regiones y sus centros principales, donde la supeditación a requerimientos y funciones externas es más clara.

Ejemplo destacado de lo anterior, es la fundación de los centros mineros o "reales de minas", que ya para fines de la primera mi-

tad del siglo XVI se había convertido en polos que demandaban una gran variedad de productos. En un principio, el alejamiento de las minas determinó que casi todo tenía que ser traído - del centro, por eso el primer paso consistió en construir caminos, defenderlos y fundar albergues y depósitos para las caravanas. En razón a lo anterior aparecieron "San Miguel de Allende (1555), Celaya (1571), León (1576). La Audiencia de Guadalupe tomó parte en esta colonización para la creación de Santa María de los Lagos -hoy Lagos de Moreno- (1563) y de Aguascalientes. Se procedió a la población de estas ciudades repartiéndole la tierra y acordando derechos de estancia a los españoles" 2/.

Muy pronto la minería estimula el surgimiento en sus regiones, de una serie de ramas que la aprovisionaban directamente o satisfacen las necesidades de las personas que trabajan en ellas. En las regiones agrícolas y ganaderas surgen economías satélites estrechamente unidas a los polos mineros por arterias de intenso flujo. También se produjo un intenso movimiento migratorio que tenía su origen en las regiones más pobladas del centro. Junto a las minas surgieron importantes poblaciones como Guanajuato, Zacatecas, Taxco, Pachuca, Real del Monte, San Luis Potosí, etc.

Fue el auge del norte el que llevó a la ocupación y desarrollo económico del "fértil bajo y de los extensos pastizales de Que

rétaro que se extienden a ambos lados del camino de Zacatecas. Los mineros, seguidos de campesinos, indígenas del sur, misioneros y rñcheros irrumpieron en el Bajío y el Valle de Aguascalientes, transformándose en el granero de Zacatecas". 3/

Al Bajío, primero llegaron capitales que se invirtieron exclusivamente en la explotación de las minas y en la creación de "haciendas de beneficio de metales". Pero muy pronto las repetidas bonanzas y el descubrimiento de nuevas vetas atrajeron a una numerosa población que era preciso alimentar. Así que para evitar los altos costos del transporte y la inseguridad de los mismos, los mineros destinaron una parte de sus inversiones a la compra de ranchos agrícolas y ganaderos, dedicados a alimentar tanto a la población trabajadora como a las numerosas bestias de tracción y tiro que requerían las minas. Así, aún cuando en el Bajío la fundación de pueblos y ciudades precedió a toda formación económica regional, muy pronto el aislamiento de la zona y las necesidades de una población cada vez más densa facilitaron el surgimiento de un mercado interno y de diversas actividades dedicadas a satisfacer sus necesidades.

Otro sector de la economía que tuvo una enorme influencia en la organización del espacio y el sistema urbano colonial fué el sector comercial, siendo la Ciudad de México la sede de los más poderosos comerciantes, los cuales contaban con el capital y el -

poder político necesario para controlar en su favor, todas las transacciones que se hacían en el interior. Su alianza con los comerciantes de Cádiz les proporcionaban el poder político necesario para lograr sus fines monopolistas. El desarrollo de los Puertos de Veracruz y de Acapulco y la inhibición del surgimiento de otros fué, sin duda, determinado por este control monopolista del comercio. El sistema de caminos que vinculaba a los centros y ciudades importantes con la Ciudad de México, ilustra perfectamente la gran influencia que esta tuvo en la configuración del espacio colonial y explica, en cierta medida, su ininterrumpido desarrollo.

A partir de 1620, la economía platera se estanca o retrocede; - el comercio exterior se contrae y la escasez de mano de obra indígena se agudiza. Muchas haciendas se encierran en si mismas y adoptan un carácter autárquico, sobre todo en el norte. Para estas fechas la población indígena había disminuido considerablemente y, además, muchos de ellos se habían integrado a las nuevas poblaciones. También se multiplican las haciendas y estancias para reemplazar a las comunidades indígenas, cada vez más incapaces de abastecer a las ciudades españolas. La agricultura y la propiedad de la tierra se transforma en el centro de la vida económica.

Se puede afirmar que la configuración espacial se mantiene con sus rasgos más esenciales aunque algunas ciudades declinen (mineras) y otras florezcan (agropecuarias y comerciales). Es también durante el siglo XVII que se da el surgimiento y difusión

de la hacienda, la cual se convierte en un fenómeno cada vez mas importante.

Fue hasta finales del siglo XVIII, con las reformas del gobierno de los Borbones, que la Nueva España experimenta una sacudida en su desarrollo regional. En 1786, el país se dividió en 12 entidades político-administrativas, cada una bajo el mando de un intendente general, quien ejercía en ellas todos los atributos del poder: justicia, guerra, hacienda y fomento de actividades económicas y otras públicas. Estas reformas y el extraordinario auge económico que las acompañó, además de convertir a la Nueva España en el primer productor de plata del mundo y en el sostén de la economía española, tuvieron una serie de efectos que afectaron el destino de la Colonia, como fue el fortalecimiento de unidades territoriales dotadas de cierta autonomía y la paralela pérdida de poder y de la fuente de riqueza del consulado de México, lo que permitió que el auge económico general de la época fuera aprovechado por nuevos grupos y, a la vez, se fortalecieran algunas regiones. Todo esto agudizó las contradicciones internas que desembocaron en la lucha por la independencia.

2. La Conformación del Estado Nacional y la Nueva Estructura Territorial.

Después de consumada la independencia, los hechos más significativos que incidieron en la modificación de los espacios regionales fueron, en lo interno, la larga y penosa tarea de construir un estado nacional y la desarticulación del sistema y de los centros ligados a la antigua estructura colonial y, en lo externo, la mayor inserción de México en el mercado capitalista internacional.

En efecto, el periodo que va de 1821 a 1857, se significó por una serie continua de crisis políticas, resultado de los enfrentamientos entre las fuerzas del ala liberal (abogados, pequeños propietarios, comerciantes de provincia, clase media urbana) y del grupo llamado conservador (clero, grandes comerciantes, terratenientes), cuyos proyectos de construcción del estado nacional eran antagónicos. De estas luchas surgieron militares y caudillos que alcanzaron gran poder político y económico en diferentes regiones del país, lo que acentuó los rasgos ya presentes en la matriz económico-social de los últimos años de la colonia, como eran la dispersión de fuentes de poder y la heterogeneidad de la formación social. En lo económico, la dificultad

tad para conformar el estado nacional, residía en que la edificación del mismo se realizaba sobre "la anfractuosa topografía de estructuras precapitalistas que por su misma índole son incapaces de proporcionar el fundamento objetivo de cualquier -- unidad nacional, esto es, un mercado interior de amplia envergadura" 4/. El reflejo más evidente de todo lo anterior fué - la debilidad externa de todos los gobiernos de la época, la ausencia de un poder central fuerte y el correlativo incremento - de fuerzas e intereses locales.

A todo lo anterior se sumó una crisis económica aguda y prolongada, que fué consecuencia primero de los efectos de la guerra sobre la minería, la agricultura y el comercio, y más tarde de los tremendos gastos militares, de la inestabilidad de los gobiernos, y de la penetración económica de las grandes potencias y la pérdida de poder centralizador que ejercía la Ciudad de México sobre todo el país, dividiendo también las fuerzas que ordenaban el diseño urbano y regional.

Las continuas intervenciones extranjeras y la agitación política beneficiaron temporalmente a los puertos menores y a las regiones marginadas. Estas coyunturas que alentaban las actividades económicas del interior crearon la oportunidad antes impensable de que se manifestaran intereses vigorosos que se expresaban con fuerza en la coyuntura propicia y además perduraba una vez pasada ésta. El debilitamiento de la Ciudad de México se -

expresa con claridad "si señalamos en un mapa la magnitud en valores de los artículos de importación que se distribuían en las ciudades del interior del país después de pasar por la Ciudad de México, antes de quebrarse el sistema y después, en 1851-1852" 5/.

La desarticulación del antiguo sistema, trajo como resultado - que algunos centros económicos regionales establecieron ligas estrechas con los mercados mundiales y surgieron relaciones comerciales no previstas en el viejo esquema monopolista central, propiciando el crecimiento de regiones, como los de Monterrey-Matamoros, Guadalajara y de Mazatlán. Estos crecimientos y "la formación de nuevos polos regionales aparecen siempre ligados - al comercio exterior, y reproducen, a la escala local, rupturas y colapsos de los antiguos sistemas comerciales" 6/.

Se puede afirmar que la pérdida del predominio económico y político de los antiguos centros de control y el surgimiento de regiones con intereses ligados directamente a los mercados externos, y por tanto opuestos al centro, parece traducirse en - una relativa pérdida de poder y prestigio de los centros urbanos y en un reforzamiento correlativo de los intereses rurales. Esto se explica en cierta medida por el nulo apoyo que los gobiernos en turno dieron a la industria, en tanto que los agricult

res no requerían de grandes capitales para volver a producir - los artículos que demandaban las ciudades.

Todo esto significó un recrudescimiento del latifundio laico y de la situación de los indígenas que laboraban en las haciendas. La posición del país en el mercado internacional jugó también en favor de este resultado, pues los productos que la economía solicitó entonces (café, tabaco, azúcar, algodón, henequén) impulsaron la creación de economías agrícolas del tipo de planta ción.

Es hasta los primeros años de la segunda mitad del siglo XIX - que se observan indicios de una real conformación de un estado nacional y una reordenación económica y política, de nuevo dirigida por el centro. Este proceso se inició con Juárez. se - continuó con mayor claridad durante el porfiriato y se tradujo en la abolición de las alcabalas intraestatales y la centralización de los impuestos derivados de diferentes actividades económicas. Esta supresión de las alcabalas golpeó duramente el poder económico y político de los hombres fuertes y caciques - provinciales, ya que aquellas no solo les producían ingresos - considerables sino, además, significaban una extensa red de re laciones económicas y políticas. De esta manera se sentaron - las bases de un poder central fuerte, hasta llegar a producir una nueva reordenación del país a partir del centro y sobre ci mientos más claramente capitalistas.

Ctro de los determinantes fundamentales en la organización del espacio de esta época fueron los ferrocarriles. Estos se convirtieron en poco tiempo, en el agente más adecuado para que los productos demandados por el mercado internacional y, particularmente, por los Estados Unidos fluyeron rápidamente.

Es necesario aclarar que su introducción no solo no corrigió los desequilibrios regionales que ya existían, sino que aumentó estos en forma desmesurada y creó otros nuevos. Solo "las principales ciudades del centro, las ciudades de la frontera norte y el puerto de Veracruz, fueron los realmente beneficiados, -- puesto que acortaron considerablemente el tiempo-distancia que las comunicaba con los centros de distribución e intercambio hacia donde confluían las rutas ferroviarias" 7/. Es también con esta nueva articulación espacial que el ferrocarril conllevó, que la Ciudad de México recupera sólidamente su antiguo lugar de centro concentrador de la riqueza nacional, ya que toda la red ferroviaria confluía en ella.

Por otro lado, el hecho de que los ferrocarriles favorecieran el transporte a larga distancia y de los productos de exportación, necesariamente afectó a las circulaciones regionales y aumentó las desigualdades entre regiones exportadoras y centros administrativos y las zonas rurales que quedaron desintegradas del nuevo sistema de circulación. Fué la integración de "un mercado no nacional, en beneficio de los exportadores de pro-

ductos primarios y los comerciantes e intermediarios de la Ciudad de México, y la vinculación a la economía del norte, los hechos más significativos, perdurables y totales que destacan en la historia del México de ese tiempo" §/.

3. Desarrollo Industrial y Metropolización

En primer lugar, es necesario puntualizar que en el periodo - que va de principios del presente siglo a 1940, llamado de urbanización lenta, la configuración espacial no sufre cambios significativos aunque es precisamente aquí donde se sientan las bases de lo que en este momento son los rasgos más relevantes del México actual en cuanto a su desarrollo económico-social y a la estructura regional y urbana que le es concomitante.

En efecto, el antecedente más evidente del desarrollo económico del México moderno lo encontramos en el porfiriato, que es donde básicamente se inicia una fuerte formación de capital, fundamentalmente con las inversiones extranjeras directas en los ferrocarriles, la minería, el comercio y la industria y, por otro lado, con la exportación de bienes agroextractivos que realizaban los oligarcas nacionales. Este desarrollo de las fuerzas productivas a escala nacional se tradujo en un aumento de la producción del 2.7%, en relación con un aumento de la población del 1.4% 9/. Es por lo anterior, que algunos autores señalan a este periodo histórico, como el momento en que México emprendió la creación de su infraestructura moderna. 10/

Este proceso de desarrollo económico se interrumpió pocos años antes de la revolución y una parte importante de este acervo - de capital fue destruido durante el movimiento revolucionario, cuestión que se aunó a un descenso de la fuerza de trabajo como resultado de las luchas armadas, las enfermedades y la emigración; en este mismo contexto, el investigador L. Unikel, señala, como suceso de gran importancia, el rompimiento de los -lazos semif feudales que ataban a una significativa porción de - la población campesina a la tierra, cuestión que trajo como consecuencia que las ciudades crecieran en población, en particular la ciudad de México. 11/

Después de 1921, y hasta fines de la década de 1930, la población entró en un periodo de relativa estabilidad. La migración rural-urbana decreció considerablemente, en gran parte debido a la terminación de las acciones militares y a los efectos de la política de reforma agraria que por esos años empezó a tener importancia.

El México postrevolucionario, más que avocarse de manera prioritaria a la tarea de promover un desarrollo económico y regional de nuevo cuño, dirige su atención al logro de la consolidación del régimen de la revolución y a la centralización de los órganos de decisión política y económica. Esta preocupación del - grupo dirigente por lograr el mayor grado de cohesión posible,

cristaliza en 1929 con la fundación del Partido Nacional Revolucionario (P.N.R.), el cual perseguía, entre otras cosas, fusionar a nivel nacional "a la inmensa mayoría de los elementos revolucionarios -que se hallaban dispersos- y disciplinar debidamente las tendencias de los pequeños organismos regionales que dificultaban la marcha de la revolución" 12/. En los párrafos anteriores se nota claramente la búsqueda de una coherencia nacional de los diversos grupos que surgieron triunfantes del movimiento revolucionario y el fortalecimiento del centro integrador de éste, en detrimento del regionalismo y localismo reinantes. Lo anterior se imponía como requisito previo para que el Estado pudiera ser el instrumento por excelencia - para operar las transformaciones que era necesario realizar en la esfera económica y social.

Sin embargo, el fortalecimiento que logró el régimen revolucionario por medio del "aparato institucional mínimo" que era el P.N.R., se vió seriamente cuestionado por las clases trabajadoras a las cuales había golpeado la crisis mundial de 1929-1933. Fue esto lo que hizo palpable la necesidad de realizar reformas sociales profundas que satisficieran las expectativas de campesinos y obreros, para de esa manera seguir contando con su apoyo.

Fue durante el régimen de Lázaro Cárdenas (1934-1940) que se realizaron las reformas sociales más notables: se llevó a cabo

un reparto agrario que fué lo suficientemente grande - - - -
(20'136,935 Has.), como para abatir los principales centros de
poder político y económico de los terratenientes y se creó una
gran masa de potenciales compradores de bienes manufacturados;
se dió lugar a un sólido orden político y social que era tan -
necesario para el desarrollo económico del país. 13/

En lo que respecta a la política urbana y regional del Estado
mexicano en este periodo, se puede resumir diciendo que estuvo
fundamentalmente encaminada a obras públicas de infraestructu-
ra que sirvieran de base al desarrollo industrial y a la crea-
ción de una red mínima de comunicaciones que sustentaran tal -
desarrollo. La política de suelo se refiere básicamente a la
aplicación de la reforma agraria y al fortalecimiento del eji-
do colectivo en la economía agraria.

Terminado el régimen de Lázaro Cárdenas las condiciones para la
industrialización del país estaban dadas y la tarea se inició,
a tal grado que "si se quisiera informar con una palabra lo --
que caracteriza al periodo histórico que va de 1940 en adelan-
te, ésta sería: industrialización. Como proyecto político y -
económico no se expresó por primera vez en 1940, desde luego;
pero en este año los gobernantes mexicanos la proclamaron como
el propósito que en adelante estaría en el centro de toda la -
actividad nacional. Manuel Avila Camacho realizó su campaña -

electoral con un programa político que postulaba este proyecto con toda claridad" 14/. De esta manera, la política de desarrollo recibió como fin último el de la industrialización; el Estado asignó a su sector público la tarea de procurar por todos los medios a su alcance, las condiciones que hicieran posible ese objetivo; las reformas sociales, asimismo, comenzaron a concebirse como las palancas que debían impulsar el desarrollo, además de ser transformaciones de la realidad económica - dirigidas a satisfacer las necesidades más antiguas de las clases trabajadoras.

En concordancia con los planteamientos anteriores, la política financiera se convirtió en un instrumento destinado a crear condiciones estimulantes para que los inversionistas mexicanos y extranjeros desempeñaran sus funciones; el Estado se dirigió - cada vez más a invertir los fondos públicos en actividades productivas y, sobre todo, en la ampliación de la infraestructura, de modo que la actividad privada llegara a contar con el mayor apoyo material exterior; se pusieron en acción diversas medidas arancelarias y fiscales para proteger todas aquellas industrias que fueran sustituyendo la importación de bienes de consumo mediante su fabricación local; las demandas económicas de las masas trabajadoras se fueron restringiendo progresivamente y durante varios lustros se hizo uso de políticas inflacionarias que redujeron su participación en el ingreso; durante el gobierno -

de Miguel Alemán (1946-1952) se amplió considerablemente la construcción de sistemas de riego, la electrificación del campo y la apertura de vías de comunicación mas eficientes entre las zonas agrícolas de mayor productividad y los mercados nacionales y extranjeros, dando lugar a un impresionante aumento de la producción mercantil agrícola, a la formación de verdaderos "impe - rios capitalistas en el campo" y a una nueva concentración de la tierra y la riqueza en diversas regiones del país. En este periodo se reanudaron, y aún se intensificaron, las corrientes migratorias hacia las ciudades de México, Guadalajara, Monterrey y algunas de la frontera Norte. El ritmo de urbanización fue - tan grande, que algunos investigadores consideran que es prácticamente imposible que este proceso se repita.

Como consecuencia de lo arriba expuesto, los resultados no se hicieron esperar. Entre 1940 y 1950 "el producto nacional bruto creció a tasas anuales promedio de 6.7%, siendo en 1945 de 9.1. De 1950 a 1960 la tasa promedio anual fue de 6.1 y de 1960 a - 1969 de 7.1. En los mismos periodos las tasas de crecimiento de la población fueron respectivamente de 2.8, 3.1 y 3.4. A - partir de 1940 la producción industrial se desarrolló hasta alcanzar el 37% del producto nacional bruto en los años sesentas; actualmente, el sector industrial ocupa mas de una quinta parte de la fuerza de trabajo, habiendo aumentado en un 58% respecto a la cifra de 1940. La producción manufacturera representa -

más del 16% de la fuerza de trabajo y es el sector más dinámico de la economía mexicana. En 1940 los bienes de consumo constituían el 23% de total de las mercancías importadas; al finalizar la década de 1960 formaban sólo el 15%, mientras que la importación de bienes de capital se elevaban del 35 al 46% del total. Los productos manufacturados ahora constituyen el 25% del valor de las mercancías exportadas" 15/. Son estos datos, vistos aisladamente, los que han permitido a algunos estudiosos de este proceso hablar del "milagro mexicano".

Hasta aquí, hemos querido destacar únicamente el gran dinamismo que experimentó la economía mexicana en este periodo, sin hacer hincapié en las múltiples contradicciones que dicho proceso generó. A continuación trataremos de ver sus relaciones con el desarrollo regional y urbano y, mas específicamente, con el fenómeno conocido como metropolización.

Paralelamente al acelerado crecimiento industrial, se da un rápido ritmo de urbanización, cambiando sustancialmente la proporción de habitantes asentados en las áreas urbanas (localidades de más de 15,000 habitantes) y en las rurales hasta llegar a ser hoy en día un país predominantemente urbano. Aquí es necesario resaltar que esta urbanización ha seguido las pautas marcadas por el desarrollo económico nacional, caracterizado por su marcada concentración en contadas regiones del país.

Esta correspondencia entre concentración de capital y localización poblacional, queda claramente ilustrada con los ejemplos de las ciudades de México, Monterrey y Guadalajara. Un destacado investigador de la problemática urbana en el país, señala que "el proceso de concentración del capital industrial se dió paralelamente, por sectores y en territorio, principalmente en las zonas metropolitanas de México (ZMCM), Monterrey y Guadalajara, las cuales llegan a dominar la localización de la mayoría de la industria grande y dinámica del país. En 1975, el 60.9% de las mayores 639 empresas privadas nacionales, estaban localizadas en, o alrededor, de estas tres zonas metropolitanas - (48.5% en la ZMCM; 13.5% en Monterrey y 5.5% en Guadalajara), mientras las 251 empresas extranjeras mostraban aún más altos índices de concentración (56.2% en el Distrito Federal, 25.1% en el Estado de México y el 5.5% en Monterrey)" 16/. En cuanto a la concentración poblacional, observamos para ese mismo año que esas tres metrópolis aglutinaban al de la población total del país.

Este fenómeno de metropolización se explica en parte porque en esas ciudades se localizaba un mercado incipiente y con posibilidades de ampliación; una infraestructura económica y social adecuada y la existencia de fuerza de trabajo suficiente. Además influyeron una serie de otros factores, como: a) existencia de economías de aglomeración; b) facilidades de crédito y permisos arancelarios; y c) principalmente, que las inversiones

públicas se dirigieron mayoritariamente hacia esos centros urbanos.

Otra cuestión de suma importancia para entender el proceso de urbanización y de metropolización, es la que se refiere a la política agraria que instrumentó el estado mexicano. Esta política, desde los primeros años de la década de los cuarentas, consistió en subordinar la agricultura a los intereses industriales, desarrollando solo aquellos polos agrícolas que ayudarían a lograr tal objetivo, dando lugar a pautas desiguales de desarrollo. En este sentido, la casi totalidad del apoyo estatal se le brindó a las zonas de agricultura comercial en el noroeste y noreste en forma de inversiones en infraestructura hidráulica, facilidades para acceder al crédito y a los insumos técnicos, propiciando de esta manera que este sector agrícola "contribuyera sustancialmente a financiar la industrialización y permitieran al gobierno mantener los precios de los artículos alimenticios en las urbes a niveles convenientemente bajos al mismo tiempo que reducía, y al final eliminaba, las importaciones de cereales y aumentaba la exportación de productos primarios, dejando así la mayor parte de los recursos libres para invertirlos en maquinaria extranjera y artículos de transporte" 17/; por otro lado, es muy notoria la escasa asistencia estatal recibida por la mayoría de las zonas agrícolas de subsistencia, propiciando de esta manera la emigración de millones de campesinos hacia las ciudades en búsqueda de mejores condiciones de vi

da. ESTe flujo poblacional del campo hacia la ciudad se dirige mayoritariamente hacia las zonas metropolitanas anteriormente mencionadas, agudizando cada vez más la contradicción entre las clase sociales involucradas en los diferentes procesos de industrialización, urbanización y deterioro rural.

Así pues, vemos que la gran concentración de recursos productivos en las ciudades de México, Monterrey y Guadalajara dió comienzo con el crecimiento industrial de la década de los cuarentas, hasta llegar a constituir el desarrollo manufacturero más amplio y complejo del país, al grado que hay ramas de la industria que sólo existen en la casi totalidad de la inversión en el país, o que otorgan la mayor contribución al producto por rama específica 18/. Este proceso se reforzó cuando la actividad de servicios del sector terciario cobró una importancia como fuente de empleo, ya que el desarrollo de las manufacturas propició la concentración de los servicios, en particular de los más especializados.

Este proceso de metropolización ha traído como consecuencia serios trastornos en su entorno inmediato, al ir incorporando tierras agrícolas y forestales al ámbito urbano; y en el interior de la misma ciudad ha generado una manifiesta falta de estructuración entre las áreas de vivienda, industria y servicios, así como también el aprovisionamiento de infraestructura.

Por otro lado, la limitada capacidad de la industria para crear suficientes empleos, ha dado como resultado que los estratos de población que viven en niveles de subsistencia y se ocupan en actividades marginales, se amplíen notablemente, agudizando culitativa y cuantitativamente, no solo la problemática urbana, sino su proceso de desarrollo global debido a la dimensión, características y estructura de la concentración de la población.

4. La Situación Regional y Urbana Actual

En primer lugar, es necesario hacer hincapié en que la problemática urbana y regional que sufre nuestro país se explica en última instancia por la estrategia de desarrollo económico que se ha venido instrumentando, especialmente en los últimos cuarenta años, es decir, "son las formas de producción y de apropiación de los recursos productivos, así como las instituciones y las relaciones sociales y políticas que se derivan de ellas, los factores que explican en mayor medida el esquema de ocupación del territorio nacional" 19/.

En México, al igual que en la mayoría de los países capitalistas, el problema urbano-regional que más salta a la vista es la forma tan desequilibrada que el desarrollo socioeconómico se ha dado, manifestándose en disparidades regionales, en el ingreso percapita, en el nivel de vida de la población y, en general, en la distribución de la riqueza nacional.

La generación de estas disparidades regionales se pueden atribuir, en términos generales, a la conjunción de una serie de factores - geográficos, históricos y, principalmente como apuntamos más arriba, a la política económica. En esta última destacan los intereses económicos y políticos que ejercen la iniciativa privada y/o el estado en el control y manejo de los recursos naturales, así como de los factores de la producción.

Así pues, el desequilibrio regional y las diferencias sociales que la acompañan, se han hecho cada vez más agudas. De acuerdo con ciertos estudios del sector público 20/, en las entidades más prósperas con un ingreso promedio por habitante superior a 9 mil pesos anuales- vive el 30.3% de la población, se genera el 59.6% del valor total de la producción de la industria de transformación, se gasta el 55.8% del gasto total del conjunto de los gobiernos estatales, y el IMSS ampara al 29.5% de la población total. En cambio, en las entidades de bajo ingreso, que es donde reside la mayor parte de la población nacional, dichos indicadores manifiestan la situación inversa. Esto es producto, en primer lugar, de que el proceso de desarrollo se halla realizado marginando de sus beneficios a la mayoría de la población que deterioró su posición relativa con niveles proporcionalmente más bajos de ingreso. Además, la marginalidad es recurrente; el porcentaje más alto de analfabetas o de niños que no alcanzarán inscripción en la escuela primaria corresponde a las áreas rurales de los estados más pobres que, a su vez, son lo que carecen de comunicaciones, electricidad, agua potable y aún de los más necesarios servicios sanitarios, médicos y de seguridad social.

Los datos anteriores no son más que un reflejo de la situación de atraso socioeconómico en que vive una gran parte de la población de México, particularmente de aquellas que habita zonas rurales. Al lado de estas áreas pobres, coexisten unas cuantas

regiones más desarrolladas*, generalmente las que contienen a las principales ciudades del país; las pocas zonas agrícolas - altamente mecanizadas y los centros urbanos que han recibido - los beneficios del desarrollo petrolero. Es en estas regiones -principalmente en las ciudades- donde la accesibilidad a mercados amplios y diversificados de consumo, de fuerza de trabajo y de capital, la disponibilidad de buenas comunicaciones y servicios, todo ello generado por el propio crecimiento de la economía, de acuerdo con un patrón de capitalismo subdesarrollado, han sido utilizados plenamente por los intereses económicos y políticos nacionales y locales, principalmente, de grupos muy reducidos de la población. El resultado ha sido la acumulación progresiva de capital en unos cuantos lugares y en unas cuantas manos.

Resumiendo, podemos afirmar que el problema urbano-regional del México actual, es su aguda contradicción entre una gran concentración de los recursos económicos y de la población en contadas áreas urbanas y la dispersión de los restantes recursos en casi 100,000 poblados diseminados por todo el territorio nacional.

- - - - -

* Es obvio que en estas "regiones ricas" encontramos las contradicciones inherentes a los países capitalistas, a saber: concentración de la riqueza, miseria, falta de servicios y equipamiento urbanos, etc.; pero en relación con otras áreas, estas contradicciones se presentan en formas menos drásticas.

Lo anterior se traduce en altos costos sociales para satisfacer las necesidades de las grandes urbes, en la imposibilidad de dotar de servicios básicos a la población dispersa y al desaprovechamiento de recursos económicos y humanos de gran parte del territorio nacional.

III. MANZANILLO Y SU REGION.
ELEMENTOS PARA UNA INTER
PRETACION HISTORICA.

1. Antecedentes Prehispánicos y Coloniales

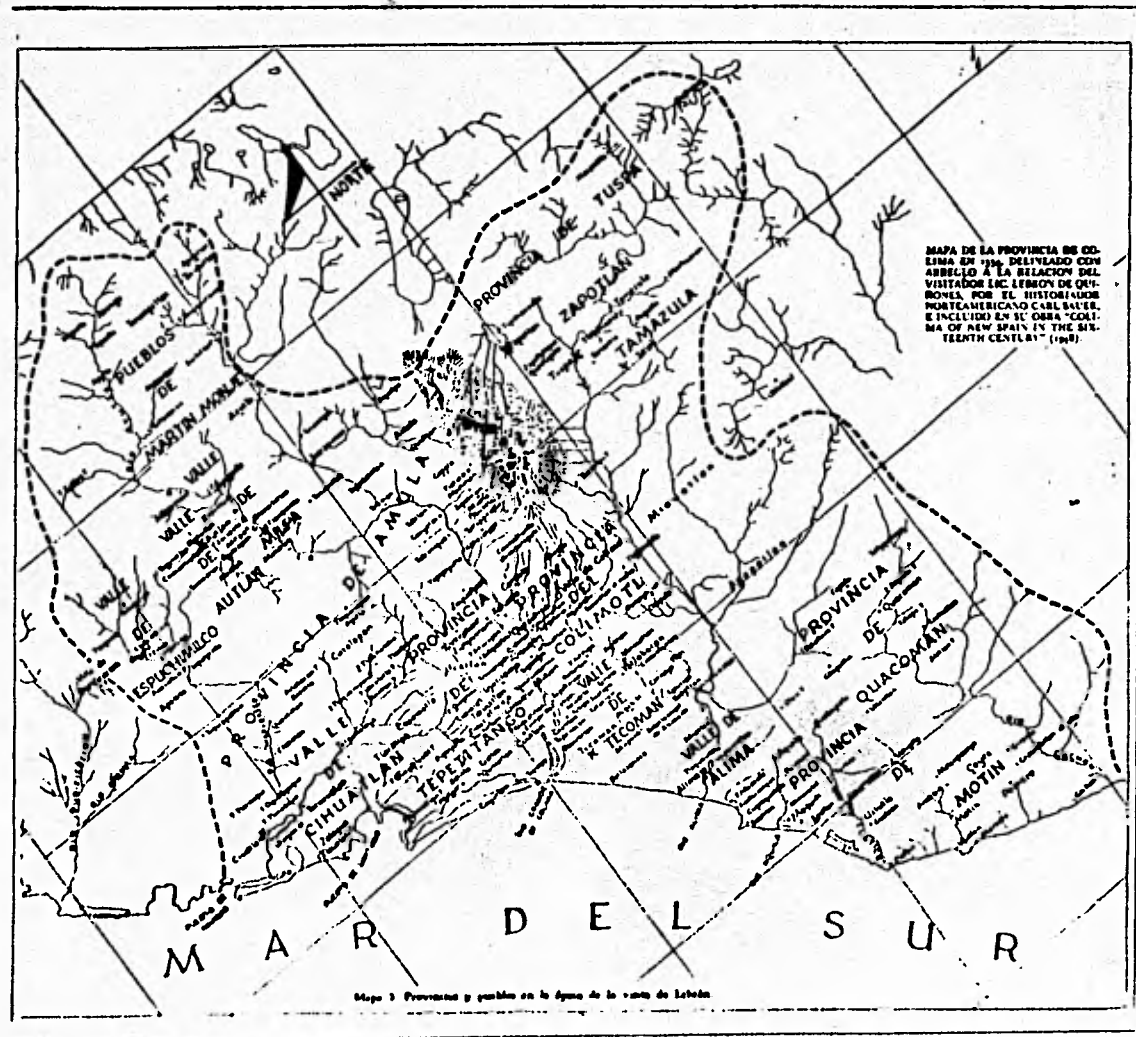
Como establecimos en el capítulo anterior, la organización territorial que prevaleció en el país desde la conquista hasta la irrupción de las reformas borbónicas en 1760, se configuró según los patrones prehispánicos de poblamiento. Al iniciarse la colonización, el asentamiento español en los centros y regiones del país con población indígena más concentrada y con organizaciones sociales y productivas más desarrolladas, permitía captar fácilmente los recursos de la población vencida.

Este patrón, como atinadamente lo indicara A. Moreno Toscano, "se mantuvo en lo fundamental en el centro de México, pero sufrió cambios y acomodados profundos a medida que avanzó el proceso de colonización... particularmente en las áreas donde el dominio de la confederación azteca había sido muy débil o nulo, y en las tierras nuevas que la búsqueda de oro y plata incorporó al territorio dominado por los españoles" ^{1/}. El caso del territorio colimense cae dentro de esta singularidad ya que - las fuerzas del conquistador Gonzalo de Sandoval, en su búsqueda ilusoria de yacimientos de oro y por la necesidad de establecer un puerto en el Pacífico para alcanzar las tierras de Oriente, se encontraron en esta zona con un fuerte y valeroso

ejército indígena tradicionalmente enemigo de los aztecas que fué sometido solo tras reñidos combates. Tal combatividad de estos pueblos agrupados en una "confederación chimalhuacana", orilló a los conquistadores a una guerra de exterminio que diezmó a la población indígena y dispersó a la mayoría de los sobrevivientes en zonas montañosas agrestes y en algunos puntos de la insalubre faja costera.

Acerca del poblamiento y la organización territorial que privaban antes de la llegada de los españoles, el historiador Carl Sauer aporta algunos datos significativos derivados del análisis de la "Relación de los Dociientos Pueblos de la Provincia de Colima" escrita en 1554 por el Oidor y Alcalde Mayor del Reino de la Nueva Galicia, Lic. Lorenzo Lebrón de Quiñones; apunta Sauer que "la población en la Provincia de Colima (Señorío de Colimotl) era de 350 000 habitantes; 200,000 de ellos para la costa y tierra caliente de Colima, Motín, Cihuatlán, Milpa, Autlán y Espuchimilco; y 150,000 para los altiplanos templados y fríos de Tamazula, Zapotlán, Tuxpan, Martín Monje y Coacomán" 2/.

A su vez, Anguiano T. nos describe la distribución de esta población prehispánica en algunas ciudades al afirmar que "había por lo menos ocho centros urbanos; en las tierras bajas se localizaban Alima (hoy Cerro de Ortega), Tecomán, Cihuatlán, Autlán



y Milpa (cercañas de El Grullo, Jal.): y en el antiplano, Tama-
zuala, Zapotlán y Iuxpan, teniendo cada uno de ellos entre --
cinco y diez mil habitantes" 3/.

Ahora bien, la desintegración de esta organización territorial
y urbana con las guerras de conquista fue tan brutal que treint
ta y un años después de la llegada de los primeros españoles,
cuando la Corona desplazaba a los colonizadores de sus posicio
nes de privilegio, el Oidor Lebrón de Quiñones en su "Relación"
al Rey de España le informa que "...en el Valle de Tecomán ha-
bía cuatro o cinco mil hombres y solamente encontró ciento ochenta
ta; que el Valle de Alima era tan grande y tan poblado que los
caseríos se extendían casi una legua y solo halló un pequeño -
pueblo de cuarenta indios bien trabajados y enfermos" 4/.

Encontramos en lo anterior dos importantes limitantes al esta
blecimiento del patrón tradicional de ocupación colonial: una,
la escasa población indígena que no favoreció la implantación
de encomiendas y estancias ganaderas de importancia, las cuales
se basaban en la explotación de grandes contingentes de mano de
obra sometida y que, a su vez, generaban el establecimiento y -
crecimiento de centros urbanos para su abasto y el desempeño de
actividades de carácter administrativo-militar y religioso; y
otra, la inexistencia de yacimientos de oro y plata, cuya explo
tación tan atractiva para la metrópoli de ultramar daba lugar

a la fundación de "reales de minas" y al crecimiento de ciudades y regiones agropecuarias en sus entornos.

En la entonces Provincia de Colima, que formó parte desde 1533 de la Audiencia de la Nueva Galicia hasta 1786, año en el que bajo el título de Partido de Colima pasó a depender de Valladolid, los escasos españoles que la poblaban (La ciudad se fundó con 60 españoles en 1522 y se le calculó una población de 100 españoles y 1,000 indígenas en 1614) introdujeron algunas actividades productivas y desarrollaron un reducido comercio en la capital de la Nueva España y otras regiones comunicadas por el "Camino Real de Colima" como lo fueron Valladolid (hoy Morelia) y Toluca.

Ese camino colonial construido bajo el primer Virrey Antonio de Mendoza en 1540, fue hasta fines del siglo XVII el único enlace con el resto del país y la ruta principal de abasto a la región, ya que el puerto de Santiago de la Buena Esperanza (hoy Manzanillo) descubierto por Saavedra y Cerón en 1527, se utilizó solamente para disponer las expediciones de Cortés a las Californias (1535) y para un exiguo comercio con las Filipinas realizado entre 1565 (tornaviaje del adelantado Fray Andrés de Urdaneta) 5/ y principios del siglo XVII en que el tráfico a oriente se regularizó con los viajes de la Nao de China entre las Filipinas y el puerto de Acapulco. El cabotaje entre estos dos -

puertos fue impedido durante los siglos XVI y XVII por la actividad de piratas ingleses y holandeses que merodeaban los litorales y llegaron incluso a incursionar en tierra firme.

Datan de esta época las primeras y mas importantes importaciones de esclavos negros, comercio explicable sólo por el despoblamiento y la consecuente carencia de mano de obra para las explotaciones salineras y cacaoteras, ya que según Oseguera, "Melchor Pérez (1560) vendía negros jóvenes y sanos en Colima a 500 pesos cuando un caballo valía 100" 6/.

Cuando a principios del siglo XVIII (1700-1750 según Osaguera) se construyó la desviación que unía la región desde Guadalajara hasta Manzanillo con servicio de diligencias desde Atenguique, el intercambio e integración económica con Nueva Galicia no mejoraron notoriamente puesto que la influencia de Guadalajara se limitó a ofrecer a la región servicios educativos fundamentalmente 7/. A las dificultades para establecer encomiendas u obtener tributos en la región, deben añadirse otras también determinantes de la lenta colonización: el desconocimiento de los cultivos adaptados a la tierra y al clima, el aislamiento y la falta casi total de comunicaciones con los grandes y distantes centros urbanos.

Ese despoblamiento y aislamiento en que se mantuvo la región du

rante dos siglos pese a su cercanía con la ciudad de Guadalajara capital del Reino de Nueva Galicia, de la cual paradójicamente formaba parte, también obedecía a los dictados del sistema comercial que imperaba en la Colonia y que afectaba con particular virulencia las regiones más distantes y por ello mismo más dependientes de la capital del virreynato, sede del grupo que monopolizaba el comercio exterior interior y centro que acumulaba el capital y el poder político necesario para controlar todas las transacciones que se hacían entre las diferentes regiones del país y, consecuentemente, impedir la conformación de centros urbanos alternativos que eventualmente pudieran romper el monopolio de la ciudad de México.

De esta manera, como observa Castells, la organización del espacio novohispánico derivada de la dominación colonial se caracterizó por la existencia de centros urbanos escasos y diseminados, la preeminencia de la metrópoli y, por último, la débil articulación interregional e interurbana, puesto que las ciudades quedaban directamente unidas con la metrópoli sin crear lazos entre sí 8/.

De lo anterior importa retener que en el estudio de los mecanismos que conformaron la economía regional y su organización espacial, las relaciones con la capital virreynal dificultaron el surgimiento de una economía interdependiente con regiones y ciudades cercanas; eso, aunado a las condiciones locales de despo-

blamiento original y escasez de recursos estratégicos a la colonia*, impidió la creación de un mercado interno que aún estrecho y localizado, hubiera sido determinante en el desarrollo de la región y en la emergencia de un sistema urbano.

Posteriormente, la aplicación progresiva de las medidas del imperio borbónico que llegaron a Nueva España entre 1760 y 1800, reformaron la estructura política, administrativa y económica de la colonia. Así, en 1786 comenzó a aplicarse la Ordenanza de Intendencias que dividía al país en 12 unidades político-administrativas, cada una bajo el mando de un Gobernador o Intendente General, quien sustituiría a las audiencias y corporaciones en el ejercicio de todas las atribuciones del poder: justicia, guerra, hacienda y fomento de actividades económicas y -- obras públicas.

El fortalecimiento de estas unidades territoriales dotadas de cierta autonomía y la correlativa fractura del poder y de la fuente de riqueza de la corporación más afectada, el Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México, permitió que el auge -

* El Puerto de Navidad, a pesar de su actividad durante el siglo XVI, cayó totalmente en decadencia en los siglos siguientes en beneficio de Acapulco, a tal punto que la carretera a Guadala-jira había prácticamente desaparecido. El acceso al Puerto de Navidad, base de la expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas entre 1557 y 1564, así como su aprovisionamiento de alimentos, madera, mano de obra y materiales diversos, se hizo por mar desde Tehuantepec y en algunos casos de Atlán, Jalisco. 9/

económico general de la época fuera aprovechado por nuevos grupos (medianos comerciantes y manufactureros de las provincias, pequeños agricultores, ganaderos y mineros, etc.) al grado de erigirse en 1795 dos importantes consulados autónomos de comerciantes en Veracruz y Guadalajara.

Al dividirse el Virreynato en Intendencias, Colima se agregó a Valladolid con el nombre de Partido de Colima, comprendiendo además las zonas de Coalcomán, Villa Victoria y Coahuayana, Mich. así como Tonila, Tecatitlán y Pihuamo, Jal. Los habitantes de todo el partido sumaban 12,696 y en la Villa de Colima (antes Santiago de los Caballeros) se registraron 4,314 personas en un casco urbano de 24 has. 10/ y en Tecomán, pueblo indígena, vivían alrededor de 1000 hab. en su mayoría indígenas y mulatos.

Diez años después, en 1796, el Partido de Colima pasó a depender políticamente de Jalisco, manteniéndose esta situación hasta consumada la independencia en 1823.

Durante todo este periodo y merced a las reformas borbónicas, entre ellas la Real Cédula de Consolidación de 1804 que extendió a Nueva España la política desamortizadora de los bienes de la iglesia, Colima reconoció un notorio progreso económico, principalmente en el ámbito agropecuario, ya que la iglesia poseía enormes extensiones de tierra sin explotarlas adecuadamente, -

obtenidas mediante "mercedes" otorgadas por la Corona Española, que se integraron a la producción bajo nuevos dueños.

En la última década del siglo XVIII había 23 haciendas en el Partido de Colima, entre las cuales destacaban por su importancia las de Conde Romero de Terreros (Conde de Regla), implantadas en la faja costera y dedicadas a la cría de ganado, cultivos de coco y cacao y extracción de sal en las lagunas costeras, éstas eran: Cuyutlán, Armería, El Colomo, Coalata, Los Pastores y Periquillo. Estas fueron junto con Tecomán, los más importantes asentamientos en la zona costera hasta la apertura definitiva del puerto y aduana de Manzanillo en 1825.

También se incrementaron notablemente el cultivo de la caña de azúcar y su beneficio en trapiches instalados en el altiplano cercano a la Villa de Colima (Queserfa, Buena Vista, Chiapa, Trapiche, La Capacha, Nogueras y San Antonio), así como el cultivo de algodón en las planicies costeras cercanas al poblado de Tecomán.

También se construyeron en esa época, una red de caminos "carreteros" que se utilizaron para el tránsito de recuas de mulas y carretas tiradas por bueyes, medios usuales para transportar los productos agrícolas y las arrobas de sal; en esa forma estaban comunicados los pueblos y haciendas ubicadas en el Valle

de Colima y en la zona costera. El auge económico, la inserción política, religiosa y educativa en el ámbito de Guadalajara y la creación del Consulado de Comerciantes en esta ciudad que rompió el monopolio del Consulado de México en toda la región del occidente, favorecieron el intercambio comercial entre la región y Guadalajara, adonde se enviaba vino de coco, sal, algodón en rama, alfajor, cacao, azúcar y panocha por la ruta de Atenquique, y se recibían productos manufacturados y otros artículos de diversa índole.

Al respecto, Revière D'arc menciona en su estudio sobre Guadalajara y su región que "La obra del Consulado... fué lo bastante importante,,, en la constitución de lazos comerciales sólidos entre la capital y su región. Los lazos comerciales se mantenían gracias a los diputados foráneos que se eligieron entre 1796 y 1814 en las principales ciudades de la región y aún fuera de ella" 11/.

Con todo, Guadalajara reutilizó en esta etapa los puertos de Navidad y San Blas para el aún escaso comercio marítimo con las costas de los actuales estados de Sonora y Sinaloa y con el puerto de Acapulco, aún cuando las condiciones portuarias de la bahía de Manzanillo (Santiago de la Buena Esperanza) eran más propicias. Suponemos que lo anterior se explicaría por el tradicional dominio que Guadalajara ejercía en la ruta por Autlán-Navidad, por ser esta la distancia más corta al Pacífico y por el

volumen exiguo de comercio prevaeciente en esa época que no requeriría de navíos y fondeaderos de mayores dimensiones.

En la etapa previa a la independencia, en el diseño de la región comenzaba a despuntar lo que ahora se denomina un "sistema urbano" determinado por la inserción en la esfera de influencia de Guadalajara.

En las primeras décadas del siglo XIX la ocupación del territorio estaba marcada por la existencia de tres caminos que comunicaban a la región con el interior del país, éstos eran: 1. el camino Colima-Atenquique-Zapotlán (Cd. Guzmán) - Guadalajara; 2. Colima-Atenquique-Valladolid-México; y 3. El camino del Puerto de Navidad a Autlán y Guadalajara, revitalizado nuevamente en esta época.

También existía una red secundaria de caminos que comunicaban a la Villa de Colima con Tecomán, Cuyutlán y la bahía de Santiago; a Tecomán con el Valle de Alima y el litoral de Michoacán; y al puerto de Navidad con Cihuatlán.

Las zonas más densamente pobladas eran: el Valle de Colima y la franja a ambos lados del Camino Real en dirección a Tenilia y Atenquique donde existían multitud de huertas frutícolas y haciendas azucareras con sus respectivos trapiches; el Valle de Tecomán y las fibras del Río Grande o Armería con haciendas ganade

ras y plantaciones de coco, cacao, algodón y frutales, además de la explotación de pozos salineros en los alrededores de la laguna de Cuyutlán; el antiguo Valle de Espuchimilco (hoy comarca de la Huerta) dominado por la fundación española de Villa de la Purificación, que comenzó a repoblarse al construirse el camino Guadalajara-Autlán-Navidad, lo que favoreció el establecimiento de postas de remuda y, posteriormente, el comercio de azúcar con Guadalajara; y por último, la bahía de Navidad y el Valle de Cihuatlán con extensas plantaciones de coco y otros frutales y algunas estancias ganaderas entre Cihuatlán y la desembocadura del Río Marabasco o Cihuatlán que hoy limita a los estados de Colima y Jalisco.

El único centro urbano de importancia en la región era la Villa de Colima de la cual no se disponen datos sobre su población, ya que entre 1793 (4,314 hab.) y 1830 (29,856 hab.) no se realizó ningún censo.

Otros centros de importancia vecinos al entonces Partido de Colima eran Autlán y Zapotlán (hoy Cd. Guzmán) con los cuales no existieron vínculos de importancia ya que la preeminencia de Guadalajara como centro político-administrativo, comercial, religioso y económico en general, propiciaba el aislamiento entre las incontables unidades que integraban su área de influencia en toda Nueva Galicia y regiones limítrofes.

Algunas villas, que se aglomeraban en torno suyo, complementaban esa incipiente red de centros de población en el Partido de Colima, éstos eran: Tecomán, Cihuatlán, Almoloyan (hoy Villa de Alvarez) y Purificación en el territorio que es ahora la Zona - Conurbada, y otras integrantes en ese entonces del Partido como lo fueron Tecatitlán, Zapotiltic y Pihuamo en Jalisco y Coalcomán, Coahuayana y Aquila en Michoacán. Ninguna de ellas rebasaba los mil habitantes al principiar el siglo XIX. También conviene mencionar que los únicos asentamientos en torno a la hoy bahía de Manzanillo eran las pequeñas congregaciones de Santiago y Salagua, con nula actividad portuaria, y la hacienda de El Colomo.

Si alguna generalización cabe hacer sobre los aspectos destacados de esta organización del espacio regional, podríamos remitirnos al análisis que Claude Bataillon hizo de las relaciones entre el campo circundante y la ciudad de México, particularmente las modalidades de asentamiento prevalecientes durante fines de la colonia en el altiplano central y que, sin temor a equivocarnos, también podrían acomodarse a la región que estudiamos:

- a. La configuración de la red de caminos obedecía a las exigencias de los distintos centros a los que se subordinó el territorio a lo largo de su historia. Así, las rutas principales de aprovisionamiento (primero desde México y luego de Guadalupe) y la necesidad de esta última de contar con

un puerto (Navidad) para el cabotaje con Acapulco y el noroeste, fueron los factores que definieron los principales caminos.

- b. El patrón de asentamientos se caracterizaba por la concentración de españoles y criollos y la dispersión de indígenas y diferentes castas.
- c. La estructura urbana la determinaba esa profunda segregación social (étnica). En la Villa de Colima, el centro y los barrios inmediatos los ocupaban criollos y españoles ubicados respecto al centro según su encumbramiento; la periferia y los caseríos inmediatos los habitaban indígenas, negros y los diferentes mestizajes.

La subordinación a los designios del centro provincial en general y, particularmente, de los grupos económicos que en ella concentraban el poder, explican también ciertas notorias ausencias:

- a. La ya señalada inactividad portuaria en las apropiadas bahías de Colima, debida al uso preferente de la ruta Acapulco-Navidad-Guadalajara, donde el Consulado de Comerciantes ejercía una mejor jurisdicción por su distancia de la Villa de Colima.

- b. La ausencia de parianes, tianguis y mercados de importancia en todo el Partido de Colima, por la absoluta dependencia del grupo de comerciantes locales respecto al aprovisionamiento de mercancías, dinero e incluso favores políticos provenientes del Consulado de Comerciantes de Guadalajara que centralizaban el comercio regional a través de la feria de San Juan de los Lagos; esta situación la padecieron también algunas zonas cercanas mas ricas y densamente pobladas como Zapotlán, Autlán y Sayula.
- c. La débil articulación entre los centros urbanos mencionados que aún cercanos o comunicados, como fué el caso de Zapotlán y Colima, no crearon lazos fuertes entre sí y en cambio se unían directamente con Guadalajara. La resistencia de los comerciantes de esta última a ceder privilegios y menguar su posición monopólica explicarían tal separación.

Esta estructura prevaleciente en toda la Nueva España y generada por la reorganización borbónica ya aludida, contenía en su seno los gérmenes de su descomposición: la importación de funcionarios españoles para dirigir el gobierno y la administración extremó el descontento de los criollos, el fortalecimiento de unidades territoriales con autonomía permitió que el auge general de la época fuera aprovechado por nuevos grupos que ascendieron rápidamente en la escala económica sin que mejorara su re-

presentatividad política y, finalmente, la pérdida de poder por parte de corporaciones tradicionales como la iglesia cuyo bajo clero diseminado en la región aprovechó la coyuntura para identificarse con las fuerzas e intereses locales, especialmente - con los pequeños y medianos rancheros cansados de la expansión y dominio de las haciendas, y los comerciantes criollos oprimidos por el control de Guadalajara.

Todo esto agudizó las contradicciones internas de la colonia y desembocó finalmente en la lucha por la independencia desarrollada entre 1810 y 1821.

2. Integración Regional: Del Antiguo Puerto al Ferrocarril a Guadalajara. (1825-1909)

En la región, el descontento contra el dominio de Guadalajara por parte de la oligarquía local (pequeños comerciantes y manufactureros, agricultores, funcionarios criollos, etc.), se reflejó en el movimiento de segregación respecto a Jalisco al consumarse la independencia y erigirse como Territorio Libre en 1824. Este territorio se delimitó tal como ahora existe el Estado de Colima, en oposición a las iniciativas de la Junta Patriótica de la Nueva Galicia creada en 1821 y que pretendió crear una vasta provincia alrededor de Guadalajara, para lo cual "elaboró leyes sobre la agricultura, la enseñanza pública, la necesidad de estadísticas, la asistencia pública, etc." 12/.

El periodo que se inició con la insurrección de Hidalgo en contra del dominio español (1810) y que terminó con la llegada de Porfirio Díaz a la presidencia (1876) se caracterizó por un estancamiento económico general en el país surgido de lo destructivo de las guerras mismas y de la prolongada etapa de inestabilidad política que acompañó a la independencia. A esto, se sumaron los tremendos gastos militares destinados al apaciguamiento de las crisis políticas y a enfrentar las dos guerras con Francia y la intervención norteamericana.

La incapacidad financiera del gobierno para propiciar una adecuada red de caminos y nuestra intrincada geografía, fragmentaron al país en multitud de regiones que por su aislamiento impedían la formación de un mercado nacional. Lo prohibitivo de los costos del transporte y el obstáculo al comercio que significaban las alcabalas impuestas por los estados contribuyeron a acentuar más el estancamiento general.

El monto de los impuestos a las transacciones tanto federales como estatales y los elevados costos del transporte por arriería, significaban una carga muy pesada para la producción interna destinada al comercio, quizá hasta del 20 al 33 por ciento del valor de los bienes en el mercado. Esta estructura ocasionaba que los productos nacionales con frecuencia resultaban gravados más pesadamente que sus competidores importados, a pesar de los elevados aranceles que pagaban los artículos de importación 13/.

Con el debilitamiento del control económico de la ciudad de México y el deterioro progresivo de los grupos de comerciantes en las principales ciudades y de sus agentes en el interior, se dio la penetración de diversas potencias por apoderarse de los mercados y recursos del país.

Algunos centros económicos regionales llegan a establecer ligas estrechas con los mercados mundiales, desarrollándose con inde-

pendencia de los antiguos centros de dominio como México y Guadalajara y aún en oposición a ellos. Así se generaron, en contrapartida con la penuria general, nuevas regiones económicas y fracciones políticas en muchos puertos y en zonas fronterizas - al norte del país.

Cobraron tal importancia los puertos y aduanas para los gobiernos de la época que de ellos provenía más del 60 por ciento de los ingresos de la federación, influyendo con mucho en la estabilidad económica del régimen.

Después de considerar lo anterior, cabe señalar junto con Moreno Toscano y Florescano que "... 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 que se suceden, sean 'conservadores' o 'liberales', dependen de los ingresos recaudados en los puertos y aduanas fronterizas. Estos sufren repetida y alternadamente ocupaciones, cierres y clausuras, que a su vez motivan la apertura de nuevos puertos y aduanas que desarrollan flujos comerciales e intereses regionales y desarticulan el antiguo sistema o introducen modificaciones perdurables, tanto en las regiones mismas como en el sistema en general" 14/.

Estos antecedentes nos permitirán una comprensión mas clara del papel que el puerto de Manzanillo desempeñó en el proceso de -- constitución regional.

Por gestiones de los grupos de poder colimenses recién liberados del control de los comerciantes de Guadalajara y por necesidades del gobierno independiente de comerciar con otras potencias por la reciente expulsión de los españoles y la salida de sus capitales en 1825, se abre inicialmente el puerto de Manzanillo ese -- mismo año al tráfico de altura y cabotaje. De esta fecha hasta 1848 en que se abrió definitivamente, se dieron sucesivos cie -- rres y aperturas sujetas a las diferentes coyunturas nacionales e internacionales.

En 1837 el comercio exterior fué cancelado, reduciéndose al ca -- botaje. En 1838, durante el bloqueo francés, se cerraron los -- puertos de Acapulco, Veracruz, Mazatlán y Tampico, por "sustraer se a la obediencia del gobierno", y se abre de nuevo el de Manza -- nillo, junto con Alvarado y Tuxpan, al comercio de altura. En -- 1839 queda de nuevo reducido al cabotaje con la reanertura de -- los puertos mayores y en 1842 se llegó al extremo de retirarle incluso esta autorización, lo cual provocó su despoblamiento. En 1846, durante la intervención norteamericana y el bloqueo a -- Veracruz y Tampico, se cerraron también Matamoros y Mazatlán y se reabrieron al comercio de altura Manzanillo, Alvarado y Tux -- pan. En 1848, se cerró temporalmente y a mediados del mismo --

año, se rehabilitó definitivamente para el comercio exterior y el cabotaje 15/. Es claro que las intervenciones extranjeras y la agitación política de la época beneficiaron temporalmente a los puertos menores y a regiones marginadas, puesto que se establecían corredores de circulación legal de mercancías en regiones que antes no estaban integradas al sistema. Sin embargo, esas circulaciones regionales, en lo que respecta a Manzanillo y al periodo 1821-1848, no llegaron a consolidar grupos fuertes con intereses arraigados a la región debido a la contingencia del tráfico. Algunos estudios sobre este aspecto señalan una enorme importancia al papel que el contrabando jugó en la actividad comercial de los puertos clausurados por motivos políticos y que obligó al gobierno en 1848, a reducir los aranceles de los productos importados considerando: "que cuando cese el estado de guerra... han de disminuir considerablemente por un tiempo las importaciones de efectos extranjeros al no poder competir éstos con los que se han introducido durante la ocupación de nuestros puertos por las fuerzas americanas" 16/. No obstante, y aún cuando por razones obvias no se dispone de estadísticas al respecto, el despoblamiento del puerto de Manzanillo que registraba sólo 51 habitantes en 1846, desecha esta hipótesis realmente tentadora para explicar la emergencia de grupos regionales con importantes funciones económicas y políticas. De haber existido un flujo ilegal de mercancías que fuera importante, no se habría despoblado tan drásticamente el puerto entre el cierre total de 1842 y la apertura definitiva en 1848. Además, tal

comercio tenía que reconocer obligatoriamente su tránsito por la ciudad de Colima, única vía existente en ese entonces hacia el interior del país y lugar en que se ubicaba la aduana; un su puesto camino alternativo por la ruta de Navidad hacia Guadalajara demandaba el cruce de aproximadamente 60 kms. de selva vir gen hasta Cihuatlán, lo cual elevaría considerablemente los cos tos de transporte al grado de perder competitividad estas mercancías frente a las nacionales.

Los sucesivos cierres del puerto en este periodo no obedecían entonces al desacato de los ordenamientos centrales, sino a la incapacidad del aparato administrativo para controlar en tiem pos normales, de relativa paz, los puertos tradicionales y aque llos abiertos eventualmente.

Del periodo 1821-1853, Luis González afirma que "En medio de la guerra civil y las guerras con Francia en 1838 y Estados Unidos en 1848, cada partícula de México recayó en el autoconsumo... la norma fue la pobreza y el aislamiento en todos los sectores de la actividad humana y, sin embargo, los contactos con el ex terior fueron mayores que en la colonia" 17/.

En este conflictivo periodo y sobre todo después de la apertura definitiva del puerto en 1848, Colima reconoció importantes pro gresos en la agricultura, el comercio interior y exterior, y aún en la industria. Desde 1846, año en que se constituyó como Te--

territorio Libre segregándose de Michoacán de quien dependió diez años como Distrito del Sudoeste, se dieron las condiciones de - autonomía necesarias que posibilitaron el auge económico de los grupos locales.

Además del cacao, cocoteros y maíz, desde la época colonial se hicieron grandes plantaciones de algodón en la planicie costera (Tecomán) lo cual permitió posteriormente establecer fábricas - de hilados y tejidos en la ciudad de Colima: "San Cayetano" en 1842, "La Atrevida" en 1850 y "La Armonía" en 1867. 18/

La producción anual de algodón era de alrededor de mil pacas con 400 libras cada una y el resto de la demanda era cubierta por la Costa Grande de Guerrero a través del cabotaje Acapulco-Manzanillo 19/. También destacaron la producción de azúcar (20 mil -- arrobas anuales), alcohol, aceite de coquito, sombreros de palma real y tejidos artesanales de lana 20/.

El tráfico de altura (mayoritariamente importaciones) se ejercía principalmente con el puerto alemán de Hamburgo: "En el siglo pasado las barcas veleras alemanas sostenían un itinerario regular entre Europa y Manzanillo, conduciendo gran variedad de mercancías como vinos, cerveza, cemento en barricas, herramientas y - otros muchos artículos que no se producían en nuestro país. Esas embarcaciones, a su regreso y por falta de mercancías para lastrarlas, eran cargadas a su máxima capacidad con piedras que ser

virfan posteriormente para empedrar las calles de Hamburgo" 21/
La influencia del comercio con Alemania dió lugar al establecimiento de casas comerciales de enorme importancia en la economía regional pues según Oseguera efectuaban diversas operaciones que correspondían más bien a funciones bancarias "para mediados de - ese siglo se significaban por su prestigio las firmas Oetling y Flor, Arnoldo Vogel y Cía, Gustavo Struck, Vandervil Vogel y - - Cía; ésta última obtuvo en 1860 utilidades de un millón de pesos en Manzanillo, superior al ingreso estatal, que en ese año era - de \$50,000.00

Estas casas manejaban las mercancías de importación, hacían préstamos, habilitaban a terratenientes, libraban giros sobre Aguascalientes, Zacatecas, Guadalajara, Guanajuato, Ciudad de México y en general para toda la República; en una palabra, hacían las funciones de bancos" 22/.

Ese comercio marítimo se extendía principalmente hacia Guadalajara, adonde la mayoría de las mercancías se transportaban por medio de grandes recuas a través del camino por Zapotlán. De esta forma, durante la segunda mitad del XVIII, prosperaron muchas casas comerciales en Manzanillo, pero también en Colima y Zapotlán ya que los productos no estaban tan gravados por los precios del transporte como lo estaban en Guadalajara. Esta situación ventajosa configuró las áreas de influencia de esas dos ciudades sobre la zona limítrofe de Michoacán y la región sureste de Jalisco. Es

ESTADO DE CUENTAS DE GASTOS DE LA EMPRESA 1965

DESCRIPCION	CANTIDAD	VALOR UNITARIO (Dólar No. 1000)
Algodón	31250,000 Libras	260,000
Capital de accion	24100,000 Libras	170,000
Naf.	110,000 Papeles	110,000
Costo de mano	11075,000 Libras	107,500
Fuel	110,016 Pa. brea	10,000
Costo	---	8,000
Arroz	300,000 Libras	7,500
Cacao	10,500 Libras	6,250
Sal	10,000 Libras	5,000
TOTAL:		641,000

NOTAS: Fbra. Crecer el de Fambila. "El Chispado de Colima"
 El. C. de la F. de Colima
 Colima, 1965.

te corredor mercantil fue uno de los determinantes para que durante el imperio de Maximiliano de Habsburgo, al dividirse éste en departamentos, el de Colima comprendiera los Cantones de Sayula, Son Gabriel y Cd. Guzmán.

En 1869, el flujo comercial con Guadalajara ya era tan importante que se estableció la comunicación telegráfica con la ciudad de Colima.

Al progreso general de la región contribuyó la creación en 1879 del primer banco en la zona; este fue el Banco de Descuento y Circulación de Billetes, creado por un grupo de prósperos negociantes y políticos locales encabezados por el célebre Francisco Santa Cruz y Ramón de la Vega. El primero, propietario del ingenio azucarero de Quesería, de las salinas de Cuyutlán y haciendas arroceras, además de haber gobernado el estado durante tres periodos entre 1869 y 1902. El segundo, periodista liberal, introductor y principal impulsor del cultivo de café y de la industria textil al fundar la primera fábrica en 1842 y también gobernador del Estado en dos ocasiones.

El tráfico portuario no se limitaba al comercio exterior, ya que desde la apertura definitiva hasta el porfiriato (casi 30 años), existió un constante comercio con la costa del pacífico, especialmente con Sonora, Sinaloa y Baja California, zona sin comunicación con los mercados interiores hasta finales del siglo XVIII en que se construyó el FF.CC. Guaymas-Nogales.

En el álgido periodo comprendido entre la consumación de la independencia y el inicio del porfiriato (1821-1877), la lenta -- evolución demográfica no correspondió al incremento de las actividades económicas y entre algunos censos llegó a registrar -- fuertes descensos de población debido al azote de numerosos temblores, inundaciones y ciclones, pero sobre todo, por dos epidemias de Cólera Morbus en 1833 y 1850 que provocaron miles de -- muertes 23/.

Un texto del Prof. Oseguera resume esta evolución: "En 1826 el territorio estaba poblado por 41,429 personas; en 1830 eran -- 45,538; para 1831 se calcularon 40,000; en 1834 el Ing. Marcot apreció 47,000; en 1842 el "Siglo XX" supuso 51,000; y el Sr. -- Ramón R. de la Vega 52,000. El censo de 1846 arrojó 61,243 habitantes; el de 1856, 52,770; el de 1861, 63,097; el de 1871, -- 65,817. 24/.

Vemos así que, en 45 años la población creció a un ritmo excesivamente lento. Para la única ciudad de importancia en el estado, la situación demográfica fué de franco retroceso; la Villa de Colima tenía en 1830 casi treinta mil habitantes y en 1871 -- solo eran 23,379, según la misma fuente citada.

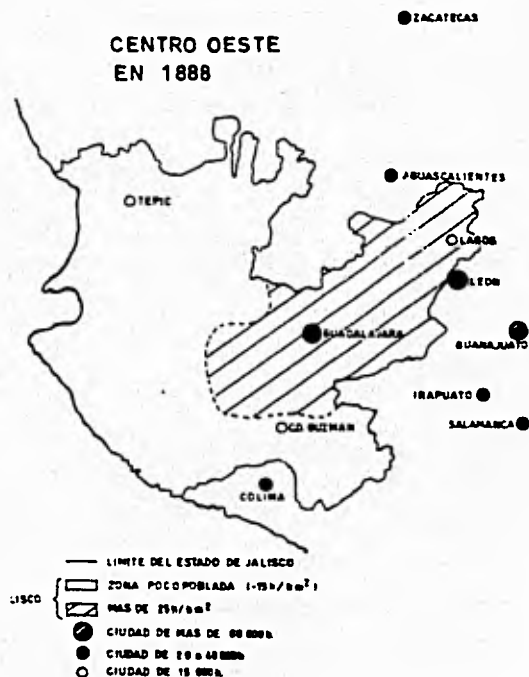
La zona inmediata al puerto de Manzanillo comenzó a poblarse -- lentamente a partir de su reapertura definitiva en 1848. Si en 1846 era un caserío con solo 51 habitantes, en 1854 ya contaba

con Fundo Legal que incluía a los cercanos poblados de Santiago y Salagua, y en 1873 ya era un municipio más en el estado, abarcando desde la desembocadura del Río Armería hasta el límite con Jalisco. No se cuenta con datos demográficos de los poblados de la bahía sino hasta 1900, año en el cual el puerto tuvo 1549 habitantes, y junto con la población aledaña sumaban - 3,687 habitantes.

El esquema de poblamiento en 1871 muestra una marcada dispersión (42,258 hab. fuera de la capital), con una densidad promedio de 8.1 hab./km². si descontamos a los radicados en Colima y 12.2 - hab./km². como densidad promedio general.

Las áreas más densamente pobladas siguieron siendo los entornos agropecuarios y la franja del camino real cercanas a los mil habitantes como Villa de Alvarez (muy próxima a Colima), Comala, Cuauhtémoc, Coaquimatlán y Suchitlán, y multitud de haciendas sembradas de caña, café y tabaco. En la franja costera los alrededores de la Villa de Tecomán y las riberas del Río Armería también se encontraban muy pobladas, sobre todo a partir del auge algodonero en los Valles de Tecomán y Alima que se incrementó con el ya mencionado establecimiento de fábricas textiles en Colima.

Entre 1871 y 1872, el vapor "Colima" recorría 36 kms. de la laguna de Cuyutlán para el transporte de carga y pasaje entre an



**EVOLUCION DE LA POBLACION DE GUADALAJARA COMPARADA
CON LA DE VARIAS CIUDADES DEL CENTRO-OESTE.**

	1800	1813	1838	1857	1877	1888	1890
Guadalajara	30,000	-	45,000	75,000	-	-	107,000
Aguascalientes	-	13,500	-	-	31,842	52,000	-
Colima	-	-	-	-	23,579	26,257	-
Tepic	-	-	-	-	12,000	13,000	-

FUENTE: Obtenido de los cuadros No. 2 y No. 4 de: Riviere D'Arc. H. "Guadalajara y su Región" pp 50 y 57. SEP Setentas, México 1973.

zanillo y Cuyutlancillo. Esta actividad influyó en el crecimiento de haciendas como la de Cuyutlán, Armerfa y Periquillo que enriquecieron sus actividades al convertirse en criaderos de mulas y postas de remuda para la arrierfa entre Cuyutlancillo y Colima.

Paralelamente al progreso de Manzanillo, se dió el estancamiento de la zona de Navidad y Cihuatlán en el vecino litoral de Jalisco.

El arribo de Porfirio Díaz al poder y la aplicación de las medidas de fomento económico que caracterizaron su gobierno, junto con la represión política y social propias de una acumulación originaria "sui generis", modificaron sustancialmente la vida económica, política y social del estado de Colima y, particularmente, del puerto de Manzanillo y su "hinterland".

Conviene pues, una recapitulación de los aspectos más generales de este periodo tan importante en la historia del país y particularmente de la región.

Es indudable que la estabilidad política fué un ingrediente esencial del crecimiento porfirista que se logró con una estrategia de desarrollo que en esencia consistió en adoptar todas las medidas necesarias para atraer a México a la inversión extranjera, "de acuerdo con la teoría de que el capital, habilidades y mercados que los extranjeros tenían bajo su dominio, eran

indispensables para el crecimiento de México" 25/. Para ello fueron abolidas las antiguas restricciones sobre la inversión extranjera y se emprendió un elaborado conjunto de incentivos con resultados asombrosos.

Uno de los renglones en que se concentró la inversión extranjera fué la construcción de ferrocarriles, ya que en 1877, el país sólo contaba con los 460 km. de vía del Ferrocarril Mexicano que unía a la capital con el puerto de Veracruz.

Cossío Villegas, dice al respecto que "Las vías férreas que fueron tendiéndose con más lentitud de la deseada, comunicaron de modo directo o indirecto grandes zonas del país antes aisladas entre sí, unieron un mercado local con otro fundiéndolos poco a poco para hacer un sólo mercado regional, más amplio y homogéneo, por supuesto. Por añadidura, esas mismas líneas férreas penetraron en zonas cuya explotación había sido diferida a causa de su aislamiento, pues precisamente la falta completa de transportes hacía incosteable la venta de sus posibles productos. Y por si algo faltara, los ferrocarriles impusieron un proceso de relocalización de consecuencias incalculables: empobrecieron, temporal o permanentemente, a unas zonas, y enriquecieron a otras de modo más estable, todo ello con provecho de la economía general del país. Las nuevas rutas postales y los vertiginosos medios de comunicación que fueron el telégrafo, el cable y el teléfono, también afirmaron y ampliaron el sistema circulatorio nacional" 26/

El aumento del comercio exterior con los Estados Unidos y particularmente con la costa oeste, provocó un interés inusitado del gobierno por construir una línea de FF.CC. entre Guadalajara y Manzanillo, que resultaba técnica y económicamente más factible que la ruta entre México y Acapulco debido a los obstáculos topográficos que ésta última ofrecía. De tal suerte que desde -- Marzo de 1878 se otorgaron una serie de concesiones a diversas entidades y compañías para su construcción. Las fases de la misma, fueron las siguientes, según Fco. Calderón: "El 5 de septiembre de 1882 hizo su primer viaje la locomotora en un tramo de 8 kms. entre Manzanillo y Tepalcate... el 18 de Nov. se terminó la línea Manzanillo-Armerfa de 44 kms.... entre 1888 y 1890 se concluyó el tramo entre Armerfa y Colima, de 94 kms... en Diciembre de 1900 estaba listo el tramo entre La Vega y San Marcos (de 45 kms.) y en 1901 llegó a Tuxpan, a solo 192 km. de Guadalajara a donde llegó finalmente en Octubre de 1909, fecha en la que se hizo el primer recorrido "completo" 27/.

La comunicación con Guadalajara se estrechó más en ese periodo al inaugurarse en 1883 el servicio telefónico con la Ciudad de Colima.

Volviendo al texto de Cossfo Villegas, vemos que:

"Cuando, tras una lucha en verdad heroica, se logra en 1984 el anhelado equilibrio presupuestario, se consideró prudente crear

SISTEMA FERROVIARIO
EN EL AÑO DE 1880



SISTEMA FERROVIARIO
EN EL AÑO DE 1884



SISTEMA FERROVIARIO EN EL AÑO DE 1898



SISTEMA FERROVIARIO EN EL AÑO DE 1898



SISTEMA FERROVIARIO EN EL AÑO DE 1910



una "reserva" de diez millones de pesos para hacer frente a un deficiente ocasional futuro; como, lejos de sobrevenir, la reserva pronto rebasa la suma fijada, se toma la insólita medida de que el Estado invierta sus sobrantes en fomentar el progreso económico nacional. Pues bien, de las varias inversiones que hizo en sus últimos años, la partida mayor, de casi veinticinco millones de pesos, se destinó a obras portuarias, cuyo único significado posible era, por supuesto, facilitar el comercio internacional del país" 28/.

Las obras portuarias emprendidas en Manzanillo entre 1900 y 1908 consistieron en la construcción del rompeolas, malecón y canales de saneamiento (comunicación con el mar) para las lagunas adyacentes de Cuyutlán y San Pedrito, cuyo estancamiento constituyó uno de los obstáculos al desarrollo del puerto debido a la insalubridad que generaban. También se construyó la línea telegráfica entre el puerto y Guadalajara en 1900.

Puede afirmarse que a partir de estas medidas porfiristas (FF. CC. y obras portuarias) comenzó el poblamiento sostenido del puerto y localidades adyacentes, pues desde 1910, los sucesivos censos realizados no volvieron a registrar retrocesos ni estancamientos en el volumen de población. Para ilustrar la importancia decisiva de esas medidas, presentaremos -adelantando el desarrollo temporal de este estudio- un cuadro comparativo entre las series demográficas del puerto y la capital del estado:

Año:	1900	1910	1921	1930	1940	1950	1960
Manzanillo	1,545	1,503	2,998	3,669	6,831	16,351	24,082
Colima	20,698	25,148	28,326	21,117	22,601	28,656	43,518

FUENTE: Distribución Geográfica de la República Mexicana, UNAM. 1962.

A su vez, la estabilidad política, la mayor división del trabajo generada por el desarrollo de nuevas actividades económicas y el proceso lento, pero indudable, de concentración demográfica en las principales localidades, fueron los estímulos que -- sostuvieron el crecimiento de la agricultura en la región y en todo el estado de Colima en general.

Al respecto, Luis Cossío Silva apunta que "Colima, situada favorablemente para enviar sus productos por mar hacia mercados distantes, y con una producción local suficiente, gozaba de una situación distinta y mejor (que los estados de Michoacán, Guerrero y Oaxaca). Por eso, su producción a más de poder satisfacer sus necesidades propias, permitía obtener remanentes exportables... Exportaban maíz y arroz a Guatemala y a otros estados e incluso al extranjero remitía azúcar, café y añil" 29/.

Sin embargo, el abastecimiento de arroz y maíz al pacífico norte declinó con la competencia de Tepic, Guaymas y Nogales al -- contar estas también con los beneficios del Ferrocarril del Pacífico. El arroz, que llegó a ser el principal cultivo en las

primeras décadas del porfiriato no podía resistir los altos fletes a lomo de mula hacia el interior; cuando el FF.CC. llegó a la región, ya Morelos y Michoacán se habían apoderado de los mercados del Altiplano y del Bajío.

El comercio con Tapachula, Tehuantepec y Guatemala continuó en cambio, gracias al tráfico de buques norteamericanos hacia Panamá.

Se han mencionado algunos de los factores positivos que trajeron consigo la comunicación por ferrocarril y el desarrollo por tuerrio, pero se dieron también una serie de trastornos negativos para la región:

- a. La integración de este nuevo mercado, benefició solo al gobierno federal, a los exportadores de productos primarios y a los comerciantes e intermediarios de las ciudades de México y Guadalajara y en reducidas dimensiones a los de Manzanillo.
- b. El hecho de que los ferrocarriles favorecieran el transporte a larga distancia y a los productos de exportación, necesariamente afectó a las circulaciones regionales de mercancías que recorrían solo distancias cortas, lo cual aumentó las desigualdades entre las regiones exportadoras o centros distributivos (como Guadalajara y México) y las zonas

que quedaron desintegradas del sistema de circulación.

En el primer caso, destacan los siguientes hechos: la eliminación de las alcabalas, que suprimió un importante renglón de ingresos para la hacienda estatal y el acaparamiento por parte del gobierno central de un 85% de los ingresos de la aduana de Manzanillo para el pago de la deuda pública durante las dos primeras décadas del porfiriato, y para el incremento de la "reserva" en sus últimos años 30/.

En la segunda índole de trastornos pueden incluirse: cierre de las nascentes fábricas de textiles de algodón en la ciudad de Colima ante la competencia de las de Guadalajara, que con mejores recursos financieros, tecnológicos y de localización respecto a las zonas algodoneras, se apoderó del mercado regional del sureste de Jalisco y noroeste de Michoacán gracias al ferrocarril; el estancamiento de los grupos de comerciantes de Colima, por las mismas causas, ya que el mercado regional no accedía a los caros productos de exportación y las manufacturas nacionales provenían de México y Guadalajara; otro caso particularmente interesante fué la desaparición del servicio de comunicación lacustre entre Manzanillo y Cuyutlancillo así como la consecuente extinción de estancias dedicadas a la cría de mulas y de pequeñas postas de remuda y unidades agrícolas proveedoras de forraje ubicadas entre Cuyutlán y Tonila (límites del camino real con Jalisco).

En suma, los sectores que más padecieron los efectos negativos de las medidas porfiristas en el estado fueron los grandes y medianos comerciantes, los agricultores y empresarios vinculados a los textiles de algodón, y los pobladores que habitaban a lo largo de las antiguas rutas de circulación.

Con justeza Miguel Galindo escribió en 1949: "La extensión del ferrocarril hasta el puerto de Manzanillo... ha tenido para Colima soberbios impulsos de progreso y formidables jalones de regresión; se han modificado las costumbres haciéndose más cultas, pero ha disminuido el respeto a la propiedad; se han desarrollado las industrias, han penetrado las comodidades de los vehículos, ha variado la indumentaria, se acabó la monotonía de la población, se desarrollaron las escuelas... y se han transformado las ideas, destrozándose la unidad que daba fuerza a la colectividad que ha sido presa de bastardas ambiciones, sufriendo más que otras partes, la capital y poblaciones cercanas" 31/

La población al finalizar el porfirismo (1910) sumaba 77,704 hab. con similar porcentaje de población urbana que en 1871, ya que los 25,148 hab. en la ciudad de Colima representaban el 32.4%; en 1871 ese porcentaje fué del 31%.

En el ámbito nacional, esa concentración en áreas urbanas fué ligeramente más señalada (20.2 al 29.3%) y la explica la generalidad de los especialistas (Unikel, Hansen, Luis González, etc.)

por la descomposición rural provocada por la expansión territorial de las haciendas y el consiguiente despojo a los pueblos y comunidades indígenas que quedaron así sin tierras y con pocas oportunidades de emplearse en las ineficientes haciendas.

El mantenimiento en el patrón distributivo de las poblaciones rural y urbana en Colima, se debió entre otras causas, al crecimiento de otras localidades intermedias como Manzanillo, Villa de Alvarez, Tecomán, etc., y a las constantes epidemias y desastres padecidos por la ciudad de Colima en ese periodo, (epidemia de "chanza" en 1878, fiebre amarilla que mató a más de 2,000 personas en 1884, temblores y erupciones del volcán - entre 1900 y 1904, inundaciones, etc.)

La población en las bañías (Manzanillo, Santiago, Tsalagua, haciendas y ranchos vecinos) era de 3,687 hab. en 1905, y 5,500 en 1915 según apuntes de José María Sandoval. 32/.

Nuevos caminos se desarrollaron desde pueblos y haciendas hacia la vía del ferrocarril y, en contraste, los antiguos caminos regionales cayeron en desuso. Entre esos nuevos caminos nos importa destacar la terracería entre Manzanillo y Cihuatlán que se recorría en doce horas a caballo. 33/

Respecto a las relaciones prevalecientes en el campo en esos últimos años del porfiriato, no existen estudios ni información -

incidental al respecto, sin embargo, suponemos que el Estado de Colima así como el limítrofe litoral jalisciense, no pudieron sustraerse a la dinámica de concentración territorial impuesta bajo el régimen en todo el país y que fué uno de los factores decisivos de su descomposición. Un dato a considerar sobre la liquidación de las formas comunales de tenencia y su consecuente concentración en pocas manos, nos lo proporciona el hecho de que en 1916, con los primeros repartos agrarios realizados por el gobernador Gral. Juan José Ríos, los primeros beneficiados por la Ley Agraria de 1915 fueron las comunidades de Suchitán, Cuyutlán, Coquimatlán, Cuauhtémotzin, Tepames y Pueblo Juárez, seguramente despojados durante el periodo aludido por la riqueza de sus tierras y recursos (las salinas por ejemplo). Al triunfar la revolución, la única comunidad que estaba en posesión de sus tierras era Zacualpan, única comunal en la actualidad en todo el estado 34/.

Entre los muchos latifundios existentes en esa época, los principales eran las haciendas Quesería, La Estancia, Periquillo, Cuyutlán, Armería, Juluapan, El Colomo, El Valle, Trapiche, Capacha, Pastores, etc.

Bajo este panorama se dió la irrupción del movimiento revolucionario.

3. La Nueva Organización Territorial. El Periodo Revolucionario, Reforma Agraria y Desarrollo Agrícola (1910-1970).

Dos fenómenos fueron los que principalmente agudizaron el descontento social en los últimos años del régimen porfirista en Colima y la costa sur de Jalisco. El primero fué la concentración territorial anteriormente mencionada que se realizó a expensas de las tierras comunales y a lo cual contribuyó de un modo directo la construcción de la vía férrea entre Guadalajara y Manzanillo al revalorar las tierras agrícolas o susceptibles de serlo, sobre todo en lo que ahora son los municipios de Armería, Tecomán, Coquimatlán, Colima y Cuauhtémoc. 35/

El segundo fenómeno catalizador del descontento fué la severa escasez de maíz y frijol ya que la producción agrícola -como sucedía en el resto del país- fué fundamentalmente orientada al mercado exterior y a cultivos altamente comerciales con el café introducido a finales de siglo, con un éxito tal que el Estado era el segundo productor nacional en 1880 con un sexto del consumo nacional (Veracruz producía las dos terceras partes de toda la cosecha) 36/

La producción cafetícola en Colima se hizo al por mayor en gran

des fincas que llegaron a atraer a inversionistas norteamericanos ya que la legislatura de Colima ofreció una prima de - - - 500 pesos a quien comprobara haber cosechado en una zafra los primeros cien quintales y se exceptuaban de toda contribución por diez años a los terrenos y capitales empleados en el cultivo y beneficio del café. 37/

Con otros cultivos como la caña de azúcar y el coco de aceite, destinado a la naciente industria jabonera nacional, la superficie agrícola destinada al maíz y frijol descendió tan bruscamente que en 1909 no representaba ni el 10% de la superficie cultivada. Lógicamente la alimentación de las clases más desfavorecidas fué severamente afectada, ya que esos cereales constituían la parte esencial de su dieta.

El movimiento revolucionario (1910-1921) generó luchas de clases internas que se iniciaron con un levantamiento de comuneros en 1909, reprimido con el asesinato de sus líderes (crimen de los Tepames), y tuvieron su reflujo con las primeras restituciones de tierras, efectuadas bajo el amparo de la Ley Agraria de 1915, en forma de ejidos.

El primer ejido fue Suchitán. Solicitaron tierras (20-nov.1915) y recibieron el 8 de abril de 1916 "una legua cuadrada rodeando el pueblo", que en 1918 Don Venustiano Carranza les amplió a - 1755 hectáreas. La dotación de Pueblo Juárez fue el 9 de abril

de 1916. Tepames: 15 de junio de 1917; Coquimatlán: 5 de enero de 1917: Cofradía de Suchitán (1918), Alcaraces (1922) 38/

Se vé pues, que la primera fase del reparto agrario consistió en la restitución a comunidades despojadas durante el porfirismo y ubicadas en el altiplano en torno a la ciudad de Colima. Para fines de nuestro estudio, la segunda fase de este reparto y las importantes obras de infraestructura realizadas durante el llamado "periodo constructivo" de la revolución, constituyen un hito histórico en el desarrollo económico y el poblamiento de la región costera de Colima y sur de Jalisco.

Ya hemos visto como durante el porfirismo la configuración regional y su poblamiento entraron en auge con el progreso del puerto de altura de Manzanillo, la llegada del FF.CC. y el avance de la agricultura de plantación en enormes haciendas -- ubicadas en la franja costera de Colima y en las proximidades de Cihuatlán y Barra de Navidad en la costa sur de Jalisco. - Ahora bien, las zonas interiores de esta región, de intrincada geografía y con suelo generalmente poco aptos para la agricultura, estaban casi despobladas y no existían más que algunas veredas de montaña que comunicaban al puerto con localidades -- muy pequeñas como El Mamey (hoy Minatitlán- Peña Colorada), y el antiguo y abandonado camino entre Autlán y Navidad que transitaban a mula los habitantes de Purificación, La Huerta, Cuauhtitlán, etc., para llegar a la costa y usar el camino Cihuatlán-Manzanillo.

La ocupación de esas zonas interiores y de las áreas aún vacantes en la franja costera se reforzó sostenidamente durante el periodo (1925-1940) con el reparto de antiguas haciendas y la creación de nuevos centros de población ejidal en las extensas áreas deshabitadas del interior: Camotlán, Cuyutlán y Armería (1925); Los Colomos (1926), Independencia (1931), Cedros (1932) Santiago (1933), El Mixcoate, Campos y Francisco I. Madero - - (1934); Chiapa, Ocotillo, Palmillas, Agua Dulce, Pueblo Nuevo, La Salada, San Antonio, Arrayanal. Col. del Pacífico, Cualata, Jalipa, Salagua y Tapeixtles (1935); Agua Zarca, La Esperanza, Los Limones, Alcada, Queserfa, Acatitlán, Amarradero, Piscila, Tinajas, Veladero de Camotlán y El Naranjo (1936); El Trapiche, La Central, El Charco, Huizcolote, Punta de Agua de Camotlán - (1937); Miramar y El Bordo (1938); Copales, Lo de Villa, Las - Parotas y Zorrillos (1939), Barranca del Rebozo (1940).

Las transformaciones en la estructura de la tenencia de la tierra y las demás medidas emprendidas bajo la reforma agraria que analizamos adelante, fueron tan decisivas que la preeminencia - del régimen ejidal es notoria en todos los municipios de la - - franja costera, con excepción de Tecomán, donde la naturaleza - comercial de los cultivos y la escasa presencia de comunidades indígenas (con excepción de Tecolapa, Alcuahue y Tecomán) impidieron la difusión de esta forma de tenencia.

91

La nueva ocupación del territorio trajo efectos positivos para las actividades como la agricultura y el comercio en Manzanillo, pero no sucedió lo mismo en lo demográfico, ya que entre Enero de 1927 y Julio de 1929 la rebelión cristera que tuvo fuertes repercusiones en la región, provocó que la población del estado de Colima se redujera de 91 mil en 1921 a 62 mil en 1930, con efectos aún más contundentes en la población radicada en el medio rural. La lucha entre cristeros y las defensas rurales agraristas diezmaron a la población rural y el asalto cristero a Manzanillo arrojó más de mil muertos en ambos bandos, por lo cual puede decirse que el "periodo constructivo" no se inició en la región sino hasta la década de los treinta al pacificarse ésta por completo. 39/

En este periodo que prolongamos hasta 1970, el latifundismo cedió palmo a palmo y las relaciones antiguas de poder fueron redifiniéndose con el retroceso de la oligarquía agrícola (que posteriormente resurgiría en el sector que explota actualmente las inmensas huertas de limón, cocoteros y plátano) y la conformación de una nueva clase nacida de las políticas de la reforma agraria, sobre todo en los municipios de Manzanillo, Cihuatlán, La Huerta y Minatitlán, donde la lucha de los agraristas contra las bandas cristeras de municipios interiores con una antigua tradición de influencia clerical (Colima, Comala, Villa de Alvarez, Autlán, etc.) consolidó las posesiones obtenidas durante y después de ese conflicto, cosa que no sucedió en

en zonas como Tecomán, sin una tradición de lucha y sujetas a la reconcentración territorial que provocaron las medidas legislativas y de fomento a la agricultura capitalista durante el periodo de Avila Camacho a Ruiz Cortines.

Antes de continuar con el análisis del periodo 1930-1970, conviene hacer algunas anotaciones pertinentes sobre la naturaleza de la reforma agraria en la región para desterrar una posible comprensión de la misma como una vía alternativa u opuesta al desarrollo capitalista.

Como en todo el país en general, en la región, la consolidación del dominio de las relaciones capitalistas se dió en los inicios de este importante periodo de transición, en el cual la reforma agraria desempeñó un papel de primera importancia.

En realidad, la reforma agraria consistió en adaptar las relaciones sociales en el campo al nivel de desarrollo alcanzado por las fuerzas productivas, alentando la expansión de un campesinado libre mediante la redistribución parcelaria de las tierras confiscadas a la oligarquía terrateniente del porfiriato y la ocupación de nuevos territorios en las zonas montañosas e incomunicadas.

Tal medida favorecía al capital a través de dos principales vertientes: la necesaria ampliación del mercado interno creando una

nueva clase media rural, ejidal o privada, que garantizara un desarrollo armónico del capitalismo (en oposición al desarrollo espontáneo y salvaje del porfirismo) como una vía intermedia entre las vfas campesinas y latifundistas; y también reincorporando al circuito del capital las formas precapitalistas y feudales de apropiación de la tierra al liquidar los vestigios del latifundismo porfirista y el sistema arcaico de las comunidades indígenas. En apoyo a esto último, recordemos que las comunidades del municipio de La Huerta y la de Zacualpan, fueron las únicas que mantuvieron el dominio sobre sus tierras contra el violento despojo por parte de la oligarquía posfirista, tal vez por su lejanía de las ciudades y de las principales vías de comunicación; el resto de las comunidades (aprox. 32) recuperó sus tierras con el triunfo de la revolución pero bajo la forma ejidal de tenencia.

La vía ejidal de la reforma agraria tuvo una difusión considerable en las costas de Colima y sur de Jalisco (aprox. 60% de la superficie cultivable). Sin embargo, el ejido, como una organización técnico-social de producción impuesto por las masas campesinas en la coalición revolucionaria, no podía funcionar en el esquema capitalista dominante sino sometiéndose a las normas de la producción para el mercado, y ésto es inherente a todas las modalidades de ejido prevalencientes en la región (res^{tituciones}, dotaciones, ampliaciones y ejidos colectivos e individuales) e incluso para las comunidades aún existentes al norte de Colima y en el municipio de La Huerta. 40/

Como ya hemos visto, la implantación de la vía ejidal tuvo que imponerse a sangre y fuego desde el principio de las restituciones y repartos agrarios ya que la lucha cristera no tenía consigo sólo un sustrato ideológico (religioso), sino que representó también la oposición organizada de los resabios de la oligarquía terrateniente, que involucró en su lucha al contingente de pequeños rancheros y a la pequeña burguesía urbana en su cruzada por la defensa de la propiedad territorial, disfrazada bajo una lucha por los fueros eclesiásticos. 41/

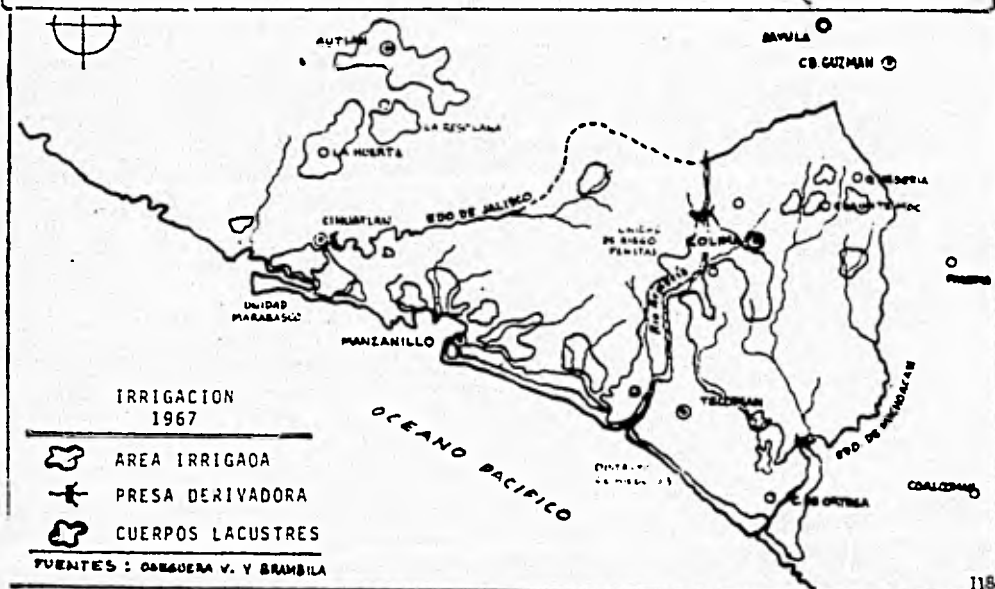
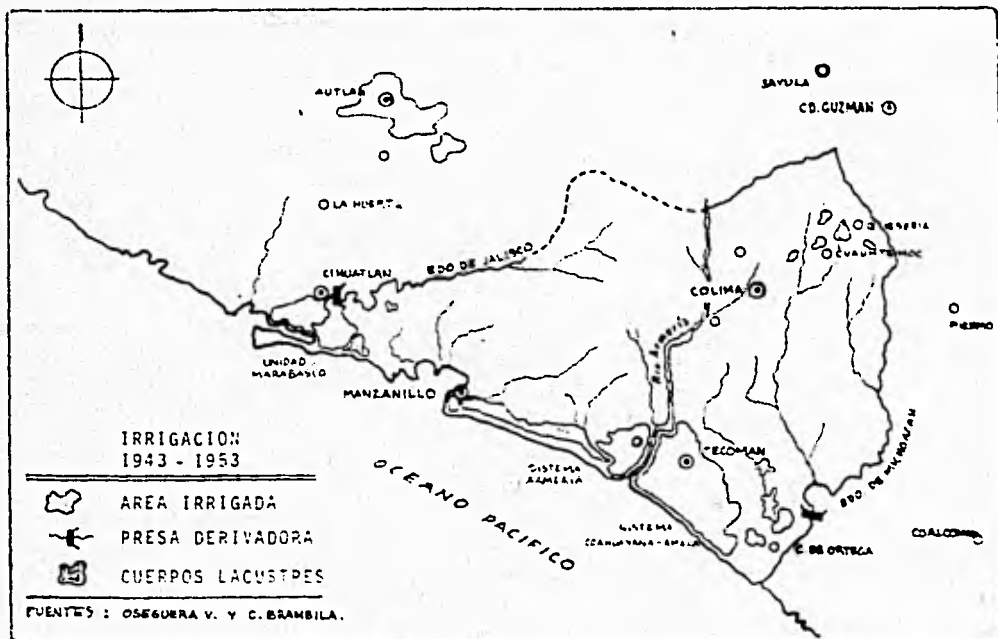
El triunfo de las guardias agraristas contra la cristiada y la posterior política agraria del Cardenismo, consolidaron en Colima y en la costa sur de Jalisco una estructura territorial fundada en ejidos y pequeñas propiedades (predominando los primeros) que modificó profundamente las relaciones sociales de producción al implantar las condiciones sociales y políticas para el desarrollo capitalista del campo de acuerdo con los intereses objetivos del pequeño campesinado.

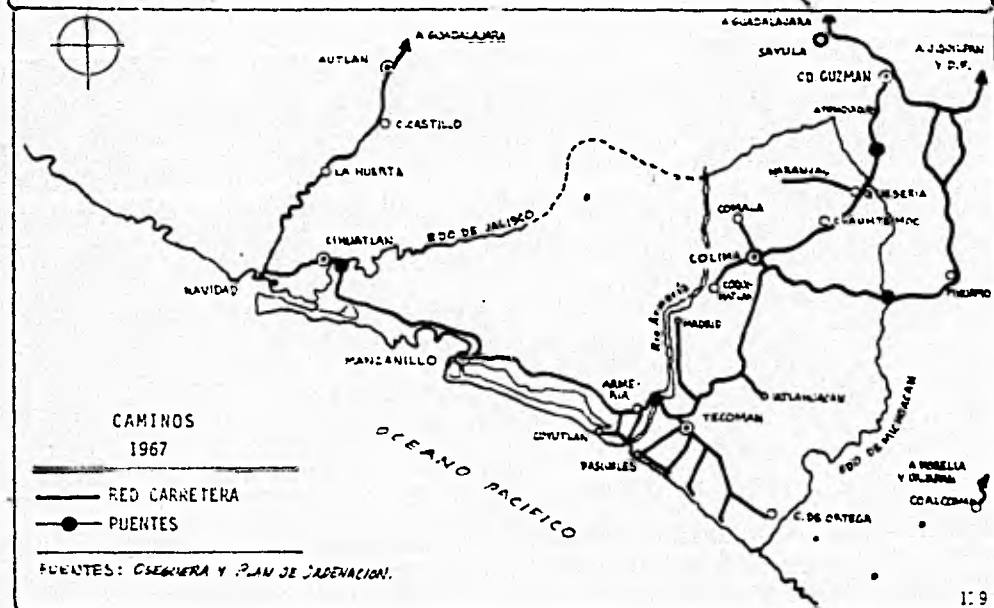
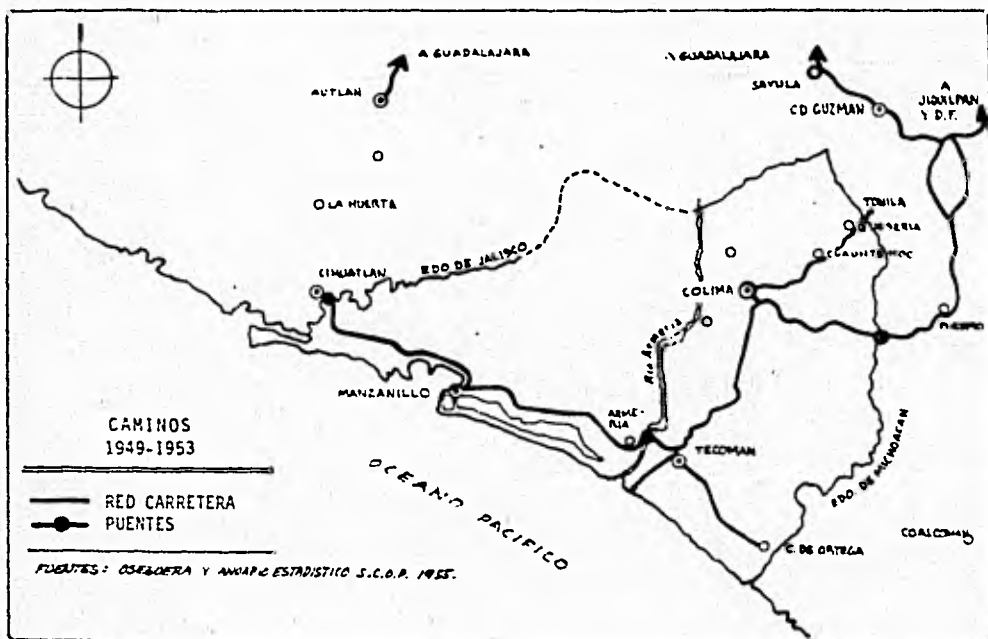
No obstante, las transformaciones operadas por el Cardenismo en el país y, principalmente, la modificación de las condiciones políticas determinadas por la crisis mundial del imperialismo (segunda guerra), iban a permitir que los partidarios del gran capital agrícola impusieran un nuevo rumbo a la reforma agraria.

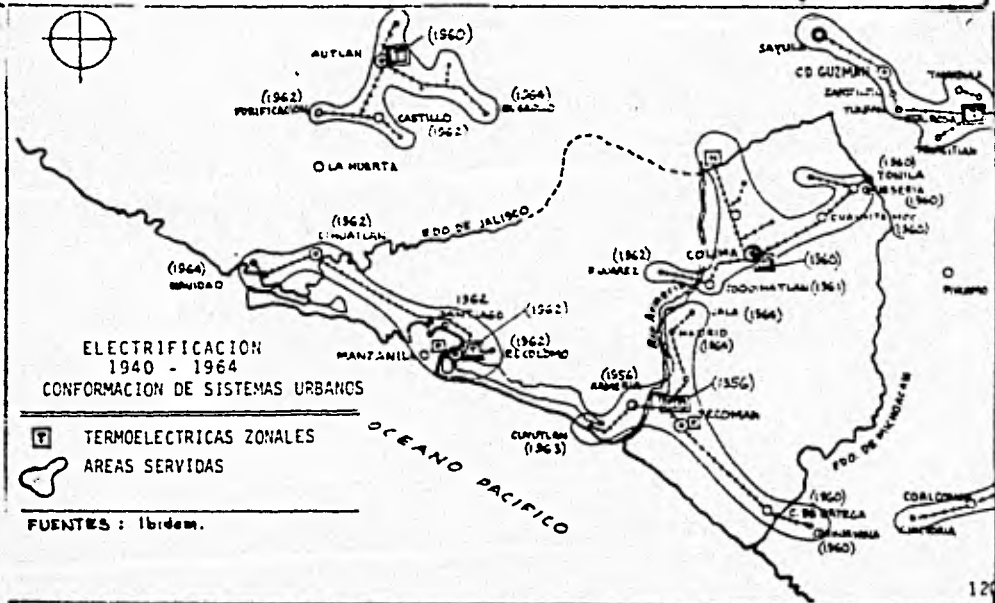
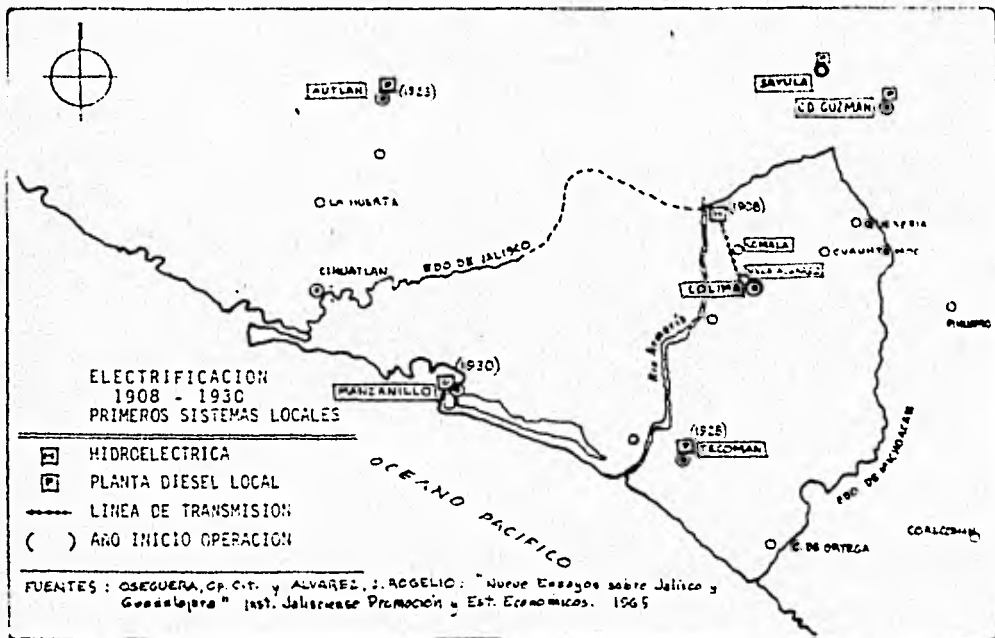
Los sucesores de Cárdenas, presidentes Avila Camacho, Alemán y Ruiz Cortines, abandonando la dirección reformista, favorecieron entre 1940 y 1958 la expansión de la agricultura capitalista apoyados en la propiedad privada y en las explotaciones agrícolas remunerativas. Su política se plegaba, sin duda posible, a los intereses de la gran burguesía rural en pleno desarrollo; por ello frenaron -sin detenerlo por completo- el proceso de distribución de tierras en la región, impusieron las medidas legislativas de inafectabilidad y amparo agrario e intensificaron la agricultura comercial mediante el desarrollo de obras de infraestructura como la irrigación, caminos, electrificación, etc.

Los regímenes posteriores que se sucedieron entre 1959 y 1970, enfrentaron los efectos negativos de esta política sobre el sector minifundista, poniendo otra vez en marcha la distribución de tierras y tomando otras medidas para prevenir un estallido político y social en el campo. Sin embargo, estos paliativos no podían corregir la tendencia asumida.

En los mapas presentados puede constatarse como la política de dotación de infraestructura se canalizó hacia las áreas de agricultura comercial con escasa presencia del régimen ejidal de tenencia, como los valles de Tecomán, Marabasco (Cihuatlán), Colima, Autlán, La Resolana (C. Castillo) y La Huerta, donde -





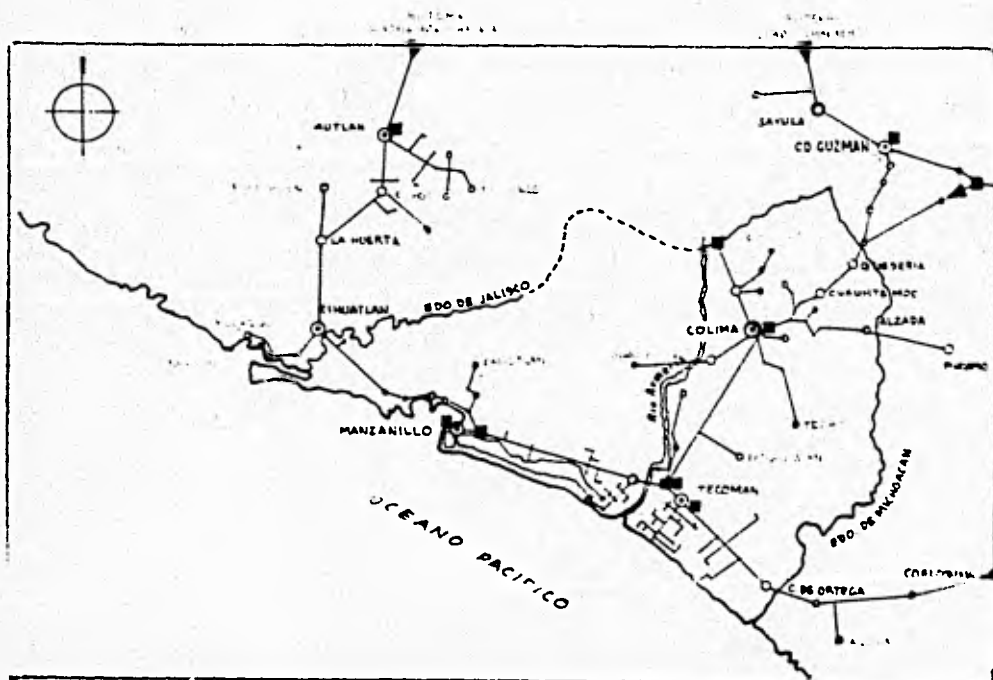


ELECTRIFICACION
1966 - 1970

UNIFICACION DE LOS SISTEMAS E INICIOS
DE LA ELECTRIFICACION RURAL

- PLANTAS GENERADORAS REGIONALES
- LINEAS DE TRANSMISION
- ▶ SUMINISTROS EXTERNOS

FUENTE: C.F.E. SUPERINTENDENCIA REGIONAL.
MAPAS DE ELECTRIFICACION ESTATA--
LES. 1970 Y 1971.



los cultivos predominantes eran perennes (limón, palma de coco y plátano en la planicie costera) y semi-perennes (caña de azúcar en los valles interiores).

Lamentablemente no obtuvimos la localización de las áreas ejidales más que para el Estado de Colima (ver páginas anteriores) y comparando el mosaico ejidal con los mapas de irrigación se confirma la escasa y aún nula participación del ejido en los beneficios del riego ya que en los valles de Tecomán y Cihuatlán su presencia es casi nula y en el distrito "Peñitas" cercano a Colima es muy escasa y está sujeta al fenómeno del "rentismo". Sólo escapan al dominio del capital privado, las dispersas unidades ejidales de pequeña irrigación semejantes a las del área de Manzanillo.

En los cuadros que presentamos a continuación, se proporciona una idea general de la evolución de la contrarreforma agraria y sus principales efectos en la tenencia, la capitalización diferencial de los predios (analizando únicamente el crédito), la disponibilidad de riego y el retroceso de los cultivos básicos ante el avance de las plantaciones comerciales.

CONCENTRACION DIFERENCIAL DE LA TIERRA CONFORME
A REGIMENES DE TENENCIA. COSTAS DE COLIMA Y SUR
DE JALISCO. (1979)

MUNICIPIO	SUP.EJIDAL HAS.	PROMEDIO EJIDATARIOS	PROMEDIO DOTACION	SUP.PRIV. HAS.	PROPIE TARIOS	PROMEDIO POSESION
Armerfa	34,101	2,689	12.7	6,399	75	84.5
Manzanillo	94,848	3,389	30.0	39,152	105	372.9
Tecomán <u>1/</u>	30,139	1,290	23.4	42,726	457	92.8
Cihuatlán	34,404	1,141	30.1	12,096	83	145.7
La Huerta <u>2/</u>	168,062	1,647	102.0	16,938	136	124.5
T o t a l	361,554	10,156	35.6	117,311	856	137.0

FUENTE: Elaborado con datos del "Plan de Ordenación de la Zona Conurbada SAKOP, 1979 p. 139.

1/ La información se obtuvo en el "Estudio del Municipio de Tecomán" Plan Estatal de Desarrollo. S.P.P. p. 16

2/ Lo ejidal comprende también al régimen comunal de este municipio

DISPONIBILIDAD DE RIEGO EJIDAL EN 1979
(Porcentaje)

Municipio	% Superficie Ejidal	% Sup. Comunal	% Sup. Privada	% Sup.riego en Mpio.	% Sup.riego Ejidal
Armerfa	84.2%	-	15.8%	47.0%	13.0%
Manzanillo	70.8	-	29.2	13.0	11.1
Minatitlán	48.3	-	51.7	2.0	0.2
Tecomán	46.2	-	53.8	49.5	4.3
Cihuatlán	74.0	-	26.0	6.0	4.1
La Huerta	42.0	48.0%	10.0	1.0	0.2

FUENTE: Plan de Ordenación de la Zona Conurbada de Manzanillo Barra de Navidad. (POZC) Vol. I-a. p.130.

Recientemente, el delegado de la S.R.A. en el Estado de Colima informó, sobre el problema analizado, lo siguiente:

"Las mejores tierras, los valles y las zonas de riego están desde hace tiempo en poder de 30 familias que acaparan cerca de 80 mil hectáreas; hay concesiones ganaderas vencidas sin afectar en 21 mil 114 hectáreas y existen 4 mil 148 ejidatarios con 'derecho a salvo', es decir, sin tierra, cuyas precarias condiciones de vida no son muy diferentes a las de quienes la tienen en los cerros, que es donde se han otorgado la mayoría de las dotaciones agrarias". 42/

CREDITO DE AVIO A LA AGRICULTURA EN EL EDO. DE COLIMA ENTRE PROPIETARIOS (BANGRICOLA) Y EJIDATARIOS (BANJIDAL). 1965

CULTIVO	BANCO DE CREDITO AGRICOLA		BCO. DE CREDITO EJIDAL	
	HECTAREAS	CREDITO	HECTAREAS	CREDITO
Mafz fertilizado	3,800	\$3'420,000	2,900	\$2'610,000
Mafz sin fertilizar	3,100	1'240,000	12,390	4'956,000
Arroz	1,000	600,000	500	300,000
Sorgo fertilizado	600	540,000	720	648,000
Sorgo sin fertilizar	400	180,000	800	360,000
T O T A L	8,900	\$5'980,000	17,310	\$9'401,000
POMEDIOS		\$ 671.9/Ha.		\$ 543.1/Ha.

FUENTE: Datos proporcionados por Oseguera "Colima en Panorama" op. cit. p. 193.

La fuente mencionada solo consigna cultivos cíclicos, por lo que no puede apreciarse el comportamiento financiero del sector privado que en su mayoría se dedicaba a plantaciones perennes como coco para copra, limón, plátano y otros frutales, - para lo cual la banca privada le habilitaba el crédito necesario con un monto mucho mayor por hectárea en explotación. No obstante, el cuadro evidencia la descapitalización relativa del medio ejidal y la poca disponibilidad de insumos y asistencia técnica que recibían cultivos como el maíz, fertilizado en solo un 19% de la superficie acreditada por Banjidal, mientras que el sector privado fertilizó un 55% de la superficie maicera aquí consignada.

HECTAREAS COSECHADAS DE CULTIVOS CICLICOS Y
PERENNES EN EL EDO. DE COLIMA (1965-1978)
(En Hectáreas)

CULTIVOS	1965	1978	Variación	%Variación
Cíclicos	50,035	54,495	-4,540	- 7.7
Perennes	47,902	71,108	23,206	48.4
Sup. Total	105,937	125,603	19,666	18.5

FUENTE: Programa de Gobierno 1979-1985. Diagnóstico del Sector Agropecuario y Forestal. p. 38

Este cuadro será más explicativo si analizamos ese mismo periodo por cultivos específicos.

SUPERFICIES COSECHADAS DE ALGUNOS CULTIVOS BA-
SICOS Y OTROS COMERCIALES EN COLIMA ENTRE - -
1965 - 1978 (Hectáreas)

Cultivo o Especie	1965	1978	% Variación
<u>Básicos:</u>			
Mafz	43,656	41,530	- 4.9
Frijol	2,261	751	- 66.6
Caña de Azúcar	8,941	7,865	- 12.0
Arroz	4,003	5,248	31.1
<u>Comerciales:</u>			
Limón	7,277	21,200	191.5
Palma de Coco	23,058	28,466	23.4

FUENTE: Programa General de Gobierno, op. cit. p. 40.

Recientemente (1981) se incrementó en casi 50% el precio de garantía de la tonelada de copra, lo que seguramente acentuará más la ocupación del área agrícola con sembradíos de palma de coco, en perjuicio de la producción de cereales básicos para la dieta popular.

Sin entrar en análisis estadísticos profundos, fuera de los propósitos de este trabajo, podemos resumir los resultados de esa política agraria en dos vertientes fundamentales: Socioeconómicas y Espaciales. Destacaremos los siguientes:

- El sector agrícola fue el más dinámico en la economía regional hasta fines de la década de los sesentas, ya que la

producción agrícola creció a una tasa anual de 6.1 por ciento entre 1940 y 1960, cuando el producto interno bruto regional lo hizo al 5.3 por ciento; en ese mismo periodo, el producto promedio por persona empleada en el sector agrícola se elevó de \$2,109 pesos a \$4,545. 43/

INDICE DE CRECIMIENTO AGROPECUARIO Y CAMBIOS
EN LA POSICION RELATIVA DE LAS ENTIDADES
1950 - 1970

1950			1960			1970		
RANGO	ENTIDADES	INDICE	RANGO	ENTIDADES	INDICE	RANGO	ENTIDADES	INDICE
1	B.C.N.	3.863	1	B.C.N.	5.491	1	Son.	9.950
2	Son.	1.629	2	Son.	5.019	2	B.C.N.	7.145
3	Coah.	0.818	3	B.C.S.	2.654	3	B.C.S.	5.957
4	Tamps.	0.420	4	Coah.	2.187	4	Tamps.	5.361
5	Chih.	0.294	5	Chih.	1.777	5	Coah.	4.567
6	Sin.	0.223	6	Col.	1.615	6	Sin.	4.288
7	Mor.	-0.273	- - -	- - -	- - -	7	Col.	4.271
8	Q. Roo	-0.584				- - -	- - -	
9	N.L.	-0.676						
10	Dgo.	-0.748						
11	B.C.S.	-0.768						
12	Col.	-0.841						

FUENTE: S.P.P. "Plan Global de Desarrollo 1980-1982".
Apéndice Econométrico (Prog. de Análisis de Factores)
y Apéndice Estadístico.

- La población ocupada en el sector fué progresivamente desplazada a otros sectores de la economía regional aún cuando la evolución de la población activa en la producción industrial y en los servicios mostró poco dinamismo.

ESTRUCTURA DE LA OCUPACION REGIONAL
(Porcentaje de la ocupación total)

AÑO	AGRICULTURA	INDUSTRIA	SERVICIOS
1940	63.2	11.7	25.1
1950	59.1	12.6	28.3
1960	53.8	14.6	31.6

FUENTE: Elaborado basándonos en los Censos Generales de Población en Colima y Jalisco D.G.E 1940, 1950 y 1960.

La expulsión de fuerza de trabajo del sector se explica por la creciente dominación de relaciones capitalistas de producción en el campo que fueron concentrando los recursos productivos en un reducido sector de agricultura comercial (tierra, riego, tecnología, infraestructura, crédito, etc.) que por la naturaleza extensiva de sus cultivos (frutales que no requieren mano de obra más que en la época de recolección) ofrecía pocas posibilidades de empleo a la población rural, proletarizada bajo los efectos de la descomposición de la economía agraria tradicional ya impregnada por el capital y la producción para el mer

cado en condiciones cada vez mas desventajosas para el pequeño productor que contraía paulatinamente mayores vínculos financieros y de consumo con la economía urbana. 43/

- La concentración de la tierra, el freno al reparto agrario, el crecimiento demográfico, la pulverización de la parcela ejidal y la escasa capacidad de empleo del sector agrícola comercial fueron los principales determinantes de la producción sostenida de un proletariado rural que engrosó paulatinamente al proletariado urbano de la región y de la ciudad de Guadalajara; no contamos con datos precisos, pero los 4,148 ejidatarios con "derechos a salvo" en las áreas colimenses de riego que mencionó el delegado de S.R.A., son sólo una parte del contingente de jornaleros en la región.

EVOLUCION DE LA POBLACION URBANA EN LA REGION

CONCEPTO	1940	1950	1960
Población Total	32,428	58,107	112,173
Población Urbana	6,831	23,255	52,428
Porcentaje	21.1	40.0	46.7

- El desarrollo económico que experimentó la región en estas décadas permitió un poblamiento sostenido y la emergencia de los primeros subsistemas urbanos determinados por la localización de las actividades productivas y el sistema de enlaces interurbanos constituidos en apoyo a éstos.

Los subsistemas que se constituyeron fueron en torno a los principales centros de población que eran Manzanillo y Tecomán, y en el subsistema rural de Cihuatlán, quedando sus áreas de influencia conformadas de la manera siguiente:

- MANZANILLO

- Santiago - Salagua - El Colomo - Poblados en torno a la Bahía.
- Subsistema Rural de Cihuatlán
- Camotlán - Minatitlán - Poblados Zona Rural Interior.

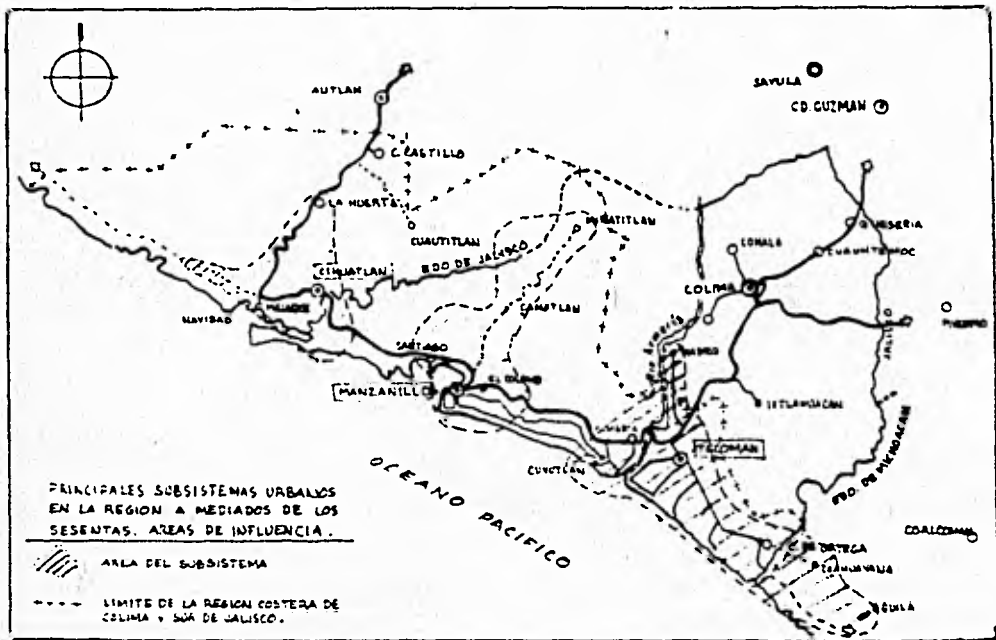
- TECOMAN

- Cerro de Ortega - Coahuayana - Aquila
- Poblados del Valle de Tecomán y Franja Costera
- Caleras - Tecolapa - Est. Madrid.
- Armería - Coyutlán - Cofradía de Juárez

AREA RURAL DE
CIHUATLAN

- Navidad - Melaque - San Patricio y Poblados Franja Costera Irrigada
- La Huerta - Tequesquitlán - Cuautilán

Todos ellos con una dependencia a nivel superior de las ciudades de Colima y Autlán, que a su vez se insertaban en la gran zona de influencia de Guadalajara.



Las principales concentraciones urbanas en 1960 eran Manzanillo (19,950 Hab.), Tecoman (12,265), Armeria (4,852), Cihuatlan - - (4,125), La Huerta (3,468) y Casimiro Castillo (3,871).

Las áreas mas densamente pobladas eran las bahías de Manzanillo Santiago, el valle de Tecoman, la depresión del Marabasco (Cihuatlan y sus entornos) y el área agrícola de Armeria.

AFOROS DE TRANSITO EN LAS PRINCIPALES CARRETERAS
(Promedio de vehículos diarios en ambas direcciones 1968)

TRAMOS	AFORO
COLIMA - TECOMAN	2,415
ARMERIA - TECOMAN	1,859
MANZANILLO - ARMERIA	923
MELAQUE - MANZANILLO	830
LA HUERTA - MELAQUE	817
C. CASTILLO - LA HUERTA	746

FUENTE: S.O.P. Datos Viales, 1968.

Tanto la agricultura como la actividad portuaria fueron los -- principales transformadores de la estructura económica regio-- nal a partir de 1940, por lo cual es imprescindible analizar también las fluctuaciones a que se vió sometida la operación portuaria en Manzanillo durante el periodo que nos ocupa y mas específicamente entre 1940 y 1970.

Al concluir el movimiento revolucionario (1921) y durante otros quince años más aproximadamente, la economía nacional reconoció una etapa de estancamiento que se combinó con los efectos de la crisis internacional de 1929 para retardar el proceso de crecimiento del país. Esta crisis a nivel nacional se reforzó en la región con el conflicto cristero y conjuntamente determinaron

una reducción casi total del movimiento portuario en Manzanillo, limitado en ese entonces a un insignificante cabotaje.

Entre 1940 y 1960, el crecimiento económico general y el incremento de nuestras exportaciones favorecidas por la coyuntura de la segunda guerra mundial, reactivaron el movimiento portuario nacional; el comercio de materias primas para la industria y algunas manufacturas, realizado con la costa oeste de Estados Unidos a través de Manzanillo, reafirmó el papel del puerto como enlace exterior para la zona de influencia de Guadalajara, de la cual provino la mayor parte de los productos exportados en esa época (melaza, azúcar, cereales y manufacturas de cuero).

En la primera mitad de los sesentas, comenzó a evidenciarse el agotamiento del modelo sustitutivo de importaciones en que se basó nuestro crecimiento económico, lo cual aunado a la recuperación y posterior expansión de la economía norteamericana, determinaron la modificación en las pautas del comercio exterior que afectaron de una manera contundente las operaciones del puerto de Manzanillo; entre 1960 y 1964, las importaciones por este puerto pasaron de 11,257 tons. a 118,132 (954%), y el movimiento general (altura más cabotaje) creció en un 15% (Ver cuadro).

Para esta época, la capacidad del puerto ya había sido rebasada en todos sus aspectos, principalmente en sus capacidades de almacenaje e instalaciones de atraque.

MOVIMIENTO DE CARGA EN EL PUERTO DE MANZANILLO

1960 - 1970

(Miles de Toneladas)

	1960	1964	1970	%Variación 1960-1974	%Variación 1961-1970
Cabotaje	566.1	297.5	191.3	- 18.7	- 35.7
Altura	248.3	406.7	385.6	63.8	- 51.9
-Importaciones	11.2	118.1	246.9	954.4	109.1
-Exportaciones	237.1	288.6	138.7	21.7	- 51.9
Movimiento Gral.	614.4	704.2	576.9	14.6	- 18.1

FUENTES: (1960-1964) Oseguera V. "Colima en Panorama" op cit. p. 175.

(1970) Programa General de Gobierno p. 96

Los decrementos observados entre 1964 y 1970 fueron efecto de la ineficiencia anotada anteriormente, ya que la operación en 1964 a niveles superiores a su capacidad, sólo se logró mediante fuertes erogaciones en los servicios ferroviarios y de auto transporte para evitar la congestión de bodegas, y con un elevado pago por demoras de estadía a los buques mercantes fondeados en espera de atracar y descargar; ello naturalmente elevó los costos de operación y repercutió negativamente entre los comerciantes e industriales de Guadalajara, principales usua-

rios del puerto, quienes comenzaron a proyectar el remozamiento de los puertos de Navidad y Vallarta, según apunta Hélène Rivière D'Arc en su estudio. 44/

La importante función que el puerto desempeñaba con respecto a Guadalajara puede establecerse analizando el destino de la producción maicera jalisciense, en la cual Manzanillo operaba como principal destinatario.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MAIZ DESDE GUADALAJARA
EN 1965 (Toneladas)

GUADALAJARA - TLALNEPANTLA (DF)	95,844.5
GUADALAJARA - MANZANILLO	203,091.8
GUADALAJARA - VERACRUZ	59,571.4

FUENTE: Citado por Rivière D'Arc, op. cit. p. 186

El comportamiento del cabotaje se explica por la necesidad prioritaria de utilizar cada vez más los puertos nacionales para el comercio exterior y por el funcionamiento aún eficiente de los ferrocarriles en esa época, factores que se conjugaron para abatir el cabotaje entre 1960 y 1970.

La incapacidad portuaria y la importancia estratégica del puerto en la economía colimense, generaron la necesidad de ampliar el puerto antiguo mediante la construcción de un puerto interior - dragando alguna de las lagunas adyacentes; finalmente se eligió

La Laguna de San Pedrito y se iniciaron las obras en 1968, entrando en operación la primera etapa en 1971.

La característica principal del puerto es la especialización para el manejo de graneles secos (cereales, fertilizantes, etc) para lo cual es el mas eficiente en ambos litorales del país. (38 ton/hora-gancho).

La crisis agrícola del país, que entró a su punto mas crítico en 1973, aún no se manifestaba durante la construcción del proyecto, por lo cual pensamos que su vocación para el manejo de graneles secos fué determinada por las necesidades de exportación de la producción maicera jalisciense que en esa época era la más importante del país y cuyos considerables excedentes no podían seguir movilizándose en el para entonces atrofiado servicio ferroviario del país, a fines de los sesentas.

El gobierno mexicano previó que esas instalaciones servirían para el manejo de cereales, pero no precisamente de exportación ni en los volúmenes de carga que se dieron, lo cual combinado con el "cuello de botella" ferroviario, originó uno de los conflictos más serios en la región, cuestión que veremos en el inciso siguiente.

4. La Configuración Regional Actual: Del Puerto Interior a la Zona Conurbada Manzanillo - Barra de Navidad (1971 - 1978).

Entre los años estudiados en este apartado transcurren las - - transformaciones mas decisivas en la historia regional.

En estos años se consolida el largo proceso de desarrollo del capitalismo que transitó de la fase oligárquica iniciada en el porfiriato a la etapa propiamente burguesa actual, lo cual ocurrió con la intermediación de transformaciones verdaderamente radicales como el movimiento armado en torno a la propiedad territorial, la reforma agraria y la constitución de una fracción burguesa dominante enquistada en la actividad económica preponderante en la región: la agricultura comercial.

La región desembocó a este momento de su evolución, inmersa en una serie de contradicciones acumuladas y, aún más, exacerbadas por los efectos de la depresión agrícola que despuntó desde fines de los sesentas y llegó a su punto mas grave entre 1871 y - 1975.

Ya hemos visto en el apartado anterior como se constituyó y se expandió esa fracción local de burguesía agraria que formando un bloque con la fracción industrial--comercial de la burguesía tapatía y con el Estado, ejercía el dominio sobre la vida económica, política y social de la región.

La fracción burguesa industrial-comercial de Guadalajara imponía su hegemonía a la fracción agrocomercial en toda su área de influencia con el fin de transferir hacia ella buena parte del excedente que de otro modo captarían directamente los burgueses agrarios. La inserción de la economía regional en este esquema de dominación ejercida por las formas más avanzadas del capital en ese entonces, determinaban una insuficiente acumulación y reinversión hacia otras actividades, del capital generado en el sector agrario, ya que esta transferencia se da ba no sólo por el mecanismo de "perecuación de la tasa general de ganancia" entre las diferentes formas que asumía el capital, sino también por el bloqueo al desarrollo industrial autónomo impuesto a la burguesía regional por el suministro de bienes y servicios desde Guadalajara.

Sin embargo, esos excedentes transferidos a Guadalajara desde muchas regiones de su área de influencia no se utilizaron para impulsar un proyecto de industrialización que ampliara los márgenes de ganancia y el empleo en esta ciudad, sino que fueron canalizados al consumo suntuario y, principalmente, a la expansión

sión del aparato comercial regional que con la pérdida de los mercados del bajío se volcó cada vez más al noroeste del país y a la zona exclusiva de influencia que por décadas ha sido el litoral central del pacífico.

La industrialización de Guadalajara era en ese entonces muy limitada y se subordinaba a la producción casi artesanal de bienes regionalmente demandados como textiles, cuero, vestido y calzado. El sustento económico de esta fracción dominante estaba pues, en las ganancias derivadas de las transacciones comerciales, en las cuales el maíz era, junto con las manufacturas ya señaladas, una de las principales mercancías.

Este aparato y sus clases detentantes entraron en crisis con el descenso de la producción cerealera debido al deterioro general del sector agropecuario en el país a fines de los sesentas y también por la competencia de las ciudades de México y Monterrey en muchas de sus plazas comerciales.

Ya en 1970, Riviére D'Arc señalaba que "el comercio está, pues, en vías de sufrir una gran transformación. (su repliegue en la zona metropolitana de Guadalajara y su centralización en grandes almacenes de crédito).

... Pero parece a muchos que esta actividad regional no puede seguir siendo una base económica suficiente para una ciudad de

de mas de un millón de habitantes. En conjunto, no puede uno dejar de pensar que hay algo anacrónico en el desarrollo de -- Guadalajara, que extiende su zona de influencia sólo en el dominio de los servicios y el comercio". 45/

Por el contrario, la creciente complejidad del capitalismo mexicano conjugó el fortalecimiento del capital financiero que es hoy en día la fracción más importante de la burguesía. Esta fracción encuentra uno de sus principales contingentes en el llamado "grupo Monterrey" que jugó y aún juega un papel importantísimo en las transformaciones de la vida regional como veremos en su oportunidad.

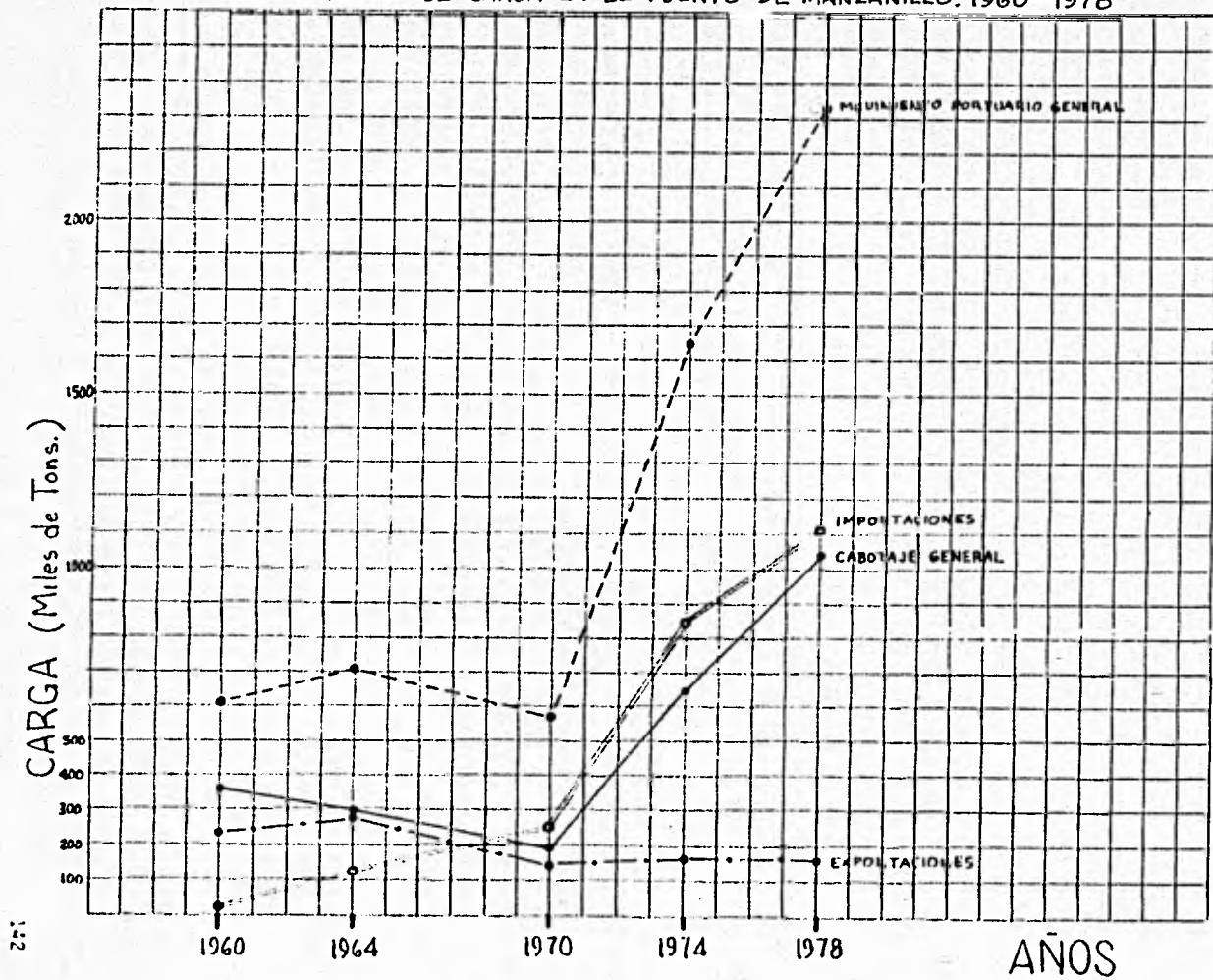
Al interior de la región el desarrollo capitalista de la agricultura había acentuado aún mas la contradicción principal entre la fracción del neolatifundismo comercial y el creciente contingente de campesinos sin tierra y campesinos sin recursos que ante la nula oportunidad de sobrevivir en el campo y las escasas oportunidades de empleo que ofrecían las ciudades cercanas (Colima, Manzanillo, Tecomán, Autlán y aún Guadalajara), se veían obligados a emigrar a otras regiones como la franja fronteriza de Baja California y aún a los Estados Unidos. Sólo algunos cuantos retornaban anualmente para emplearse en las recolecciones frutícolas o salineras.

La crisis agrícola vino a empeorar la economía regional al marcar mas los contrastes entre el sector temporalero que la padeció con suma crudeza y el neolatifundismo comercial en la zona de riego que incluso vió aumentados sus ingresos por la demanda internacional de aceite esencial de limón. Otro efecto de la crisis fué la retracción del movimiento portuario en Manzanillo que de 1964 (año de congestionamiento) a 1970 redujo notoriamente sus operaciones. (Ver gráfica).

La situación, pues, estaba definida por una especie de vacío hegemónico con el repliegue de la fracción comercial de Guadalajara y el ascenso de una fracción burguesa local cuyas únicas alternativas de reinversión estaban en una actividad que generaba cada vez mas conflictos sociales y ya afrontaba algunas movilizaciones en torno a la tenencia de la tierra de áreas que iban abriéndose al riego como fue el caso de Estación Madrid, Cofradía de Juárez-Periquillo y Coalatilla.

Con todo, la región reconoció un saludable crecimiento demográfico entre 1960 y 1970 y la consolidación de centros urbanos de importancia, ya que si la situación económica regional no era muy dinámica, era al menos considerablemente mejor que en las regiones costeras limítrofes como el noroeste de Michoacán y la costa de Jalisco al sur de Puerto Vallarta de donde provenían la inmensa mayoría de migrantes según los censos de 1960 y 1970.

MOVIMIENTO DE CARGA EN EL PUERTO DE MANZANILLO. 1960-1978



En este panorama económico irrumpen dos series de acontecimientos estrechamente asociadas en una relación de subordinación: primero, el crecimiento inusitado de la inversión federal en infraestructura de apoyo a actividades nacionalmente necesarias (como el Puerto Interior) y a otras actividades regionales; y después, la génesis de un nuevo sector que se constituiría en poco tiempo en rector del crecimiento económico y generador principal de los conflictos sociales mas graves en la actualidad: el turismo.

Analícemos someramente cada una de esas series:

En el periodo del gobernador Silva García (1967-1973), las inversiones del gobierno federal rebasaron los 2,500 millones de pesos en el estado de Colima. 46/

La magnitud de las obras emprendidas en los municipios costeros obligan a pensar que la mayor cuantía de esas inversiones se realizó en la región; obras como el Puerto Interior de San Pedrito concluido en 1971 y el aeropuerto internacional de Playa de Oro (1974) fueron las mas importantes del gobierno colimense. Paralelamente, se construyó la carretera costera Pto. Vallarta-Barra de Navidad en Jalisco.

Previamente, en 1971 un grupo financiero internacional emprendió la construcción de un complejo turfstico de lujo en las --

cercanías de Manzanillo y destinado al turismo de altos ingresos. El Hotel Las Hadas, inaugurado a principios de 1974 y adquirido en 1975 por el grupo financiero regiomontano ALFA a través de su filial en bienes raíces y turismo CASOLAR, desató una serie de inversiones que fortalecieron esta actividad y reorientaron el proceso de acumulación de capital en la región con el apoyo irrestricto de nuevas y mayores inversiones federales.

El monto de la inversión privada en el municipio de Manzanillo ascendió a 1,146 millones de pesos entre 1974 y 1976 y a - - - 2,246 millones entre 1977 y 1978. 47/

El programa de inversiones de CASOLAR entre 1977 y 1985 contempla un total de 5,000 millones de pesos y espera afluencias turísticas de medio millón de visitantes al año. 48/

Según datos de la Comisión de Conurbación, la inversión total en la Zona Conurbada (que no incluye a Tecomán) ascenderá a - 14,769 millones de pesos entre 1977 y 1982 de los cuales el - 37.3% corresponde al sector público. (Ver cuadro).

De ese total, 11,160.8 millones (75.6%) se concentrarán en el municipio de Manzanillo según la misma fuente.

Debemos destacar junto con la concentración territorial de las inversiones, su marcada concentración en una rama de actividad

ESTADO	MUNICIPIO	INICIADOR/IMPORTE	INVERSION (MILL.)					
			77-78	79-82	TOTAL			
CULIQUILA	MANZANILLO	CASOLAR	1450.0	3550.0	5000.0			
		ANDALUZA	180.0		180.0			
		VIDA DEL MAR	200.0		200.0			
		LA CUMPIE	300.0		300.0			
		CLUB SANTIAGO	60.0		60.0			
		COSTASOL BRISAHAR	15.0	2.0	16.0			
		COSTASOL MAR Y MAR	12.0		12.0			
		COSTASOL RIVIERA MAR		29.0	29.0			
		EL PALOMAR	15.0		15.0			
		BUNGALOWS RGY BUNGALOWS SAN FRANCISCO	8.0		8.0			
	SUB-TOTAL	2746.0	3581.0	5327.0				
CULIQUILA	CASIMIRO CASTILLO	PLANTA PESQUERIZADORA C.M.B. P.C.	825.0	497.0	1322.0			
		PLANTA SEMBRADERIA EN CAMPOS	1598.0	1977.0	3575.0			
		AMPLIACION PUERTO INTERIOR		141.0	141.0			
		PÉREZ		180.0	180.0			
		LIPARRIENIO EL COJOMO-TAPEATELES	14.0		14.0			
		CARRITERA MANZANILLO-EL COJOMO	17.0		17.0			
		DIPTO. DE PESCO		0.8	0.8			
		HOSPITAL EMS		90.0	90.0			
			SUB-TOTAL	2454.0	2879.8	5333.8		
			TOTAL DE MUNICIPIO	4700.0	6460.8	11160.8		
	SUB-TOTAL	15.02	5.75	20.78				
	TOTAL DE MUNICIPIO	15.02	5.75	20.78				
JALISCO	CIQUATLAN	S/N ERAMIA FORTIFICACIONES		9.0	9.0			
		MOTEL MIRAQUE (SAN FRANCISCO)	30.0		30.0			
		MOTEL TROPICAL (BARRA DE NAV.)		20.0	20.0			
		PUBLICO NUEVO (BARRA DE NAV.)	90.0		90.0			
			SUB-TOTAL	120.0	109.0	229.0		
		PUBL	SUB-TOTAL	7.81	17.45	25.26		
			TOTAL DE MUNICIPIO	127.81	126.45	254.26		
		JALISCO	CUAUTITLAN		SUB-TOTAL	10.44	1.0	11.4
					TOTAL DE MUNICIPIO	10.44	1.0	11.4
				JALISCO	LA HUERTA	PUERTO VIEJO CHAMELA	40.0	513.0
COSTA CAREYES BRISPA						1272.0	1272.0	
FRACC. LAS ISLAS, CHAMELA	150.0					510.0	660.0	
CLUB MEDITERRANEO						150.0	150.0	
DISCAR, BUNGALOWS VACACIONALES	13.0					13.0	26.0	
VILLA CHAMELA	28.0					42.0	70.0	
LOTE/MALA						25.0	25.0	
LOS ANGELES LOCOS DE TENACATITA	30.0					200.0	230.0	
MOTEL TENACATITAN	50.0	100.0	150.0					
	SUB-TOTAL	364.0	2850.0			3214.0		
JALISCO	LA HUERTA	VAPICO	25.26	6.22	31.48			
		PUERTO PESQUERO, PERUSA		29.0	29.0			
			SUB-TOTAL	25.26	35.22	60.48		
			TOTAL DE MUNICIPIO	389.26	2935.72	3325.0		

ESTADO	MUNICIPIO	INICIADOR	INVERSIONES (MILL.)							
			77-78	79-82	TOTAL					
JALISCO	MANZANILLO	PRIVADA	2246.0	3551.0	5797.0					
		PUBLICA	2454.0	2879.8	5333.8					
			TOTAL	4700.0	6460.8	11160.8				
		JALISCO	CASIMIRO CASTILLO	PRIVADA						
				PUBLICA	15.02	5.75	20.78			
					TOTAL	15.02	5.75	20.78		
				JALISCO	CIQUATLAN	PRIVADA	120.0	109.0	229.0	
						PUBLICA	7.81	17.45	25.26	
							TOTAL	127.81	126.45	254.26
						JALISCO	CUAUTITLAN	PRIVADA		
PUBLICA	10.44							1.0	11.4	
	TOTAL							10.44	1.0	11.4
JALISCO	LA HUERTA							PRIVADA	364.0	2850.0
		PUBLICA	25.26					35.22	60.48	
			TOTAL					389.26	2935.72	3325.0
		JALISCO	TOTAL ZOCODORA					PRIVADA	2427.0	654.0
				PUBLICA	2512.74			2939.73	5452.47	
					TOTAL			5239.74	9529.73	14769.47

MUNICIPIO: C. 101. P. 00. C. 101. P. 00. C. 101. P. 00.

MUNICIPIO: C. 101. P. 00. C. 101. P. 00. C. 101. P. 00.

ya que del total de inversión en esos siete años, son 9,267 millones de pesos los que absorbe al turismo, o sea un 63% de la inversión global y casi el total de las inversiones privadas.

En el cuadro presentado salta a la vista el papel preeminente que el grupo ALFA-CASOLAR desempeña en esta nueva estructura económica, proceso que ejemplifica el papel asumido por el capital financiero en la política económica del país en general.

Las consecuencias de este nuevo modelo acumulativo no se hicieron esperar. La economía regional en su conjunto creció a un ritmo un poco mayor al 7.6% anual entre 1970 y 1978; los sectores secundario y terciario lo hicieron al 11.1 y 8.3 respectivamente, cuando las actividades primarias se limitaron a un 4.7 anual. (Ver cuadro y gráfica referentes al PIB).

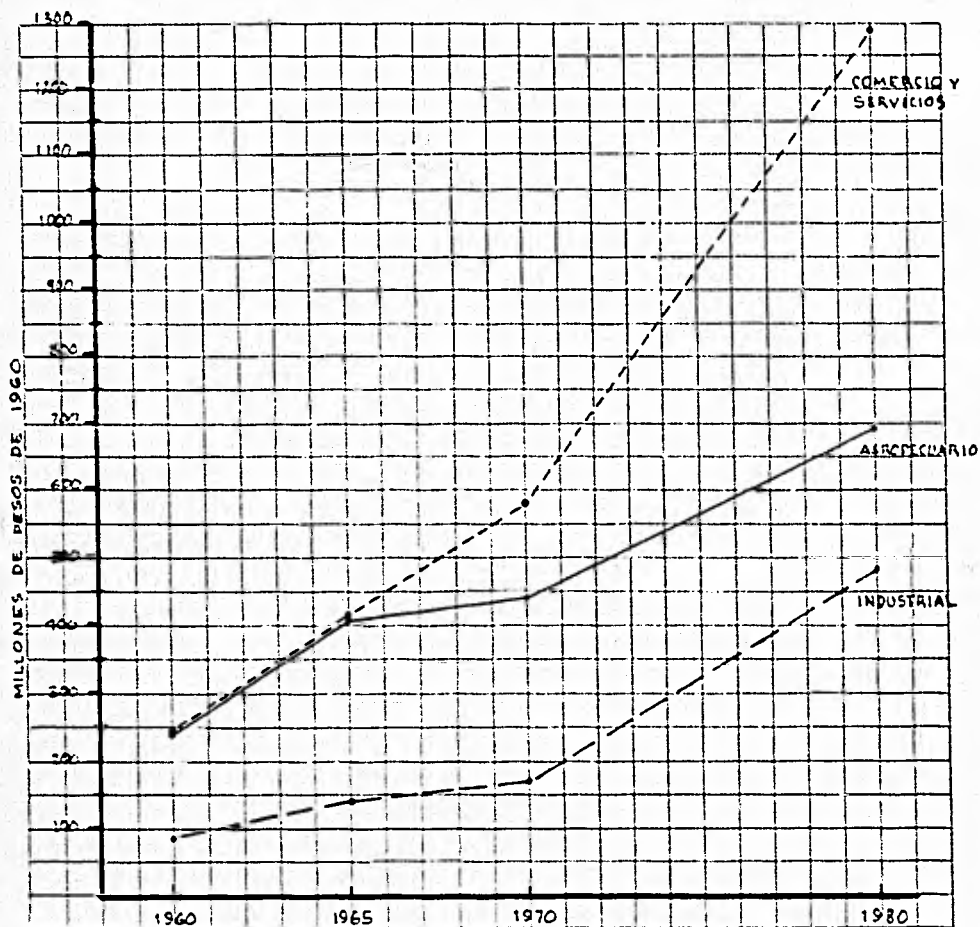
Estos ritmos de crecimiento superaron a los observados en el país entre 1960-1976 y 1977-1979. 49/

GENERACION SECTORIAL DEL PIB DE COLIMA (1960-1980)

(Millones de pesos de 1960 y porciento)

	1960		1965		1970		1980		Tasa Crec. Anual	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	65-70	70-80
Agropecuario	243.8	(42.5)	404.5	(42.1)	439.1	(36.9)	695.3	(28.1)	1.7	4.7
Industrial	82.8	(14.4)	145.1	(15.1)	169.3	(14.2)	487.4	(19.7)	3.1	11.1
Comercio y Servicios	247.0	(43.1)	411.3	(42.8)	580.9	(48.9)	1291.6	(52.2)	7.2	8.3
Total	573.6	(100.0)	960.9	(100.0)	1189.3	(100.0)	2474.3	(100.0)	4.4	7.6

FUENTE: Prog. Gral. de Gobierno. 1979-1985. Cuadro p.50
 Estimación para 1980 apoyada en datos de 1978 en SPP;
 Plan Estatal de Desarrollo. Diagnóstico Global. Coli
 ma, 1979.



GRAFICA: GENERACION SECTORIAL DEL PIB EN COLIMA. (1960-1980)
 - Millones de pesos de 1960 -

FUENTE: Cuadro anterior

Las modificaciones en la estructura ocupacional no fueron en cambio tan halagüenas, ya que el empleo generado fué poco significativo y los desequilibrios sectoriales en cuanto a ocupación se acentuaron notablemente.

Entre 1970 y 1978, el porcentaje de población ocupada en el sector agropecuario descendió nueve puntos, mientras que en el industrial creció casi siete puntos y en el terciario un poco más de dos. Estos datos observados en el cuadro referente a la población activa, manifiesta un serio deterioro en la capacidad empleadora del sector agropecuario que no se compensa con su crecimiento en los otros sectores, ya que el sector industrial creció gracias a la hipertrofia de la construcción que generó muchos empleos de carácter temporal y baja calificación técnica, mientras que el comercio y los servicios no ofrecieron el número de empleos esperado de tan fuertes inversiones canalizadas al turismo.

Por otro lado, la participación del sector industrial en la PEA se debe en gran parte al dinamismo que mostró desde la década de los sesentas con la implantación de agroindustrias en Tecomán y Armería.

EVOLUCION REGIONAL DE LA POBLACION ACTIVA EN LOS
SECTORES ECONOMICOS (1960-1978).
(Porcentajes)

Sectores	1960	1970	1978	Variación 60-70	Variación 70-78
Agropecuario	64.4	55.1	45.9	- 9.3	- 9.2
Industrial	9.5	17.4	24.2	7.9	6.8
Comercio y Servicios	26.1	27.5	29.9	1.4	2.4

FUENTE: SIC, Censos Grales. Población 1960 y 1970 y SAHOP
Plan de Ordenación, 1979. p. 131.

La canalización de enormes volúmenes de inversión hacia una rama de actividad que demanda poco empleo con niveles de calificación casi inexistentes en la región y que además concentra excesivamente las ganancias en un reducido grupo de inversionistas, ha ocasionado un desarrollo ilusorio o un crecimiento con pobreza, ya que el progreso del sector turístico, de la industria de la construcción y en menor grado, de la actividad portuaria y la industria de transformación, se ha dado merced al sacrificio de los requerimientos de inversión y apoyo oficial a actividades que sustentarían un mayor empleo y propiciarían una mejor distribución del ingreso, como lo son la pesca, la agricultura de temporal y el turismo popular.

Ese modelo acumulativo se basó pues, en elevar la llamada composición orgánica del capital mediante fuertes inversiones en instalaciones y equipo que demandan muy bajo pago en salarios y,

en cambio, exigen las cuotas mas altas de la tasa general de ganancias generada por el conjunto de actividades económicas en la región.

Este esquema, propio de las fases mas avanzadas del capitalismo fue impuesto en la región por el nuevo grupo hegemónico o mas bien por un nuevo "bloque en el poder" como le llamaría Poulantzas, integrado por la fracción de capital financiero representado por el Grupo ALFA y el nuevo Estado nacido de la crisis de 1968 y los paliativos populistas del sexenio echeverrista.

El predominio del Grupo ALFA sobre las decisiones en materia de política económica regional ha sido tan notorio que como afirmamos anteriormente, las acciones e inversiones del Estado en la región han favorecido casi exclusivamente a esta fracción de clase y sus aliados menores, todas ellas incrustadas en el negocio de los servicios turísticos y la especulación inmobiliaria.

La actividad básica de esta acumulación es como lo hemos adelantado, el turismo, que de una contribución del 1.69% al PIB de 1960 en Colima pasó al 8.23% en 1978, y reconoció entre 1971 y 1978 un aumento del 49% en la afluencia turística anual al estado, afluencia que se vuelca casi en su totalidad a la franja costera y principalmente a Manzanillo. 50/

En menos de diez años, el Grupo Alfa y otros inversionistas privados, se han apoderado de las mejores playas y las mejores tierras-ejidales en su mayoría- de bahías y ensenadas del litoral regional, especialmente en los municipios de Manzanillo y La Huerta.

En 1980, tan solo el Grupo Alfa (Casolar) obtuvo ganancias por mas de 1500 millones de pesos en sus instalaciones en Manzanillo según lo declaró recientemente el apoderado de la empresa al semanario Proceso.

El mismo Programa del Gobierno de Colima, reconoce que "Desde 1976 la inversión efectuada en Manzanillo en la rama hotelera, ha sido fundamentalmente en categorías "AA" y "A" (o sea, de lujo)... "La mayor parte de los créditos (Fonatur) en este sector, han sido orientados a los grandes complejos (turísticos) y en mínima parte a los medianos empresarios" 51/

El apoyo del estado a esta actividad y al Grupo incluye financiamiento, inversión en infraestructura como carreteras, aeropuerto, captación de agua, mayores fuentes de energía eléctrica, sacrificios fiscales y tarifarios, además de múltiples servicios promocionales, de administración y planeación del desarrollo regional y urbano.

En materia de financiamiento, los créditos otorgados por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) en Colima, pasaron de 23 millones de pesos en 1973 a 455 en 1979, según la fuente ya mencionada.

La inversión en infraestructura incluye el aeropuerto internacional de Playa de Oro, la carretera Vallarta-Sarra de Navidad que comunicó a la costa sur de Jalisco con Manzanillo, la carretera que se construyó entre Lázaro Cárdenas, Mich. y Manzanillo, el libramiento urbano de Manzanillo, la reconstrucción y ampliación del sistema de agua potable, la urbanización de poblados cercanos a los complejos turísticos como Santiago, Salagua, Las Brisas y Manzanillo, la construcción de varios conjuntos de vivienda popular y de interés social por el INDECO, INFONAVIT y FOVISSSTE, la construcción de un Centro de Capacitación Turística y un Instituto Tecnológico Regional con carreras especializadas más en administración turística que en técnicas minero-metalúrgicas o pesqueras y, finalmente, como una inversión complementaria que en cierta forma mitiga la excesiva concentración sectorial, se construye la termoeléctrica en Campos a 1 km. de Manzanillo con un inversión de \$3,569 millones de pesos entre 1977 y 1982, y que tendrá su área de influencia en varios estados.

Otra inversión federal sumamente importante se destinó a la explotación de mineral de hierro en Peña Colorada y a su semitrans

formación en la planta peletizadora de Tapeistles en las vecindades de Manzanillo. La inversión alcanza los \$1,322 millones de pesos y desde 1975 envía su producción a las plantas siderúrgicas del Grupo en Monterrey y Monclova, y a la empresa estatal AHMSA en Puebla y Veracruz. Cabe destacar que estos yacimientos junto con los que el Grupo explota en Pihuamo, Mich. muy cerca de Colima, representan un 25 por ciento de las reservas nacionales de mineral de hierro.

Incluso el crédito agrícola sirvió en cierto grado a los fines de la rama turística ya que en 1979 el Banrural emprendió un Programa de Producción de Alimentos en las Zonas de Influencia de los Desarrollos Turísticos cuya primera fase apoyaría con 74 millones de pesos el trabajo de 2,100 productores en el área de Manzanillo, según lo declaró el director de tal institución en la II Jornada Turística de Puerto Vallarta en febrero de 1979.

En cuanto a la planificación del desarrollo regional y urbano, el Estado considera a la región como una de las zonas prioritarias del país para emprender acciones en materia de Turismo, Asentamientos Humanos y Comunicaciones y Transportes, por lo cual se incluye en diversos planes sectoriales y nacionales.

En apoyo a lo anterior, la región se decretó como una de las seis conurbaciones en el país para lo cual se creó una Comisión

de Conurbación que vigilaría la ejecución de planes, programas y acciones relacionadas con el desarrollo urbano.

Muchas de las acciones de planificación -especialmente el Plan Director de Desarrollo Urbano de Manzanillo y su Area Metropolitana- se ciñeron a los lineamientos que sobre la materia señalo un documento del consorcio Casolar denominado "Impacto Físico, Social y Económico de las Inversiones de CASOLAR" divulgado en forma restringida en 1977. Estos aspectos referentes a la planeación regional y urbana los trataremos con mas detalle en el capítulo V de este trabajo.

De toda esa inversión pública sólo pueden considerarse como - - "gastos sociales" los referidos a agua potable, vivienda y el Hospital del IMSS, aunque lo primero consistió en una mayor captación y la posterior ampliación de las redes hacia las zonas turísticas como Santiago y Salagua; por otra parte la construcción de vivienda popular y social ha sido muy limitada.

En suma, toda esa nueva sustentación del crecimiento económico en el turismo requirió del aumento y la concentración territorial y sectorial del capital estatal, garantizando así, una acumulación suficiente en las fracciones financiera y comercial y reforzando un nuevo polo de empleos para mitigar los efectos de la descomposición agraria regional.

Mencionamos a la fracción comercial puesto que los comerciantes de Guadalajara continuaron con la primacía comercial en la región, esta vez apoyados sobre todo en el suministro de insumos para la construcción y de manufacturas básicas e intermedias que comenzaron a producirse en Guadalajara con la expansión y modernización del sector industrial en los primeros años de los setentas.

No obstante, aún cuando los intereses del capital financiero imponían el sentido general y el ritmo de crecimiento de la estructura económica, ello no significaba que otras clases y fracciones de clase no promovieran sus propios intereses. Esta trama de determinaciones sobre la historia regional reciente se expresa y desarrolla bajo múltiples formas, sin embargo, nos limitaremos a dos manifestaciones: el antagonismo entre el turismo promovido por un sector de la burguesía nacional y el empeoramiento de las condiciones de existencia de la gran mayoría de la población; y las distorsiones intersectoriales que sobre la economía regional provocó este modelo de acumulación y que también corresponden a conflictos de clase.

La descomposición de la economía agraria tradicional durante la crisis de 1970-1973 y el progreso de una agricultura capitalista basada en una alta concentración territorial y un patrón extensivo de explotación orientado al cultivo de frutales con es-

caso requerimiento de mano de obra, intensificó la expulsión de población del medio rural que esta vez no se dirigió a ciudades fuera de la región como lo hizo en los sesentas, sino que se asentó en las cercanías de los emporios turísticos con el fin de emplearse temporalmente en la dinámica industria de la construcción o subemplearse en los múltiples servicios turísticos.

En este punto debemos precisar que estos flujos migratorios hacia la zona de Manzanillo y otras pequeñas ciudades como Cihuatlán, Armería y Tecomán, no correspondieron a una súbita demanda de mano de obra, sino a la búsqueda de una mayor posibilidad de supervivencia en un espacio con mayores grados de interacción, proceso rigurosamente clarificado por A. Quijano en el contexto latinoamericano en general. 52/

Esos flujos, en concordancia con el crecimiento demográfico general del país, provocaron que la población de la región creciera en un 75% entre 1970 y 1980, y que la población urbana creciera a más del doble en el mismo periodo (ver cuadros sobre la evolución demográfica).

(100-1000) Serial 1 and 2. Serials 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

Serial	(a) Date	about	of	off
100	100	100	100	100
101	101	101	101	101
102	102	102	102	102
103	103	103	103	103
104	104	104	104	104
105	105	105	105	105
106	106	106	106	106
107	107	107	107	107
108	108	108	108	108
109	109	109	109	109
110	110	110	110	110
111	111	111	111	111
112	112	112	112	112
113	113	113	113	113
114	114	114	114	114
115	115	115	115	115
116	116	116	116	116
117	117	117	117	117
118	118	118	118	118
119	119	119	119	119
120	120	120	120	120

Serials 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120.

Serials 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140.

Serials 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160.

Serials 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180.

II.- ...

(...)

	1960-1970	1970-1975	Variación
Población Total	5.10	5.77	0.67
Población Urbana	6.50	6.70	1.20

III.- ...

	1960	1970	1975
Población Total	104 777	170 210	502 100
Población Urbana	52 420	90 200	215 400
Urbana / Total	50.01	57.41	71.76

IV.- ... (por cada cien habitantes)

MUNICIPIO	1960-1970	1970-1975	Variación
America	5.0	4.9	1.0
Sansevilla	5.5	6.2	0.7
Minatitlán	5.4	5.5	0.1
Ixcotelco	6.1	4.6	-1.5
S. Castillo	5.4	4.9	1.4
San Mateo	7.4	6.0	1.4
Guadalupe	1.7	2.7	1.0
La Huerta	4.5	7.3	2.8

NOTA: Elaborado con los datos del cuadro anterior.

Los municipios cuyos litorales fueron "favorecidos" por la localización de las nuevas actividades económicas, presentan ritmos elevadísimos en su crecimiento demográfico anual, este es el caso de Manzanillo (6.2), Cihuatlán (8.9) y La Huerta (7.3).

De este modo, mientras la población crece a un 5.7% anual, la población urbana lo hace al 8.3%.

La nueva localización de las actividades económicas de punta y la concentración urbana de la población regional, configuraron un nuevo patrón de poblamiento y un sistema urbano estructurado en torno a Manzanillo.

La preeminencia de Manzanillo en esta estructura urbana hace de esta ciudad y sus localidades más cercanas, el espacio en el que se manifiestan las contradicciones más graves en la región.

La población asentada en Manzanillo y sus alrededores (llamada Zona Metropolitana de Manzanillo, ZMM, por los distintos Planes Urbanos), asciende a 55,700 habitantes en un área de 920 has. - lo cual arroja una densidad bruta de 60.5 Hab/has., sin embargo, en el centro de la población y zonas suburbanas hay aproximadamente 300 hab./has. hacinados en laderas, cerros y sitios tan insalubres como las márgenes de la Laguna de Cuyatlán, sitios en los cuales sobreviven cerca de 30 mil habitantes, si -

hacemos caso a las declaraciones de la gubernatura del estado de Colima al sumario "Proceso" y a las del Coordinador Técnico de la Comisión de Conurbación al periódico "Uno Mas Uno" 53/

El poblamiento excesivo de una limitada zona con innumerables cerros y lagunas, ha generado graves conflictos en torno a la tenencia de la tierra, ya que la zona esta rodeada de predios ejidales que sufren constantes despojos por parte de especuladores inmobiliarios y empresas turísticas así como invasiones por parte de la población sin recursos.

Al problema aludido, se suman los fuertes déficit en vivienda, agua potable, drenaje, transporte entre la zona turística y los poblados y equipo para satisfacer las demandas de esta población en cuanto a educación, abasto y recreación.

Tan solo en vivienda, el Plan Municipal de Desarrollo Urbano estimó que el 55% de las actuales "no son aceptables", o sea que 3,883 viviendas requieren urgente mejoramiento y 1,759 deben reponerse en un plazo no mayor de tres años. 54/

Ante la escasez de suelo y vivienda, la edificación de auténticos palafitos en las márgenes de la Laguna y de casas de cartón en los cerros cercanos, es una práctica que se extiende como única alternativa para un grupo cada vez mayor de población.

En cuanto a los servicios públicos, el caso del agua potable es ilustrador de la situación general: existe un déficit diario de 4 millones de litros (23% del requerimiento) y eso en condiciones óptimas, esto es, con el equipo de bombeo funcionando sin parar según el Plan Municipal. A esto debe añadirse que la tal agua de ninguna manera es potable, tal como lo corrobora la incidencia de enfermedades gastrointestinales, principal padecimiento registrado en los establecimientos médicos oficiales, según los diagnósticos de casi todos los Planes Urbanos.

De estos conflictos no es posible desvincular otros dos problemas que son los que con más fuerza azotan a la población mayoritaria: el desempleo y la carestía.

El primero se genera por la injusta estructura económica regional que se funda en actividades con escasa o temporal capacidad de empleo que además demandan cierta calificación técnica en caso de empleos permanentes.

La carestía que para el país en general es alta, para las zonas turísticas es aun más grave, debido a la orientación suntuaria del consumo y a la capacidad económica de la población flotante. Todo esto empeora en Manzanillo si consideramos que algunos alimentos como la leche y el huevo tienen que traerse desde Guadalajara.

Pasando al otro grupo de limitantes que enfrenta este esquema de acumulación, entre las principales distorsiones intersectoriales debemos señalar al antagonismo entre el turismo y las actividades portuarias.

La necesidad de manejar con mayor fluidez el comercio de la burguesía tapatía con el extranjero y con su área de influencia en el pacífico norte, fueron los primeros motivos para rehabilitar el puerto de Manzanillo. Estos se transformaron en necesidades apremiantes cuando comenzó a despuntar la crisis cerealera que aún padecemos en todo el país y, lógicamente, el proyecto de rehabilitación se convirtió en el de construcción de un nuevo y mejor equipado puerto.

El Puerto Interior comenzó a operar en 1971 y desde un principio se orientó al manejo de cereales y otros graneles de importación como el azúcar. La necesidad estratégica nacional de operar este puerto a toda su capacidad acarrea serios perjuicios a las actividades tanto turísticas como industriales por el congestionamiento del transporte ferroviario, la contaminación de las bahías y los conflictos en el uso del suelo por actividades incompatibles.

En la no inclusión del puerto dentro del Programa de Puertos Industriales y en las limitaciones a su expansión, mucho habrán intervenido los grupos económicos enclavados en el sector turís

tico, ya que el puerto en sí presenta características físicas, de localización, de infraestructura y disponibilidad de recursos iguales o más ventajosas que los puertos seleccionados en el pacífico para ese efecto.

Posteriormente, el crecimiento del mercado centro-occidental de hidrocarburos provocó un aumento en las operaciones de cabotaje y la implantación de nuevas y mayores instalaciones de PEMEX que no sólo aumentan la contaminación generada por el tráfico de altura sino que hacen más vulnerables los asentamientos cercanos respecto a incendios, explosiones, etc. Apenas hace unos meses varios carros cisterna cargados con combustibles, volcaron en las inmediaciones de la población regando miles de litros que por fortuna no se incendiaron.

Otra secuela negativa del puerto para el turismo es el congestionamiento en el sistema de transportes. Cuando los FF.CC. no se dan abasto para mover la carga, cosa que sucede con frecuencia, el autotransporte en volúmenes masivos es la única alternativa y esto satura carreteras y vías urbanas.

A lo anterior debe añadirse la futura perspectiva de iniciar la explotación de mantos petroleros frente a las costas de la región. Estos yacimientos fueron anunciados por PEMEX en 1979, y en caso de explotarse, el puerto de Manzanillo asumiría una importancia estratégica para este proyecto, lo que contravendría vi

lentemente los intereses del turismo.

Otra actividad relegada en aras del desarrollo turístico ha sido la pesca. Actualmente se inició la construcción de un Parque Industrial Pesquero con una inversión de 187.6 millones de pesos en Manzanillo. Otro proyecto es la construcción de un Puerto Pesquero en Punta Pérula, Mpio. de La Huerta, Jal. con una inversión de 79 millones de pesos. Como se ve, la inversión federal en la actividad no llega al 9% del total de inversiones públicas previstas en la zona conurbada en el periodo 1979-1982 que asciende a 2,989.7 millones de pesos.

La mayor parte del capital invertido en la pesca proviene de grandes empresarios pesqueros de Mazatlán, los cuales ven seriamente amenazados sus intereses con la construcción de ese parque en Manzanillo y la consiguiente creación de una flota atunera de seis buques de 1200 ton. cada uno. La oposición de este grupo y la escasez de capital serán los principales obstáculos para el crecimiento futuro de la actividad.

En todo este panorama sectorial económico, un proceso es bastante claro: los sectores más dinámicos son aquellos vinculados de alguna manera con el turismo, eje de la acumulación de las clases dominantes, o bien, aquellas actividades que juegan un papel estratégico en la economía nacional.

Las demás actividades como la agricultura y la pesca no son rentables en términos económicos para el bloque en el poder y aun cuando ofrecerían una mayor capacidad de empleo, han pasado a un segundo plano o a la insignificancia como es el caso de la pesca.

Para concluir, la aglomeración demográfica en torno a los empórios turísticos (Manzanillo y Cihuatlán) y a las ciudades previamente consolidadas como Tecomán, coexiste con la carencia de una red urbana continua y funcional, por lo que a la concentración en cuatro ciudades corresponde una marcada dispersión de la población rural en cientos de pequeñas localidades.

Esta nueva configuración urbana, expresión espacial de las modalidades que en la región asumen las relaciones de explotación y dominación del capital, presenta una creciente localización y exacerbación de los conflictos sociales generados, que se manifiestan por un lado, en la concentración de los beneficios de esta estructura en un limitado sector social que impone sus intereses particulares en la gestión del proceso y, por el otro, en la concentración de población con altas tasas de desempleo y subempleo que sufre además un déficit creciente en los componentes fundamentales del consumo colectivo.

Esta situación de tensión entre dos estructuras sociales interpenetradas en una misma formación regional, arribó a fines de -

1980 a un punto crítico con la contracción general que el turismo padeció en todo el país, debido a la recesión que afecta al turista norteamericano y a la inflación interna.

Esta contracción se combinó con la crisis financiera del Grupo ALFA, provocada tanto por las altas tasas de interés de los -- créditos contratados con bancos norteamericanos como por su ex pansion desmedida hacia todas las esferas de la economía bajo un esquema corporativo.

Lo anterior obligó a esta corporación a un "retorno a la sobriedad" que incluía el cierre de las empresas menos dinámicas y el cese masivo de empleados en un esfuerzo por reducir gastos operacionales.

Al respecto, un semanario informó que "... el Grupo ALFA planea vender el hotel Las Hadas que, al obtener utilidades mínimas, - se convirtió automáticamente en la empresa disidente del consorcio... En 1980, Casolar logró ventas por 1,533 millones de pesos, pero solo con un aumento de 8 por ciento respecto a 1979" 55/

Lo que para este grupo hegemónico en la región es solo una estrategia operacional, para 3,500 trabajadores "indirectos" de la construcción significó el despido masivo y el inevitable des empleo, ya que Casolar suspendió la edificación de 1,500 villas

en Agosto de 1981. La crisis de Casolar acarrió consigo a toda la industria de la construcción, ya que como hemos señalado, ésta dependía casi por completo de la edificación de complejos turísticos.

El desempleo es pues, un problema de lo más crítico hoy en día ya que no existen otras alternativas que ofrezcan esos volúmenes de empleo y demanden poca calificación técnica como lo hacía la construcción.

Entre los primeros efectos de esta crisis está la agudización de la represión estatal a ese ejército de desocupados que ya no se conforman con exhibir su miseria al turismo de altos ingresos que visita Manzanillo, sino que se atreven ya a realizar movilizaciones en torno a reivindicaciones de carácter urbano como la obtención de servicios públicos y la regularización de sus predios. Ante esta emergencia, el gobierno estatal, debidamente asesorado por la SAHOP, ha puesto en marcha un proyecto de reubicación semejante al que se intentó en las colinas acapulqueñas. Este proyecto, denominado "Valner" en honor al subsecretario de Asentamientos Humanos de la SAHOP, pretende "reubicar" nada menos que a 30 mil personas según lo declaró la gobernadora recientemente.

De nueva cuenta, el Estado acude a salvaguardar los intereses de la fracción hegemónica del capitalismo nacional; si el turis

mo agotó sus proyectos de expansión, la concentración de todo ese contingente de fuerza de trabajo ya no se estructurará en función de la acumulación de capital sino en su contra. Ante esa perspectiva, no existen instrumentos más idóneos como el Estado y el urbanismo para expulsar a la serpiente y preservar el paraíso.

IV. EL ESTADO MEXICANO Y LA POLI
TICA REGIONAL Y URBANA.
(1940 - 1981)

1. La "Problematización" del Desarrollo Regional y Urbano

Del análisis de los múltiples intentos gubernamentales en materia de planeación, surgidos en los últimos 40 años en México, se notan claras diferencias en cuanto a la manera en que el Estado ha problematizado las situaciones urbano-regionales y las respuestas que a estas ha dado. Aunque estas variaciones han respondido básicamente a especificidades coyunturales, a nivel estructural se destacan dos "momentos" claramente diferenciables entre sí: el que va de 1940 a 1970 y el que va de este último año al momento actual.

En la primera etapa, la problematización de lo urbano-regional como fenómeno integral por parte del Estado, es prácticamente inexistente y las medidas para enfrentarlo son consecuentemente aisladas: las intervenciones gubernamentales sobre el uso del espacio se dan solo como reflejo de las exigencias del desarrollo económico nacional. La lógica de lo anterior queda evidenciado si recordamos que fue precisamente a partir de 1940 que los esfuerzos gubernamentales se enfocan prioritariamente a la tarea de industrializar al país*. En este contexto la "política urbano-regional tenía como objetivo fomentar una continua concentración urbana" 1/ principalmente en las ciudades de México, Monterrey y Gua-

* Ver el apartado 3 del capítulo II de este ensayo.

dalajara por medio de fuertes inversiones públicas que sirvieran de acicate para el asentamiento de la industria, creando "las condiciones más propicias para la acumulación de capital en los sectores industriales dominantes: concentración del mercado, economías de aglomeración y un excedente de fuerza de trabajo concentrado en las zonas urbanas para mantener bajo el salario de los obreros" 2/. En esta forma el Estado favorece los intereses de la industria más pujante, sin tener en cuenta las necesidades de las regiones más atrasadas y sin visualizar (aparentemente) los problemas que en el futuro, lo anterior acarrearía.

Lo antes expuesto, no significa que el discurso estatal no haya señalado los problemas urbano-regionales que desde la década de los cuarentas se perfilaban; por el contrario se encuentran planteamientos que mencionan en distintas ocasiones la existencia de la macrocefalia urbana, de desequilibrios regionales y del desordenado crecimiento de las principales ciudades del país. También se destacan el alto costo económico y social que representaban tales fenómenos y la necesidad de lograr un desarrollo regional económicamente eficiente y socialmente justo.

A este respecto, los señalamientos más destacados, cronológicamente hablando son "la iniciativa de 1943 para inducir una 'marcha al mar' con el fin de aliviar la presión demográfica del centro del país, idea que condujo a la realización entre 1947-1961 de la mayoría de los programas existentes sobre las cuencas hidrológi-

cas; la derogación de los incentivos fiscales para la localización industrial en el Distrito Federal en 1954; la puesta en vigor de una serie de incentivos fiscales, para la localización industrial en todas las demás entidades federativas; la construcción durante los cincuentas y sesentas, de un número de parques o ciudades industriales en diversos estados de la República, con objeto de fomentar la descentralización industrial; la creación en 1959 de la Secretaría de la Presidencia, a la cual se le asignaron funciones relacionadas con la planificación urbano-regional y la formulación de planes para las distintas regiones del país; el establecimiento, en 1961, del Programa Nacional Fronterizo; la iniciación en 1961, del Plan Chontalpa; y finalmente, la inclusión de criterios sobre la localización de la industria en las decisiones sobre la asignación de créditos a través del Fondo de Garantía para la Industria Mediana y Pequeña, de Nacional Financiera" 3/. Estas iniciativas sugieren una constante preocupación por parte del Estado por resolver los problemas urbano-regionales, pero a la vista de la actual situación y, más específicamente, a la prevaleciente en los últimos años de la década de los sesentas, se puede afirmar que en los supuestos intentos por desarrollar otras regiones que no fueran el centro del país, no se trataba de modificar el patrón regional existente, sino hacerlo más funcional a las necesidades de acumulación a escala nacional, beneficiando, en última instancia, a las principales concentraciones urbanas e industriales y, obviamente, a los detentadores del capital.

En la segunda etapa, que se inicia con el ejercicio presidencial de Luis Echeverría, el cuadro descrito anteriormente sufre variaciones considerables en cuanto a la atención prestada por el Estado a la situación urbano-regional del país. El inicio de esta nueva problematización coincide con la crisis del modelo de desarrollo socioeconómico seguido en México desde los años cuarenta, el cual generó una serie de contradicciones económicas y sociales, cuyos resultados, hacia fines de los años sesenta se manifestaron en un relativo agotamiento del sistema económico y un cierto deterioro del sistema político. Estas contradicciones se presentaron en forma aguda en las principales ciudades y en algunas de las regiones menos favorecidas, cuyas manifestaciones fueron: desempleo y subempleo, carencia de viviendas, deterioro ecológico, elevados costos económicos y sociales, protesta social, etc.

Fueron precisamente los brotes de protesta social que precedieron al echeverrismo los que empujaron al régimen a buscar una mayor legitimidad, tomando medidas a favor de los amplios sectores afectados por un modelo de desarrollo que llevó, entre otros males, una aguda desigualdad regional-urbana.

En este contexto, la intervención gubernamental sobre la concentración urbana y la distribución regional del desarrollo deja de ser pasiva y trata de "intervenir a través de las fuerzas del mercado y de la acción administrativa en la evolución

generada espontáneamente dentro del sistema espacial, con el fin de corregirlo, ampliar sus vínculos en el espacio e inducir tendencias..... a través del desarrollo de Polos de crecimiento (además, el régimen de Echeverría) pone en vigor un elevado número de medidas sectoriales en materia industrial agropecuaria, hidráulica, así como disposiciones administrativas, fiscales o de otra índole, con el objeto de intentar la descentralización industrial y de población del Valle de México" 4/ con el fin de beneficiar, según el discurso estatal, a las grandes masas de subempleados, desocupados urbanos, campesinos de agricultura de subsistencia y a la industria nacional más desatendida.

La formulación del "problema regional" que se incorporaba en los objetivos arriba mencionados, reflejaban una visión integral que incluía, tanto el aspecto agrícola rural como el urbano industrial pero, después de 1975, esta visión integral se reemplaza por otra, donde predomina lo urbano.

A pesar de los propósitos declarados y contenidos en las disposiciones gubernamentales, los pocos análisis realizados sobre el efecto de las medidas particulares tomadas por el gobierno durante este periodo para modificar el patrón de distribución de la población y las actividades económicas del país, concluyen que, en general, los efectos fueron diferentes de los objetivos propuestos y, hasta es posible, que se hayan acentuado -

los problemas de desarrollo y de la distribución del ingreso en las zonas urbanas y rurales, así como su impacto negativo sobre la población marginada. Como ejemplo de lo anterior "se observa que entre 1970 y 1975 el Distrito Federal y el Estado de México aumentaron su participación en el número de establecimientos industriales, del 32.2% al 34.9%, en la población económicamente activa industrial del 45.6% al 52.1%. La población de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, por su lado probablemente aumentó a tasas de 5.5% al año durante el lustro, lo cual significaría que, de una población de 8.8 millones de habitantes haya aumentado, estimativamente a 11.5 millones en 1975" 5/

El inicio del presente sexenio, como vimos, estuvo marcado por una creciente problematización de lo urbano-regional, con su respectivo marco integrador de la acción estatal. El periodo de José López Portillo, irá más lejos que sus antecesores en materia de planeación en general y, en particular, del desarrollo urbano-regional. Así, una de las intenciones que más distinguen a la administración pública mexicana en este sexenio, es la de actuar conforme a planes.

En lo que respecta a la atención de la problemática urbano-regional, se formalizó un sistema nacional de planificación urbana como respuesta institucional a la creciente importancia de lo "urbano" y de los problemas urbanos. Por otro lado en lo que va del sexenio, el sector público ha dado cuerpo formal a

una visión normativa del "México urbano" al año 2000, así como de las estrategias a seguir para resolver la problemática del mismo.

Al no haber análisis específicos de los resultados de dicho sistema nacional de planificación urbana hasta el momento, nosotros sostenemos, de manera hipotética, que dichos resultados - no pueden diferir sustancialmente de los antes obtenidos, ya que no existe la presencia efectiva de fuerzas sociales que exijan un cambio en la política urbana-regional y presionen para lograr un cambio en la orientación del desarrollo económico y social del país.

2. El Sistema de Planificación

En el desarrollo del presente apartado nos limitaremos a la descripción del sistema de planeación del actual sexenio, siguiendo el discurso estatal sobre la materia y resaltando los elementos más importantes de dicho sistema. Por otro lado, nos circunscribiremos al presente sexenio, dado que propiamente no se puede hablar de un sistema de planificación sino hasta después de 1976 y, lo más importante, es que la parte medular de nuestro ensayo se sitúa en el ámbito del actual ejercicio presidencial.

Se puede afirmar que en la actual administración se ha intentado el esfuerzo más completo entre los que ha realizado el Estado mexicano en su intención por dar una causa organizada al desarrollo económico y social del país. El reflejo más importante de tal esfuerzo es el surgimiento del actual Sistema Nacional de Planeación y la adecuación de la estructura de la Administración Pública a las necesidades de dicho Sistema de Planeación.

Este Sistema de Planeación es concebido por el Estado, como una "Estructura racional de análisis que contiene los elementos informativos y de juicio suficientes y necesarios para fijar prioridades, elegir entre alternativas, establecer objetivos y metas en el tiempo en el espacio, ordenar las acciones que permi-

tan alcanzarlo con base en la asignación correcta de recursos, la coordinación de esfuerzos y la imputación precisa de responsabilidades, y evaluar y controlar sistemáticamente los procedimientos, avances y resultados para poder introducir con oportunidad los cambios necesarios".

El Sistema Nacional de Planificación a ido tomando cuerpo con la elaboración y publicación de diversos planes de carácter nacional, sectorial, regional y estatal, donde se preve la participación concurrente de los tres niveles de gobierno y la acción coordinada de los diferentes sectores de la administración pública. Entre estos planes y programas se destacan el Plan Nacional de Desarrollo Urbano, el Plan Nacional de Desarrollo Industrial, el Plan Nacional de Desarrollo Pesquero, los Planes Anuales del Sector Agropecuario y Forestal, el Programa Nacional de Empleo, el Plan Nacional de Turismo, el Plan Nacional de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, el Programa Nacional de Ciencia y Tecnología, el Plan Nacional de Comercio, el Programa del Sector Educativo, el Plan Nacional de Comunicaciones y Transportes, el Plan Agroindustrias y, por último, el Plan Global de Desarrollo. Estos planes y programas parten de una "normatividad general de procedimientos que buscan ser compartibles entre sí, en todos los niveles de Planeación: el Regional, el Sectorial, el Estatal, y en todas sus formas: la Coordinación, la Acción obligatoria y la Cooperación". 6/

En lo referente a la planificación urbano-regional, la presente administración planteó desde su inicio, "la urgencia de una política regional y de desarrollo urbano orientada a la solución integral de los problemas causados por la forma y cuantía del proceso de urbanización, los desequilibrios regionales y la presión demográfica" 7/. Es con la expedición de la Ley General de Asentamientos Humanos que se explicitó un sistema de planificación en la materia, cuyo objetivo rector fuera buscar la coherencia entre "lo urbano" y el desarrollo económico nacional. Con esta finalidad se creó en las postrimerías de 1976, la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP), que es la encargada, hasta la fecha, de formular y conducir la política general de asentamientos humanos a nivel regional y al interior de las ciudades. Para cumplir con lo anterior la SAHOP elaboró un Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU), el cual contiene los lineamientos bajo los cuales se guía la acción del sector público.

El PNDU, como dijimos antes, contiene los lineamientos para que el sector público realice sus acciones en materia de ordenamiento del territorio, desarrollo regional y desarrollo urbano de los centros de población. En el Plan se señalan políticas, objetivos, programas, lineamientos de coordinación, control y ejecución de acciones e inversiones públicas. Para lograr los objetivos de ordenamiento del territorio y de desarrollo regional,

el PNDU señala acciones relativas a reservas territoriales y suelo urbano, vivienda, infraestructura y equipamiento urbano, ecología urbana, prevención y atención de emergencias urbanas, y participación de la comunidad.

En el caso de las políticas de ordenamiento del territorio, se busca un mayor equilibrio a mediano y largo plazo entre las ciudades grandes y pequeñas, con la configuración de un Sistema Urbano Nacional que representaría la estructura básica del territorio y estaría compuesto por varios sistemas urbanos integrados. Se parte de ciudades con servicios regionales que a apoyarían el desarrollo de sus áreas de influencia, en las que habría una gama de poblaciones de distintos tamaños, hasta los asentamientos rurales dispersos.

En el logro de lo anterior, el PNDU plantea como imprescindible una asignación espacial jerarquizada de los recursos orientados al desarrollo urbano y al fomento de la desconcentración socio-económica, para la cual establece zonas y centros de población prioritarios.

En lo relativo a los Centros de Población, el PNDU se orienta fundamentalmente a la coordinación de las actividades de planeación urbana federales, estatales y municipales.

Con esto se intenta controlar el crecimiento desmedido de áreas

como la Cd. de México, fortaleciendo ciudades intermedias en el interior y a lo largo de costas y fronteras, que al atraer y concentrar a la población rural dispersa, funcionen como polos de desarrollo en el largo plazo.

El PNDU también contempla una política de estímulos fiscales y de precios de los energéticos como incentivo para la relocalización de actividades económicas fuera de las zonas ya densamente pobladas. En este caso el Plan Nacional de Desarrollo Industrial dispone del otorgamiento de créditos sobre impuestos federales, cuyo monto se fija en función de prioridades regionales y sectoriales y descuentos hasta del 30% sobre precios internos de gas natural, combustóleo y electricidad a las empresas que se localicen, por ejemplo, en las zonas prioritarias-industriales.

Además, el PNDU contempla una política de transporte que apoye el logro de la descentralización económica, mediante la construcción de ejes transversales que articulen la economía de las regiones costeras y marginadas con las regiones centrales.

Finalmente, para modificar el crecimiento centralizado, se contempla la deconcentración administrativa por medio del Programa de Desconcentración de la Administración Pública Federal, buscando que el gasto y la inversión pública federal se ejerzan en mayor grado en sus lugares de destino. También el Programa se encamina a descongestionar las áreas metropolitanas, transfiriendo

do recursos humanos, financieros y materiales hacia las zonas prioritarias de desarrollo.

Este somero recuento de los propósitos y objetivos del sistema de Planificación regional y urbano, nos permite afirmar que el estado cuenta con una visión integral de la actual problemática y que dispone, por lo menos en el papel, de los instrumentos normativos suficientes para intentar reestructurar el Sistema Urbano del País.

Es en la puesta en marcha de los diferentes planes, donde los escollos se multiplican, ya que en los países capitalistas como México "La propiedad de los medios de producción no es social, por lo que los planes que hace el gobierno solo pueden, en la medida que en realidad lo hagan, aplicarse en los límites del sector público, el que, por otra parte, es, de una forma o de otra representante de los intereses de la oligarquía" §/, por lo que, se puede decir que aún no existe planificación con posibilidades reales de beneficiar a la mayoría de la población mexicana.

3. Las Nuevas Políticas e Instrumentos de Acción.

Naturaleza y Limitantes

Los principales objetivos y políticas estatales para conseguir un desarrollo urbano y regional más eficiente, entendiéndose esto como la búsqueda por evitar la concentración de las actividades económicas, los servicios y la población en un número - muy reducido de ciudades, por un lado, y la búsqueda de oportunidades y alternativas de desarrollo para la población dispersa en el medio rural, por el otro, están contenidos básicamente, en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU), en el Plan Nacional de Desarrollo Industrial (PNDI) y en el Plan Global de Desarrollo (PGD).

Con respecto al PNDU, sus principales objetivos en el logro de lo anterior, está el de racionalizar la distribución territorial de las actividades económicas y de la población, ubicando las en las zonas de mayor potencialidad del país, para lo cual el gobierno federal deberá observar las siguientes políticas:

- . Desalentar el crecimiento de la zona metropolitana de la ciudad de México;
- . Promover la desconcentración de la industria, los servicios públicos y las diversas actividades a cargo del sector privado, orientándolas a las zo-

nas previamente señaladas como prioritarias.

- . Inducir el desarrollo de ciudades que contengan ser
vicios regionales.

- . Estimular la integración y el desarrollo de centros
de apoyo a la población rural dispersa.

Para el cumplimiento de estas políticas, el PNDU estableció cu
atro programas de acción concertada, con el propósito de conj
untar las acciones e inversiones de los sectores de la Admin
istración Pública Federal en "paquetes", para que mediante una coor
dinación adecuada se logre dar una solución integral a los pro
blemas que presenta la ordenación y regulación de los asenta
mientos humanos.

Dentro de estos programas, se destaca por su importancia el Pro
grama de Estímulos para la Desconcentración Territorial de las
Actividades Industriales, por sus mayores posibilidades de inci
dir en la reestructuración del territorio nacional.

Este programa contempla entre sus estrategias principales, el -
desarrollo regional industrial y la desconcentración industrial
de la zona metropolitana de la ciudad de México. En base a es-
tas consideraciones, el Programa determina donde conviene loca
lizar los incrementos de la actividad industrial y donde se de
be controlar y regular su crecimiento.

Los criterios que sirvieran para seleccionar los puntos geográficos en los que el gobierno federal estimularía el desarrollo industrial fueran entre otros, los siguientes: la existencia de recursos naturales, explotables e indispensables, para el desarrollo industrial; la existencia de un mínimo nivel de infraestructura y equipamiento urbano, que asegurarán un apoyo al desarrollo de cualquier actividad económica; su ubicación geográfica respecto al resto de los centros urbanos de cierta importancia industrial; su mayor o menor cercanía a los centros de distribución y abasto de energéticos; la existencia de cierto nivel de desarrollo económico y su crecimiento urbano y de población.

En base a lo anterior se establecieron tres zonas geográficas - en las que se aplicará el Programa de Descentralización Industrial, las cuales contienen a 123 municipios. La zona I, de "Estímulos preferenciales", la constituyen una serie de municipios que son considerados como "puntos alternativos de localización industrial, cuyas ventajas comparativas... faciliten la desconcentración y la atenuación de los desequilibrios regionales en el crecimiento del país".

Esta zona I de estímulos preferenciales se subdividió en dos: Zona IA de Desarrollo Portuario Industrial y Zona IB de Desarrollo Urbano Industrial. En la primera se pretende fomentar la industria pesada, la petroquímica y la producción de bienes de

exportación. En la segunda, la estrategia se orienta a la producción de la Industria regional y de transformación en general.

Como complemento de esta zona I, se conformó la zona II de "prioridades estatales", con el objeto de atender la problemática particular de ordenamiento territorial de cada una de las entidades federativas y atender con más facilidad los intentos de desarrollo industrial regional en coordinación con el PNDU. Los municipios que conforman esta zona están siendo seleccionados por los gobiernos de cada estado, obedeciendo a "Criterios, estrategias y características propias de su entidad".

Finalmente, se constituyó la zona III, de "Ordenamiento y regulación", en la cual el Estado se propone frenar el crecimiento industrial.

Esta Zona III también se subdividió en dos: Zona III A, "Crecimiento controlado" y Zona III B, de "Consolidación". La primera está integrada por el Distrito Federal y municipios colindantes. La zona III B de consolidación, conformada por los municipios circunvecinos a la Zona III A, se determina con la finalidad de recibir parte de los incrementos de las empresas industriales que de otra forma se establecerían en la zona metropolitana de la ciudad de México.

Definida esta regionalización, el Plan Nacional de Desarrollo Industrial definió las "prioridades sectoriales", las cuales comprenden la producción de bienes alimenticios, bienes de capital y productos de exportación.

En base a estas prioridades regionales y sectoriales, surgieron "Las principales políticas que se aplicarán en las distintas zonas en que para los propósitos de desarrollo regional y de desconcentración industrial se dividió al país, son: En la Zona I, se aplicarán en forma preferente los estímulos fiscales, apoyos crediticios, precios diferenciales de energéticos y productos petroquímicos básicos, tarifas preferenciales de servicios públicos así como la amplificación y complementación de infraestructuras y equipamientos urbanos, los demás estímulos que se determinen para el fomento de la desconcentración y desarrollo industrial.

En la Zona II, se aplicarán los mismos estímulos que se otorgan en la Zona I, en una proporción menor en cuanto a su naturaleza, monto o periodo de vigencia.

En la Zona III, no se otorgarán estímulos fiscales, apoyos crediticios, precios diferenciales de servicios públicos o cualquier otro estímulo a las nuevas empresas que se establezcan en esta zona. Se reglamentará el establecimiento de nuevas empresas industriales contaminantes y de alto consumo de agua". 9/

En este esquema surgido a "fin de promover la desconcentración territorial de las actividades industriales de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y apoyar el desarrollo regional industrial en diversos puntos del territorio nacional", se señala al puerto de Manzanillo, objeto principal de nuestro ensayo, dentro de la Zona I B, es decir, como zona prioritaria para el Desarrollo Urbano Industrial y para la cual se señalan los siguientes estímulos:

ZONA II DE PRIORIDADES ESTATALES

Estímulos Prioridades por tipo de Industria	FISCALES			Compra de maquinaria y equipo nacional.	CREDITICIOS Tasas de Intereses b/
	Inversión	EMPLEO			
		Generación por la inversión	Turnos Adicionales.		
Industrias Prioritarias de Categoría 1.	20%	20%	20%	5%	16%
Industrias Prioritarias de Categoría 2	10%	20%	20%	5%	16%
Pequeña Industria a/	25% 20%	20%	20%	5%	14%
Industrias No Prioritarias			20%	5%	18%

a/ Los estímulos fiscales que se otorgan a la pequeña industria presentan dos alternativas: la primera consiste en un crédito fiscal equivalente al 25% del monto de la inversión. En tanto que en la segunda se estimula la inversión en 20% y el empleo en 20%, pudiendo el inversionista escoger entre ambas.

b/ Se aplicarán en los préstamos que otorgue el Fondo de Garantía y Fomento a la Industria Mediana y Pequeña.

Por otro lado, el mismo PNDU ha creado seis Comisiones de Conurbación para "poner líneas de acción e integrar planes de desarrollo para aquellas zonas del país en que existe una clara tendencia hacia la unión física de dos o mas estados vecinos y que requieran de una acción coordinada de los gobiernos de dichos - estados, los municipios y el Gobierno Federal" 10/. Entre es- - tas Comisiones de Conurbación se encuentra la de Mantzanillo-Ba- rra de Navidad, la cual a sido objeto de estudio en el capítulo III de este ensayo.

En cuanto al Plan Global de Desarrollo, es necesario decir que aunque no aporta elementos nuevos en cuanto al nuevo esquema - de desarrollo urbano regional que se quiere implementar, deno- ta un esfuerzo para recoger los principales elementos asenta- dos en los planes antes mencionados e integrarlos a la "Estragia General de Desarrollo" que para el país propone.

Por último, es necesario hacer hincapié en el Consejo Nacional de Población (CONAPO), el cual tiene importancia directa para el desarrollo urbano del país, ya que de acuerdo con la Ley Ge- neral de Población se le atribuyen funciones relacionadas con la política de Crecimiento y Distribución de la población en - el territorio. En este contexto, el CONAPO presentó, en 1979, una política demográfica regional, donde se establecen metas - de distribución de población para los estados y para las tres zonas metropolitanas del país al año 2000, y se refieren a los

cambios que se juzgan necesarios ejercer en el patrón de migración rural-urbana e interestatal durante los años venideros.

A manera de conclusión, diremos que aún no es posible evaluar los resultados de estos intentos por resolver la actual situación urbana-regional que sufre el país, dado el poco tiempo que ha transcurrido (menos de 2 años) desde que se coordinaron los diferentes planes y programas para la consecución de objetivos únicos. Es precisamente esta coordinación de acciones de varios organismos y secretarías de estado, lo que hace factible una mínima incidencia estatal en la problemática urbano-regional actual.

V. MANZANILLO. LA GESTION DE LOS
PROCESOS ESPACIALES.

En la parte final del capítulo III avanzamos los rasgos más significativos del desarrollo regional y urbano en Manzanillo, tratando de esclarecer la acción del capital financiero y estatal en el cambio que experimentó esta armazón regional al expandirse la actividad turística.

A su vez, en el capítulo anterior sentamos algunas proposiciones teóricas y examinamos de manera general la actividad reciente del estado en cuanto a la organización del espacio nacional mediante prácticas de planificación, legislación y administración del territorio que se expresan en la formulación de planes nacionales, sectoriales y regionales así como en instrumentos diversos.

En este capítulo nos proponemos evidenciar el carácter clasista de las políticas estatales más claramente vinculadas a la administración del territorio regional. Para este fin constreñimos el análisis al periodo más significativo de este proceso: el -- que se extiende desde la fase final del sexenio 1970-1976 hasta la actualidad. Tal periodización no es arbitraria, ya que antes de 1975 no se ejecutó ninguna acción estatal que en este -

sentido fuera digna de considerarse. El Plan Lerma de Asistencia Técnica (PLAT) emprendido en 1971, incluyó al estado de Colima en la Cuenca Lerma-Chapala-Santiago, sin embargo, dicho Plan y la Comisión creada para ejecutarlo no tuvieron ninguna resonancia en el estado ya que se limitó a la formulación de sofisticados diagnósticos sectoriales que no avanzaron a las fases subsecuentes de la planeación al disolverse la Comisión PLAT debido a obstáculos financieros y técnicos, entre éstos, la desmesurada extensión y complejidad de la cuenca, aspecto señalado ya por un estudio de Barkin. 1/

Dividimos este capítulo en tres breves apartados. En el primero replanteamos algunos aspectos que se desarrollaron con profundidad en el primer capítulo, referentes a la relación entre el espacio capitalista y la actividad del Estado.

Lo anterior es con el propósito de hacer más explicativa la secuencia histórica de las acciones emprendidas en el campo de la gestión regional. Materias del segundo y tercer apartados.

1. Algunas Pertinencias para el Análisis de la Administración Territorial

Ya hemos criticado la concepción empirista que hace del espacio una realidad neutra y homogénea, un dato de la naturaleza que sólo requiere ser leído y medido para ofrecer apriorísticamente el conocimiento de un continente en el cual se inscriben y desarrollan los procesos sociales. A cambio de esta concepción tan útil para ciertas disciplinas de la clase dominante, propusimos la estructuración del espacio como un producto de la articulación de los modos de producción y luego como un producto de la expansión del capital monopolista sobre la base del desarrollo desigual generado por la acumulación diferencial en la fase competitiva.

Siguiendo el razonamiento de Lipietz, tal concepción podría considerarse como estructuralista si se piensa el proceso como el desarrollo de la lógica propia de las estructuras o instancias presentes en todo modo de producción. No es así, ya que esta estructuración del espacio es un "momento", una de las dimensiones de la existencia material de la reproducción de las relaciones sociales, y siendo éstas luchas de clases, entonces la estructuración del espacio es lucha de clases, no sólo en el sentido de que es producto de ellas sino también en cuanto es un elemento en juego e incluso un medio.

Son las relaciones sociales las que, en la medida que tienen una dimensión espacial, "polarizan" el espacio social. Toda región aparece así como el producto de relaciones interregionales, y es tas como una dimensión de las relaciones sociales, tal como lo - señala Lipietz al afirmar que "no hay región pobre sino sólo re- giones de pobres, y ésto, porque existen regiones de ricos" 2/

En este orden de cosas y en la medida en que el Estado capita- lista se presenta como una ilusoria entidad neutral frente a la sociedad en su conjunto, y funciona realmente como aparato o es tancia a través de la cual se ejerce el dominio de la clase o - bloque hegemónico, el espacio organizado y dominado por él es - el espacio del poder de esa clase o coalición de clases.

La intervención del estado en la estructuración del espacio se da de doble manera:

- a. Compensa las insuficiencias de la ley del valor en la asig- nación del espacio entre agentes privados de la reproduc- ción social capitalista mediante la planificación, la con- certación para regular el uso del suelo y la producción de los equipos colectivos.
- b. Interviene en la jurisdicción territorial para sustituir, en beneficio del desarrollo capitalista, al "poder sobre el es pacio" que las clases y fracciones de clase subordinadas e-

jercen a través de diferentes regímenes de propiedad históricamente determinados (la pequeña propiedad agrícola, el ejido, las áreas de habitación, etc.)

Por la primera vía, contribuye a resolver el problema de la inscripción privada de las unidades económicas en el espacio social del capital de la misma forma en que la ley del valor regula - - (sin evitar la crisis) la inserción de los capitales privados en la reproducción ampliada del capital social.

Del otro modo, allana el camino a la lógica capitalista que encuentra en la propiedad jurídica un elemento extraño, residuo - de las utilidades anteriores o exteriores al movimiento de - la acumulación capitalista.

No estará de más indicar que la gestión territorial se sustenta en una concepción específica del problema, enmarcada en las teorías burguesas sobre el espacio, a saber, la Teoría de la Localización, de la Centralidad y de los Polos de Crecimiento. Ellas son el problema de la inscripción privada de las unidades económicas en el espacio social del capital, lo que la teoría marginalista es al reparto del trabajo social entre las unidades de producción privada; en ambos órdenes de la realidad social se - pretende regular la contradicción social/privado conforme a los elementos más evidentes del problema: el mercado, los precios, distancias, superficies, efectos de aglomeración, economías de

escala, zonas de influencia, redes urbanas jerárquicas, efectos estructurantes de ramos industriales de punta, etc.

Esta intervención estatal a la cual también denominamos indistintamente como "gestión territorial" o "política regional y urbana", se sintetiza notablemente en las acciones de planificación que el estado mexicano ha ejecutado en la región durante el periodo ya delimitado.

Somos concientes de las dificultades implícitas en la transposición a nuestra realidad de los análisis que la nueva sociología francesa ha desarrollado en torno a las políticas del estado en sociedades de capitalismo avanzado, en particular tratándose de un país "subdesarrollado" y de capitalismo dependiente como México.

No obstante, pensamos que en la medida en que se cumplen parcial o totalmente esas características establecidas, ello nos proporciona una perspectiva general para evaluar suficientemente la intervención del gobierno nacional en la regulación de los factores que ordenan la localización de las actividades productivas y de la población en la región de Manzanillo.

2. Antecedentes mas Notables

La primera expresión acabada de la actividad planificadora en la región puede localizarse en el Plan Director de Desarrollo Metropolitano para el Puerto de Manzanillo, formulado conjuntamente en Septiembre de 1975 por la Secretaría del Patrimonio Nacional y la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

Este Plan, así como otros similares realizados para Tampico, Veracruz, Mazatlán y otros puertos, obedecía a la imperiosa necesidad de reducir al mínimo los conflictos urbanos en estas ciudades ante el inusitado crecimiento de la actividad portuaria - que se observó entre 1970 y 1974, periodo en el cual el manejo total de carga en los puertos mexicanos pasó de 32.4 a 57.5 millones de toneladas 3/, debido al incremento registrado en nuestras importaciones, cuyo volumen creció a un 23% anual en el mismo periodo.

Ya hemos visto en el capítulo III como creció el movimiento portuario de Manzanillo con la puesta en operación de un nuevo puerto interior en 1971, así como los violentos efectos que las nuevas actividades económicas acarrearón a la región, especialmente al área del puerto, cuyas condiciones urbanas (escasez de áreas para nuevo crecimiento, equipo urbano inexistente u obsoleto, etc) empeoraron notablemente.

Como respuesta a estos problemas y para garantizar un sano desarrollo de una actividad de gran importancia para el país como lo era en aquel entonces la importación de cereales y azúcar, se formuló este plan dentro del cual destacan con particular fuerza las disposiciones necesarias para evitar los conflictos entre los diferentes usos del suelo generados por la nueva estructura económica, en una limitada zona denominada Area Metropolitana de Manzanillo que incluye ambas bahías y algunas pequeñas localidades próximas. 4/

En general, las principales limitaciones de este plan pueden sintetizarse de la siguiente manera:

- Se centró en los efectos estructurantes de la actividad portuaria sobre la vida regional y soslayó la repercusión enorme que sobre la misma tendrían el turismo y actividades conexas que en ese entonces ya despuntaban.
- Eludió el marco de interacciones establecido entre el puerto y una extensa región circundante caracterizada por la descomposición de la economía rural y una creciente expulsión de población que veía en el asentamiento en esta zona su alternativa más lógica. Por ello, el plan maneja para 1990 un volumen de población semejante al que ya actualmente puebla la Zona Metropolitana del puerto.
- Estas ausencias al fundamentar su estrategia general provocan

ron que el desarrollo del turismo, la construcción y las im-
plantaciones industriales, así como el crecimiento de la po-
blación en límites no previstos, hicieran inservibles y ana-
crónicas sus disposiciones medulares en cuanto a la ordena-
ción física de esta zona, a saber, la Zonificación y Estructu-
ración Urbana y los Objetivos y Políticas de Desarrollo.

- Teóricamente, la columna vertebral del plan era la Zonifica-
ción y Estructura Urbana enfocada a la asignación óptima de
un recurso escaso: el territorio susceptible de urbanización
De esta forma, secciona conceptualmente el espacio microrre-
gional en multitud de áreas destinadas cada una a una ocupa-
ción o finalidad específicas como la habitación, la zona co-
mercial, el puerto, la industria, las áreas públicas, etc.,
reduciendo la compleja realidad social a un espacio de dos
dimensiones (el Plano) y descuidando la distinción de los -
lugares que esas actividades (usos del suelo) ocupan en la
reproducción de la formación social.

- El proceso real no tardó en desmentir esas intervenciones de
la racionalidad sobre los usos del suelo: sus Zonas de Pre-
servación de Cuerpos de Agua y Medio Natural (cerros y lagu-
nas vecinas) fueron sometidas desde 1976-1977 a un sostenido
proceso de ocupación por parte de las clases más desposeídas
que se asientan en la zona; y su Zona Agrícola cada vez dis-
pone de menos agua para riego y es invadida por fraccionado-
res y especuladores diversos.

A pesar de los anteriores defectos, el Plan Director tuvo aspectos positivos dignos de destacarse como notorios avances de la planeación regional y urbana desde la perspectiva estatal:

- La conceptualización del Plan como una política integral cuya viabilidad requiere apoyarse en todos los sectores de la administración estatal y en la comunidad o sus representantes connotados. Para ello propone la instalación de una Comisión Coordinadora de Planeación y Desarrollo para la Región Metropolitana de Manzanillo que "coordine operativamente los tres niveles de autoridad a través de planes regionales y urbanos derivados de este Plan Integral". Esta propuesta es un notable antecedente de la Comisión de Conurbación actual.

- La necesidad de fundamentar jurídicamente el proceso de planeación y reglamentar sus principales aspectos, sobre todo las restricciones al uso del suelo por causa de utilidad pública (reglamentos de Zonificación y Uso, Fraccionamientos, Construcción, Conjuntos Habitacionales) en el marco general de una nueva Ley Estatal de Planeación y Desarrollo Urbano. (algunos meses después se modifican los artículos constitucionales respecto a las limitaciones que se dan a la propiedad privada y, enseguida, se expediría la Ley General de Asentamientos Humanos).

- Ambas propuestas asegurarían la continuidad institucional de este Plan elaborado a un año de concluir el sexenio, y nunca puesto en práctica. No obstante, muchos lineamientos se rescatarían en acciones posteriores.

Hacia fines del sexenio 1970-1976, la reorganización de la relación de fuerzas sociales que provocó el predominio del capital financiero y el desarrollo de nuevas actividades económicas en la región, generó una consecuente reorientación en la administración del territorio y en las políticas regionales y urbanas.

Las exigencias del nuevo bloque hegemónico (con predominio del Grupo Alfa) en cuanto a la gestión del territorio, comenzaron a delinearse en 1976-1977 con la formulación por parte de - - CASOLAR de una serie de estudios en los cuales plasmaban su - visión particular del problema regional y urbano para enseguida plantear una serie de soluciones al mismo que demandaban - una participación fundamental de los tres niveles de gobierno.

5/

El primer documento "Estudio sobre el impacto físico, social y económico de las inversiones de Casolar en Manzanillo" contempla las inversiones del Grupo como un operador económico que - realiza, según el cálculo privado de sus agentes, la asignación del espacio social. Es un modelo global, muy sofisticado, de -

la estructuración del espacio por el simple juego de los "efectos de aglomeración" las "economías de escala" y la generación de "efectos multiplicadores" sobre la vida económica en general.

Destacan en tal documento las previsiones de fuerza de trabajo necesarias para las distintas fases del proyecto y los temores del grupo ante los procesos de deterioro ecológico y urbano que pudieran eventualmente obstaculizar su expansión.

Este último aspecto fundamenta la formulación del siguiente documento "Estudio sobre equipamiento urbano, infraestructura y servicios para la Zona Metropolitana de Manzanillo". En éste, se presenta con toda su fuerza el "plan" del grupo en cuanto a la gestión de la zona que en este sentido sería sólo un área de prospección de la empresa, una zona bajo su normatividad.

El área sujeta a este plan es semejante a las del Plan Director ya analizado, extendiéndose unos kilómetros mas en toda su periferia para conformar la Zona Metropolitana de los subsecuentes planes urbanos desarrollados en la administración actual.

El lugar asignado a la intervención estatal dentro de esta perspectiva la ubicará en una posición subordinada y se orientará en las dos vertientes básicas planteadas páginas atrás y expresadas en acciones de planificación, concertación social para regular el uso del suelo según ciertos fines, producción de los -

equipos colectivos necesarios a la reproducción del capital (infraestructura) y a la reproducción de la fuerza de trabajo (vivienda, transporte, educación, servicios médicos, etc.) y administración de los procesos inherentes a este esquema de acumulación (legislación, aplicación y vigilancia de los reglamentos de zonificación y uso del suelo, construcción, etc.)

En la parte final de capítulo III examinamos el comportamiento de la inversión pública en la región durante la última década y constatamos el predominio de exigencias "sectoriales" en su orientación hacia la dotación de infraestructura de apoyo al turismo. El ámbito de acción de la planificación se orientó de manera consecuente.

El peso de la normatividad de esos estudios realizados por Casolar, se reflejaría con gran nitidez en el conjunto de acciones emprendidas por el gobierno federal a partir de la expedición de la Ley General de Asentamientos Humanos y, particularmente, después de la conformación de un Sistema Nacional de Planeación al iniciarse el sexenio 1977-1982.

3. La Región en el Marco del Sistema Nacional de Planeación
(1977-1980).

La primera inscripción de la región dentro del Sistema Nacional de Planeación se dió durante el proceso de elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) en 1977-1978 que consideró a la región como una de las seis Zonas Conurbadas en el país.

El fenómeno de conurbación se da "cuando dos o mas centros de población presentan la tendencia a confundirse físicamente" debido a las características que presenta su patrón de localización de actividades productivas y población.

Cuando este fenómeno se da entre poblaciones ubicadas en distintas entidades federativas, los problemas que acarrea su gestión solo pueden resolverse mediante la instalación de un organismo interestatal con participación de los tres niveles de gobierno. De este modo se instaló la Comisión de Conurbación de Manzanillo Barra de Navidad en 1978 con la participación de los gobiernos de Colima y Jalisco, y los ayuntamientos de Armería, Manzanillo, Minatitlán, Casimiro Castillo, Cihuatlán, Cuautitlán, y La Huerta, bajo la égida del Sector Asentamientos Humanos cuya "cabeza" es la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

En la conurbación no se incluyó al municipio de Tecomán debido a que la zona se definió conforme al criterio de la Ley General de

Asentamientos Humanos interpretado así "se declara Zona Conurbada a la comprendida por el área circular en un radio de 30 km. cuyo centro está constituido por el punto de intersección de la línea resultante de unir las cabeceras de Manzanillo, Col. con Cihuatlán, Jal." 6/. Tamaña arbitrariedad excluyó también de las acciones de la Comisión a municipios como Armería y Minatitlán (adicionados posteriormente).

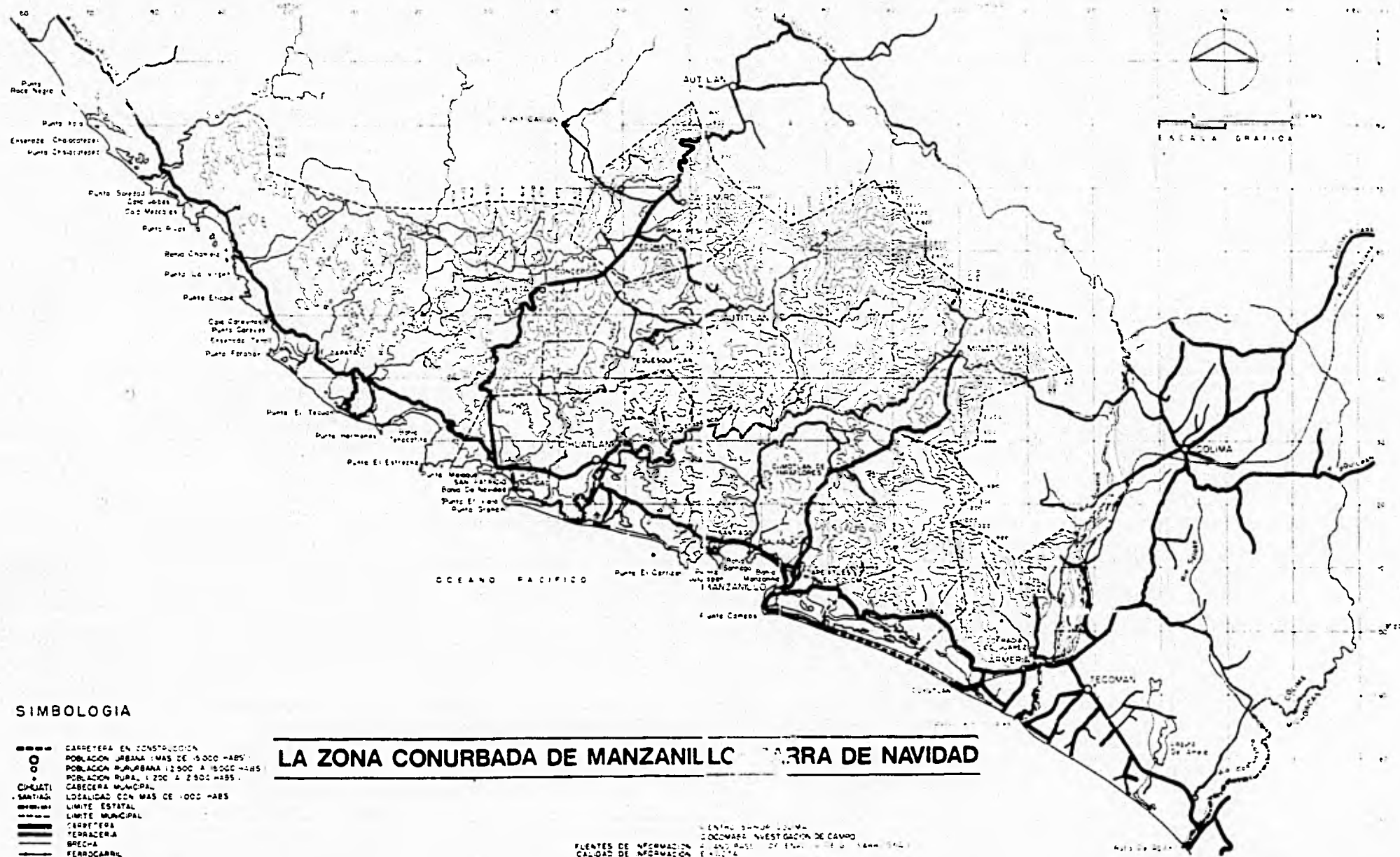
Las atribuciones conferidas a la Comisión son entre otras:

- Elaborar, revisar e implementar el Plan de Ordenación de la Zona Conurbada, debiendo para ello:
 - . Gestionar la compatibilización de los Planes Estatales y Municipales.
 - . Proponer programas a corto, mediano y largo plazos, integrándolos a proyectos de inversión.
 - . Proponer medidas administrativas y financieras para consecución de sus fines, etc.

Entre la instalación de esta comisión y la publicación del susodicho Plan de Ordenación, sucedieron algunos eventos dignos de tomarse en cuenta:

El propio PNDU en su estrategia de desarrollo regional a corto plazo seleccionó una serie de regiones que "por su capacidad de absorción de población, ubicación adecuada respecto a los recursos naturales y pronósticos favorables para la generación de empleos en función del desarrollo acelerado de los diversos sectores económicos" serían Zonas y Centros de Población Prioritarios para iniciar las acciones tendientes a la conformación de una nueva y mejor estructura urbana en el país. La Zona Prioritaria de Manzanillo fué una de las diez seleccionadas.

Por lo anterior, a partir de fines de 1977, la SAHOP inició la elaboración de una serie de Planes de Desarrollo tanto a nivel urbano (un Plan Director) como interurbano (Planes Regionales, Estatales y Municipales).



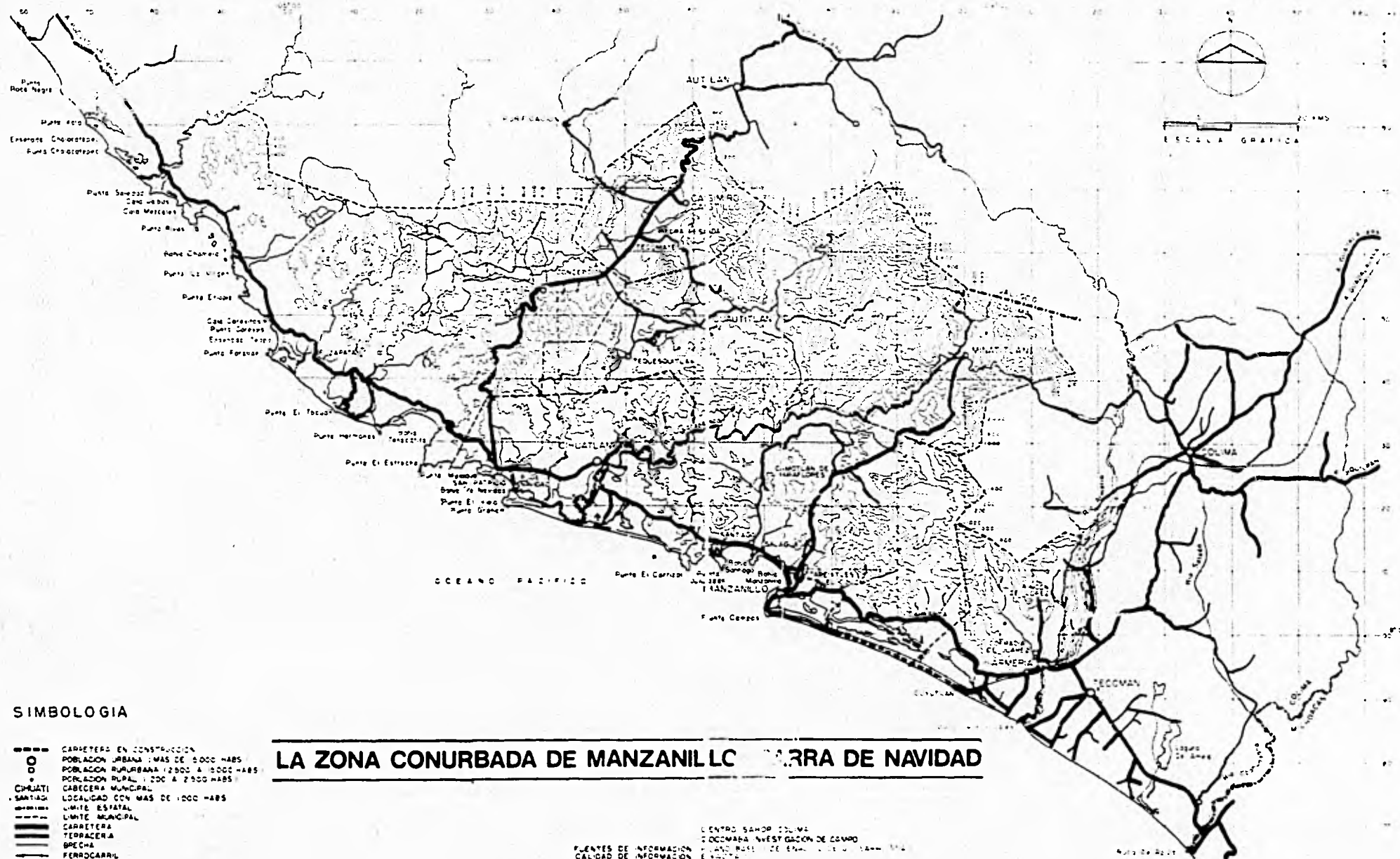
SIMBOLOGIA

- CARRETERA EN CONSTRUCCION
- POBLACION URBANA (MAS DE 10 000 HAB.)
- POBLACION P. URBANA (1 500 A 10 000 HAB.)
- POBLACION RURAL (200 A 2 500 HAB.)
- CABECERA MUNICIPAL
- SANTIAGO LOCALIDAD CON MAS DE 1 000 HAB.
- LIMITE ESTATAL
- LIMITE MUNICIPAL
- CARRETERA
- TERRACERA
- BRECHA
- FERROCARRIL

LA ZONA CONURBADA DE MANZANILLO COLIMA DE NAVIDAD

FUENTES DE INFORMACION:
 CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTADISTICAS DEL INEGI
 INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y GEOGRAFIA

AGOSTO DE 1964



SIMBOLOGIA

- CARRETERA EN CONSTRUCCION
- POBLACION URBANA MAS DE 5000 HAB.
- POBLACION RURAL MAS DE 2500 A 5000 HAB.
- POBLACION RURAL 500 A 2500 HAB.
- CABECERA MUNICIPAL
- LOCALIDAD CON MAS DE 1000 HAB.
- LIMITE ESTATAL
- LIMITE MUNICIPAL
- CARRETERA
- TERRACERA
- PRECNA
- FERROCARRIL

LA ZONA CONURBADA DE MANZANILLO, JALISCO

FUENTES DE INFORMACION:
 CALIDAD DE INFORMACION:
 CENTRO SAHOP COLIMA
 COCOMAHA INVESTIGACION DE ZONAS
 PLAN DE MANZANILLO, JALISCO, 1964

Antes de examinar someramente estos planes, es preciso mencionar que cada una de las zonas prioritarias se eligió por un conjunto de prioridades sectoriales a las cuales debía apoyar el sector - asentamientos humanos en materia de infraestructura y equipamiento urbano, al respecto Unikel confirma que "Desde esta perspectiva, las posibilidades de lograr cambios en el patrón de desarrollo urbano--regional mediante la planificación, dependen de los cambios generados por los sectores económicos y no de las necesidades de la población urbana o regional. La conclusión de este tipo de análisis es que la planificación urbana y regional tiene un carácter pasivo". 7/

Las prioridades sectoriales para la Zona Prioritaria de Manzanillo fueron las siguientes en orden jerárquico: Turismo, Comunicaciones y Transportes y Asentamientos Humanos. Como es evidente, no se consideran las potencialidades pesqueras ni el desarrollo agroindustrial, y las acciones en asentamientos humanos apoyarían básicamente al turismo y al puerto.

Esta situación, limitó el papel de los planes regionales y urbanos realizados por SAHOP a satisfacer las necesidades de un desarrollo económico sectorial eficiente, sin poder influir directa y autónomamente en la determinación de las prioridades de inversión ni en su distribución territorial.

El análisis de los planes e instrumentos del Sistema Nacional de

Antes de examinar someramente estos planes, es preciso mencionar que cada una de las zonas prioritarias se eligió por un conjunto de prioridades sectoriales a las cuales debía apoyar el sector - asentamientos humanos en materia de infraestructura y equipamiento urbano, al respecto Unikel confirma que "Desde esta perspectiva, las posibilidades de lograr cambios en el patrón de desarrollo urbano--regional mediante la planificación, dependen de los cambios generados por los sectores económicos y no de las necesidades de la población urbana o regional. La conclusión de este tipo de análisis es que la planificación urbana y regional tiene un carácter pasivo". 7/

Las prioridades sectoriales para la Zona Prioritaria de Manzanillo fueron las siguientes en orden jerárquico: Turismo, Comunicaciones y Transportes y Asentamientos Humanos. Como es evidente, no se consideran las potencialidades pesqueras ni el desarrollo agroindustrial, y las acciones en asentamientos humanos apoyarían básicamente al turismo y al puerto.

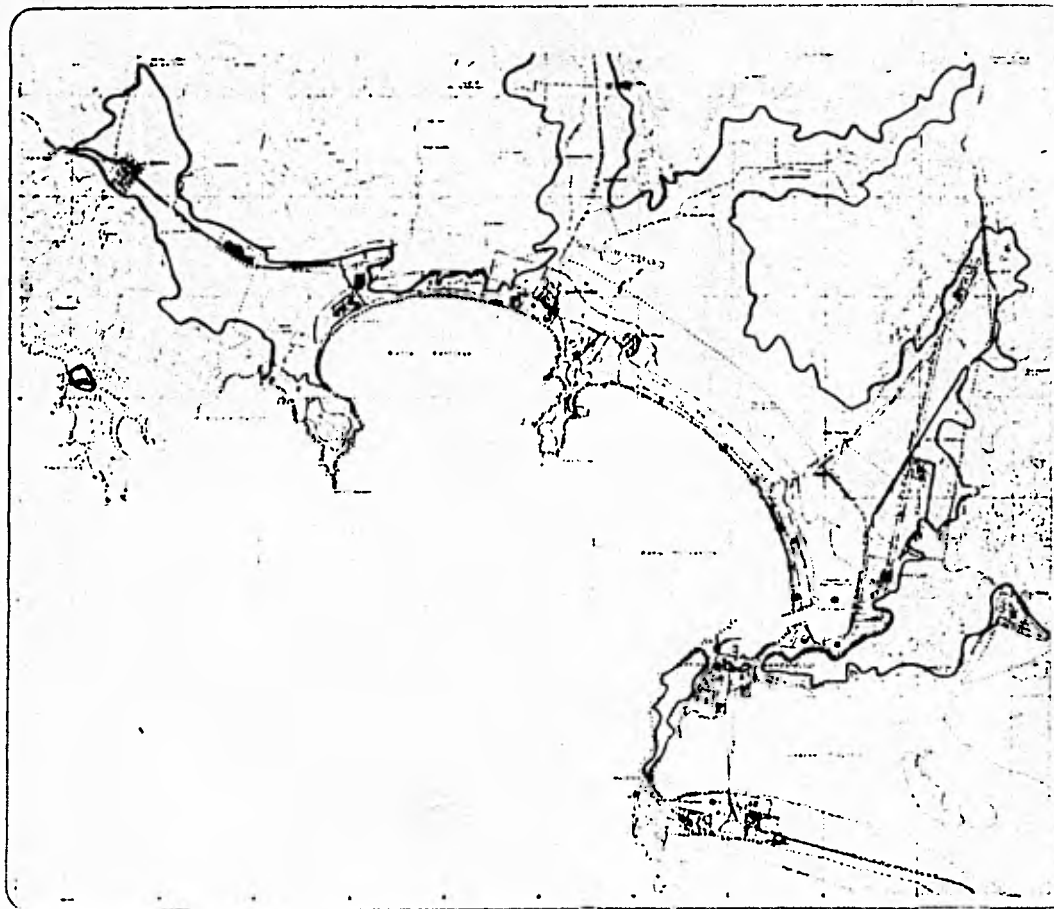
Esta situación, limitó el papel de los planes regionales y urbanos realizados por SAHOP a satisfacer las necesidades de un desarrollo económico sectorial eficiente, sin poder influir directa y autónomamente en la determinación de las prioridades de inversión ni en su distribución territorial.


El análisis de los planes e instrumentos del Sistema Nacional de

Planeación con repercusión en la región, se enfocará fundamentalmente a los siguientes aspectos:

- a. Fundamentación o situación a corregir según cierta concepción de la misma.
- b. Estrategia general y objetivos del plan.
- c. Lineamientos de acción propuestos, especialmente a corto plazo.
- d. Instrumentos para la ejecución del plan.

El primero de los planes elaborado por SAHOP para la región fue el Plan Director de la Zona Metropolitana de Manzanillo. En su exposición de motivos este plan señala que "Estas riquezas naturales (bahías, cerros, lagunas y puerto natural) tienden a desaparecer por el impacto del desarrollo urbano desorganizado e incontrolado de la zona. Como resultado, se está propiciando que se pierda potencialidad de sus recursos naturales y que se generen conflictos en el uso del suelo, tales como asentamientos irregulares en zonas de belleza natural, o desarrollos industriales en suelo aptos para el desarrollo turístico o agropecuario.. a su vez,, en las zonas rurales aledañas, se ha provocado un éxodo de mano de obra hacia los centros urbanos que ofrecen oportunidades de empleo a corto plazo, abandonando tierras con dispo-




 SUBSECRETARÍA DE
 ASENTAMIENTOS
 HUMANOS

GOBIERNO
 DEL ESTADO DE COLIMA
 AYUNTAMIENTO DE MANZANILLO

- LEYENDA**
 Línea gruesa: Límite urbano
 Línea delgada: Límite de desarrollo urbano
 Línea punteada: Límite de expansión urbana
TIPOLOGÍA DE ZONAS
 ● Zona residencial
 ● Zona industrial
 ● Zona de servicios
 ● Zona de recreación
 ● Zona de comercio
 ● Zona de oficinas
 ● Zona de equipamiento
 ● Zona de equipamiento urbano
 ● Zona de equipamiento urbano
 ● Zona de equipamiento urbano
 ● Zona de equipamiento urbano

MANZANILLO, COLIMA
 PLAN DE DESARROLLO URBANO
 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS
 Y AMBIENTALES


 10

nibilidades agrícolas importantes, (sic) congestionando los centros urbanos y asentándose en terrenos inadecuados y sin servicios" §/

A partir de esta particular problematización, se propone como respuesta este plan de carácter intraurbano basado en una estrategia general de desarrollo "seleccionada entre las diversas opciones propuestas a la comunidad Manzanillense, por haber sido la que contó con apoyo mayoritario", y un listado de acciones necesarias para el ordenado desarrollo urbano de la zona.

Entre las opciones de desarrollo (espontáneo, concentrado, poli nuclear, lineal y en paralelo) se eligió la lineal, aunque no en el marco democrático que se pretende al mencionar a "la comunidad manzanillense" ya que según el cap. V de Organización para el Trabajo, el sector social no estuvo representado y al privado lo representó la Dirección de Desarrollo de la Comunidad del grupo Casolar.

En términos generales, la opción seleccionada corresponde a una regulación de las tendencias espontáneas tal como lo reconoce el propio Plan Director al señalar que "Por la disposición de zonas urbanizables y la localización de poblados a lo largo de la costa, una manera natural de conformar el desarrollo urbano es continuar con la tendencia actual... No obstante, para su desarrollo balanceado, requiere de un control que asegure el cre

OPCIONES CUADRO COMPARATIVO

○ Puntuación 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100
 + 0
 - 100, 100



SUBSECRETARIA
 ASENTAMIENTOS
 HUMANOS
 GOBIERNO
 DEL ESTADO DE COLIMA
 AYUNTAMIENTO DE MANZANILLO

TIPO DE ASIMILACION	ASPECTO PUNTAJACION OPTIMA	SOCIO DEMOGRAFICO	ECONOMICO FINANCIERO	URBANO CONSERVACION	FISICO ESTRUCTURAL	ESTRUC. ESTRUC.	OTROS	3
		5	15	10	20	30	20	100
OPCIONES FORMALES POR EMPLAZAMIENTO Y TENDENCIAS	CARACTERISTICAS CONCEPTUALES							
SPONTANEO	1.1.1. Descripción del tipo de asentamiento que se genera de forma espontánea en un terreno que no ha sido destinado para tal fin, generalmente en zonas de alta densidad de población, con un crecimiento desordenado y sin planificación alguna.	0	3	2	4	5	3	19
CONCENTRADO	1.1.2. Descripción del tipo de asentamiento que se genera en un terreno que ha sido destinado para tal fin, generalmente en zonas de alta densidad de población, con un crecimiento desordenado y sin planificación alguna.	2	7	4	8	12	10	43
POLINUCLEAR	1.1.3. Descripción del tipo de asentamiento que se genera en un terreno que ha sido destinado para tal fin, generalmente en zonas de alta densidad de población, con un crecimiento desordenado y sin planificación alguna.	2	7	5	12	20	18	54
LINEAL	1.1.4. Descripción del tipo de asentamiento que se genera en un terreno que ha sido destinado para tal fin, generalmente en zonas de alta densidad de población, con un crecimiento desordenado y sin planificación alguna.	6	9	6	16	22	15	77
PARALELO	1.1.5. Descripción del tipo de asentamiento que se genera en un terreno que ha sido destinado para tal fin, generalmente en zonas de alta densidad de población, con un crecimiento desordenado y sin planificación alguna.	5	10	5	16	20	18	70

OPCIONES CUADRO COMPARATIVO

MANZANILLO, COLIMA
 PLAN DE DESARROLLO URBANO
 (SEGUNDA ETAPA DE MEJORA Y ORDEN PLAZO)
 OPCIONES DE DESARROLLO URBANO
 OPCIONES CUADRO COMPARATIVO
 21

cimiento simultáneo de sus partes, de una congruencia precisa en la instalación de la infraestructura para dar la continuidad necesaria... y nodos o zonas de transición entre usos diferentes dentro de una mancha urbana continua". Esta opción, "al aprovechar la mayoría de las iniciativas que inciden en el desarrollo, permitiría eliminar la segregación, ajustarse a la tendencia de ubicación de la infraestructura actual, incorporar inmediatamente áreas de preservación ecológica estratégicas para su control, facilitar un transporte masivo eficiente a lo largo del corredor central costero y regular otros aspectos físico-ambiales del medio urbano" (Ver. pp. 125-126).

Esta estrategia (ver plano anexo) presenta los siguientes aspectos criticables:

- Los supuestos para controlar en la medida de lo posible las tendencias espontáneas fueron difícilmente practicables, a saber: crecimiento simultáneo de las partes (zonas) integrantes de la estructura, congruencia en la instalación de la infraestructura para asegurar la continuidad, etc.

A la fecha, la localización polarizada de la infraestructura y el equipo urbano de dos zonas básicas (Manzanillo y Santiago - Salagua) así como la aglomeración caótica de la población en la periferia de Manzanillo y en localidades rurales fuera del ámbito previsto (La Central, El Colomo,

Jalipa, El Naranjo, V. Carranza) hacen creer que la opción que se desarrolló fue la espontánea.

- No distingue entre una "mancha urbana" continua y un espacio urbano segregado. Según su planteamiento, la continuidad de la estructura urbana aseguraría por si sola la constitución de un espacio urbano socialmente homogéneo, o poco segregado.
- El plan previó las siguientes densidades de ocupación para las zonas siguientes en 1982:

Bruta (en toda la zona)	55 hab/ha.
Habitación	183 hab/ha.

Aún cuando sus proyecciones del crecimiento de la población fueron notablemente certeras (aprox. 87 mil hab. en toda la zona en 1981) ésta se distribuyó según patrones muy ajenos al plan. Según las declaraciones ya citadas en el cap. III, hechas por el secretario técnico de la Comisión de Conurbación, la densidad en las zonas urbanas oscila entre 250 y 500 hab/ha. mientras en la zona turística oscila entre 50 y 60 hab/ha.

- En la evaluación de las opciones a elegirse, el peso específico asignado al aspecto sociodemográfico (cinco puntos)

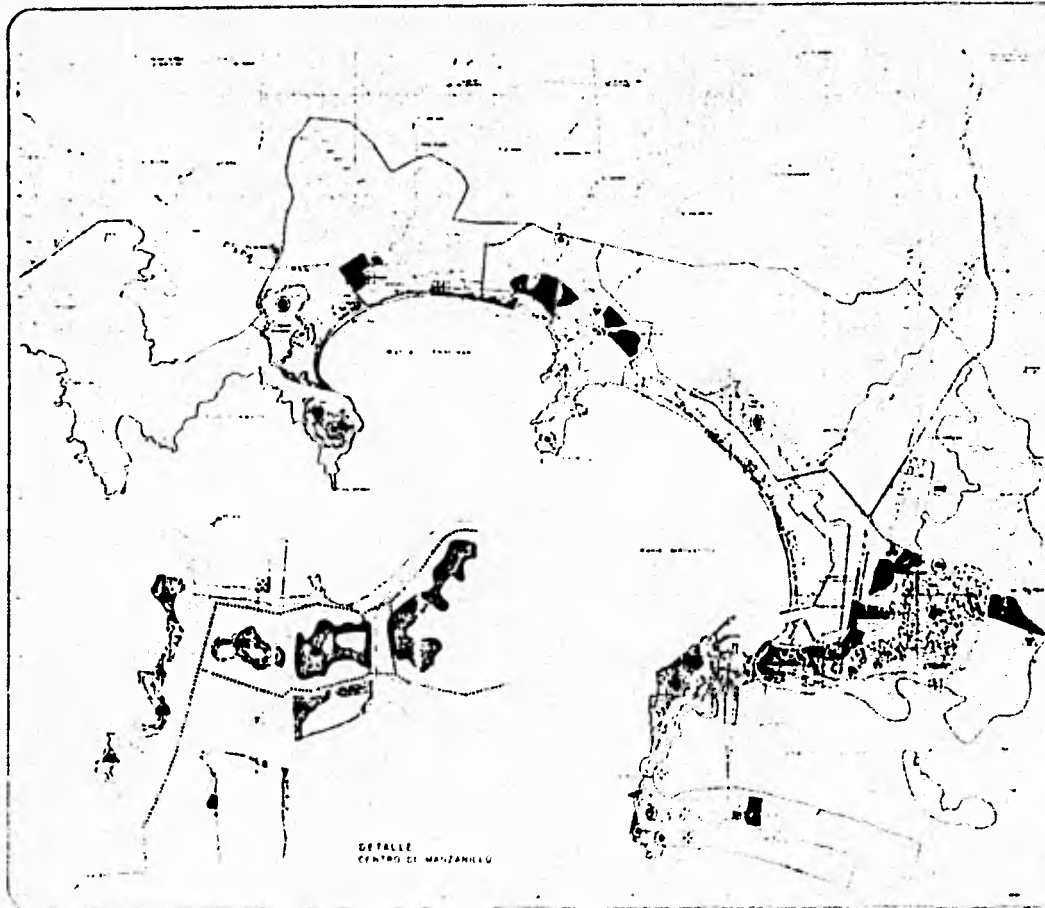
contrasta con los treinta y veinte puntos asignados a lo físico-espacial y a lo físico-natural respectivamente. En esta asignación se evidencia una determinación de los aspectos físicos sobre los demás componentes del desarrollo urbano para dirigir el proceso planificador. (Ver cuadro 21 anexo).

En lo referente a las acciones propuestas para alcanzar esta estructura en el largo plazo, destacaremos las siguientes: las que apoyan de manera mas directa la operación eficiente de los sectores económicos, y las que se orientan a la dotación de equipo colectivo.

En las primeras se incluyen:

a. Dotación y mejoramiento de infraestructura y equipo:

- . Malecón Turístico, avenida costera, libramiento carretero, vialidad interior y estacionamientos.
- . Planes sectoriales de agua potable, drenaje y alumbrado.
- . Reubicación de instalaciones y usos nocivos como la antigua planta de Pemex, las terminales ferroviarias y de carga foránea, los tiraderos de basura y las zonas de vivienda precaria en cerros y orillas de lagunas.



DETALLE
CENTRO DE MANZANILLO

SAPHOP

CONSEJO NACIONAL
ASENTAMIENTOS
HUMANOS

GOBIERNO
DEL ESTADO DE COLIMA
MAYINTAMIENTO DE MANZANILLO

- LEYENDA
- USOS Y ZONAS NATURALES
- 1) ZONAS NATURALES DE INTERÉS TURÍSTICO
 - 2) ZONAS NATURALES DE INTERÉS AMBIENTAL
 - 3) ZONAS NATURALES DE INTERÉS CIENTÍFICO
 - 4) ZONAS NATURALES DE INTERÉS CULTURAL
- USOS Y ZONAS URBANAS
- 5) ZONAS URBANAS DE INTERÉS TURÍSTICO
 - 6) ZONAS URBANAS DE INTERÉS AMBIENTAL
 - 7) ZONAS URBANAS DE INTERÉS CIENTÍFICO
 - 8) ZONAS URBANAS DE INTERÉS CULTURAL
- USOS Y ZONAS RURALES
- 9) ZONAS RURALES DE INTERÉS TURÍSTICO
 - 10) ZONAS RURALES DE INTERÉS AMBIENTAL
 - 11) ZONAS RURALES DE INTERÉS CIENTÍFICO
 - 12) ZONAS RURALES DE INTERÉS CULTURAL
- USOS Y ZONAS DE PROTECCIÓN
- 13) ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
 - 14) ZONAS DE PROTECCIÓN CULTURAL
 - 15) ZONAS DE PROTECCIÓN HISTÓRICA
 - 16) ZONAS DE PROTECCIÓN SOCIAL
- USOS Y ZONAS DE SERVICIOS
- 17) ZONAS DE SERVICIOS
 - 18) ZONAS DE SERVICIOS
 - 19) ZONAS DE SERVICIOS
 - 20) ZONAS DE SERVICIOS

MANZANILLO, COLIMA

PLAN DE DESARROLLO URBANO
AMBIENTAL Y SOCIAL 1971-1975

ASENTAMIENTOS GENERALES

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

b. Reglamentación y legislación:

- . Contra la contaminación y erosión del medio ambiente (contaminación industrial, desechos urbanos y portuarios, asentamientos en áreas ecológicas).
- . Declaratorias y expropiaciones para garantizar una zonificación y usos del suelo conforme al Plan, segregando la estructura urbana según las exigencias sectoriales: Zonas Turísticas, industrial, para futuro desarrollo urbano, para vivienda popular, etc.

En las segundas se ubican:

c. Equipo, infraestructura y servicios:

- . Planes sectoriales de agua potable, drenaje y alumbrado, que incluyen también algunos poblados rurales.
- . Educación media, media superior y superior ("Instituto Tecnológico Regional que prepare técnicos y profesionales para los sectores industrial y turístico").
- . Clínica Hospital del IMSS.
- . Areas recreativas y malecones.
- . Rastro, central de abastos, mercado central y dos mer-

mercados zonales

- . Transporte urbano y rural en áreas inmediatas.
- . Servicios rurales concentrados en cuatro poblados rurales inmediatos.
- . Regeneración y construcción autofinanciable de viviendas en la zona central de Manzanillo.
- . Plan Sectorial de Vivienda Popular para no Asalariados.

Esta última es sumamente interesante, ya que tiene severas repercusiones en el problema urbano actual que examinaremos mas adelante; la propuesta específica indica "Elaborar un plan emergente de vivienda popular para los asentamientos precarios e irregulares como: los palafitos inmediatos al bordo del ferrocarril en la Laguna de Cuyutlán, y los de las colinas y cerros circundantes a la ciudad de Manzanillo; reubicándolos en los terrenos expropiados y declarados para dicho uso en Salagua y Tapeixtles" (p. 37).

A la fecha, las acciones que se han realizado de manera preferente se ubican en el inciso "a" y algunos aspectos del "c" vg.: en materia educativa y asistencial, así como el Plan de Reubicación que está en ciernes.

En materia de instrumentación este plan enfrentó un obstáculo - insoluble: propone como instrumento fundamental la reglamentación y legislación de los usos del suelo por medio de Declaratorias de Reservas de Usos y Destinos del Suelo y éstas no pueden expedirse sin la previa existencia de los Planes que según el Art. 17 de la Ley General de Asentamiento Humanos deben precederle, a saber, los Planes Estatales, Municipales y Regionales.

Debido a lo anterior, este plan estuvo desfasado del sistema de planeación de los asentamientos humanos hasta 1980 en que se expedieron los Planes Municipales y el Plan de Ordenación de la Zona Conurbada. Sólo hasta esta fase pudo comenzar a ejecutarse no sin antes someterse a un proceso de adecuación a esos planes y actualización de sus fundamentos.

El segundo ámbito de la planeación de los asentamientos humanos abarcó lo interurbano en la siguiente secuencia de formulación: Plan Regional para el Desarrollo Urbano de la Zona Prioritaria (P.R.Z.P., 1979); Planes Estatales de Desarrollo Urbano de Jalisco y Colima (P.E.D.U., 1979); Planes Municipales de Desarrollo Urbano (P.M.D.U., 1980) y Plan de Ordenación de la Zona Conurbada Manzanillo-Barra de Navidad (P.O.Z.C., 1980). Los tres primeros fueron elaborados por la Dirección General de Planeación Territorial de SAHOP y el último por la Comisión de Conurbación.

Los cuatro tipos de planes se estructuran de manera semejante al Plan Nacional de Desarrollo Urbano, a saber:

- Se sustentan en la perspectiva de la economía neoclásica espacial y la concepción pluralista de la sociedad y del Estado, según las cuales, los cambios en el patrón de ocupación del territorio pueden conducir a un desarrollo socioeconómico más justo y eficiente, lo que justifica la acción del Estado en ejecutar diversas estrategias regionales y urbanas.
- Los supuestos beneficios sociales que se lograrán, redundan en el aumento de los ingresos regionales y en los de la población regional, a través de la creación de mayores oportunidades económicas y de empleo y una mejor distribución de las mismas.
- Los conflictos socioeconómicos actuales los derivan de una inadecuada distribución de la población y las actividades económicas en el territorio.

En todos los diagnósticos el "summun" del problema se sitúa en términos de concentración-dispersión. La excesiva concentración de la actividad económica y la población acarrea ineficiencia en el uso de los recursos, y la dispersión de la población en el medio rural impide el cumplimiento

to de los objetivos de justicia social por parte del Estado. Además este desequilibrio -pronostican- se ahonda día con día.

- Frente a esta problemática, el propósito fundamental es el Ordenamiento del Territorio expresado en un objetivo común a todos estos planes: "Racionalizar la distribución en el territorio (regional, estatal o municipal, según el caso) de las actividades económicas y de la población, localizán^{do}las en las zonas de mayor potencial".

- Los otros tres objetivos comunes conciernen al desarrollo propio del ámbito urbano, a la satisfacción de las necesidades urbanas y al mejoramiento y preservación del medio ambiente; sin embargo, las políticas relacionadas con el ordenamiento del territorio subordinan a las demás ya que, como lo ha observado Rébora al analizar el PNDU, "A nivel intraurbano (en lo referente a centros de población) se limitan a proponer un conjunto de lineamientos y criterios para la formulación de los llamados planes de desarrollo urbano de los centros de población, así como una serie de planteamientos para la reorganización del apoyo federal a los gobiernos locales". 9/

- De tal forma pesan las políticas de ordenamiento, que el producto mas elaborado de estos planes es la llamada Carta

de Ordenamiento del Territorio consistente en tres aspectos: un Sistema de Ciudades, un Sistema de Enlaces y una Clasificación Básica de Aptitudes del Suelo.

- Este sistema de ciudades es el eje normativo alrededor del cual se despliegan todas las acciones del Sector Asentamientos Humanos y la participación supuestamente obligatoria de los demás sectores a través de Programas de Acción Concertada.

- El segundo objetivo general "Promover el desarrollo urbano integral y equilibrado en los centros de población" se persigue a través de Políticas de Impulso, Consolidación y Ordenación-Regulación, todas ellas definidas según la posición de la localidad en la estrategia de ordenamiento. Se impulsa si su "imagen objetivo" es muy pretenciosa respecto a sus características actuales; se consolida si sus tendencias de crecimiento son insuficientes, etc.

- El tercero, "propiciar condiciones favorables para que la población pueda resolver sus necesidades de suelo, vivienda, servicios públicos, infraestructura y equipamiento urbano" se circunscribe a la dotación de los mismos en localidades incluidas en el Sistema y conforme al rol que juegan en él contarán con un "quantum" de estos elementos (Tabla de Ubicación Espacial de los Servicios).

- El cuarto, "Mejorar y preservar el medio ambiente que conforman los asentamientos humanos" se persigue mediante políticas de Preservación, Conservación, Regeneración o Desarrollo en áreas seleccionadas para tal efecto en la Clasificación Básica de Aptitudes del Suelo.

- Los principales programas son los de Acción Concertada (con participación multisectorial) y los de Apoyo a las Prioridades Sectoriales; para ambos casos, los Decretos Aprobatorios de estos planes establecen una cláusula que reza "Las acciones e inversiones que en materia de asentamientos humanos ejecuten las diversas dependencias y organismos del Gobierno Federal, deberán considerar al Sistema de Ciudades propuesto por este Plan, como el criterio rector de las mismas". (Ver los Niveles Instrumentales de los planes respectivos).

El sustento teórico de estas Cartas se localiza en diferentes corrientes de la Teoría Neoclásica Urbana. El Sistema de Ciudades, dispositivo central de las mismas, se deriva de la Teoría de los Lugares Centrales, la teoría más normativa dentro de esa corriente, ya que si fuera posible reconstruir un espacio ese sería el sistema de redes más racional; parafraseando a Marx, el sistema funcionaría semejantemente a lo que alude "De cada ciudad según su capacidad y a cada área de influencia según sus necesidades".

El sistema de redes ("panales de abeja" en su forma ideal) se estructura según una jerarquía de ciudades que funcionan como soporte de un número decreciente de funciones, por lo que configuran alrededor de ellas una cierta "área de influencia" según el nivel de servicios que posean (Regional, Estatal, Intermedio, Medio, Básico y Servicios Rurales Concentrados).

De este modo, a cada nivel jerárquico corresponderá un volumen aproximado de población que se asentará en ellas según la Teoría de los Polos de Crecimiento que establece la necesidad de concentrar la iniciativa en ciertos puntos para acelerar el crecimiento de los mismos y asegurar así la difusión espacial de los beneficios hacia sus respectivas áreas de influencia.

Estas diversas redes se complementan entre sí y configuran un sistema urbano mediante un Sistema de Enlaces (caminos y servicios de comunicación) convergentes en el polo de mayor jerarquía.

El modelo empleado, teóricamente eficiente, enfrenta serias dificultades al confrontarse con la realidad.

La elección de los centros de población que forman parte de los Sistemas de Ciudades propuestos por cada Plan, se realiza conforme al criterio de la "población servida" planteada para cada polo. Esta población se estima según su localización y su rela

ción tiempo-distancia con respecto a determinado número de centros de población de cierta importancia (población, servicios actuales, etc.)

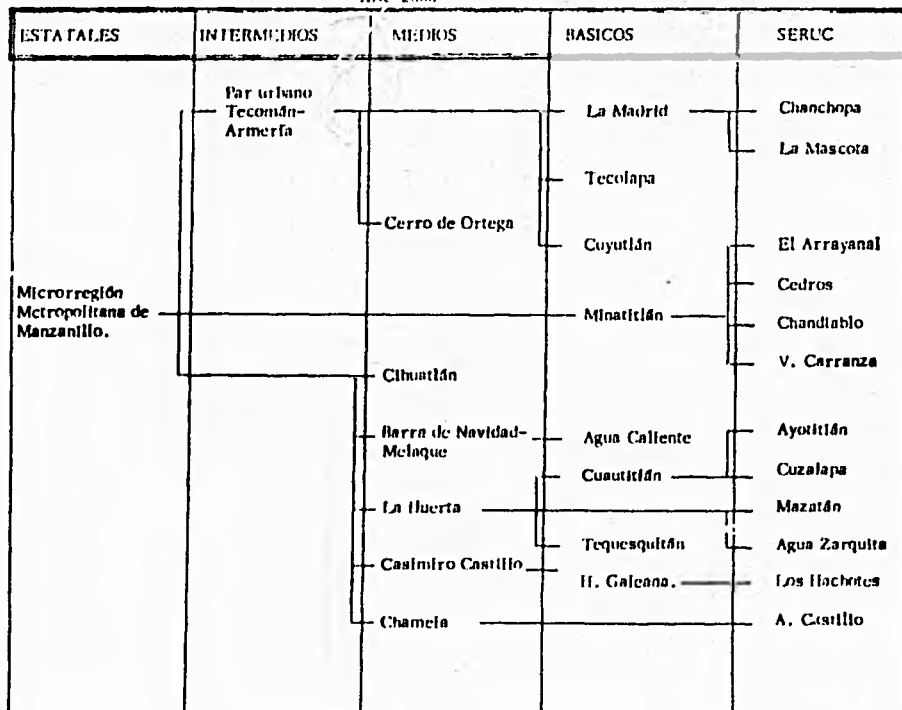
Según esa relación, en la que también intervienen los sistemas de enlace cuya construcción complementa la red, se elige el centro de población mas viable.

En este procedimiento pesan mas los elementos "dados", la función actual de las ciudades, que un criterio realmente normativo. Así, lo que hacen estos proyectos es reforzar los sistemas que actualmente funcionan; al menos, esto es lo que sucede en los niveles jerárquicos superiores. El caso de los niveles Básico y de Servicios Rurales Concentrados (SERUC) abre un poco mas las perspectivas para una planeación "activa" debido a que en estos niveles existe una mayor homogeneidad entre los centros de población y se dan pocos casos de preeminencia que restrinjan las opciones del planificador. Tal vez esta sea la causa de que los cuatro órdenes de planeación descritos planteen sistemas de ciudades coherentes entre sí en los niveles Estatal, Intermedio y Medio, y difieran en la asignación de los servicios Básicos y Rurales Concentrados (Ver Diagramas anexos).

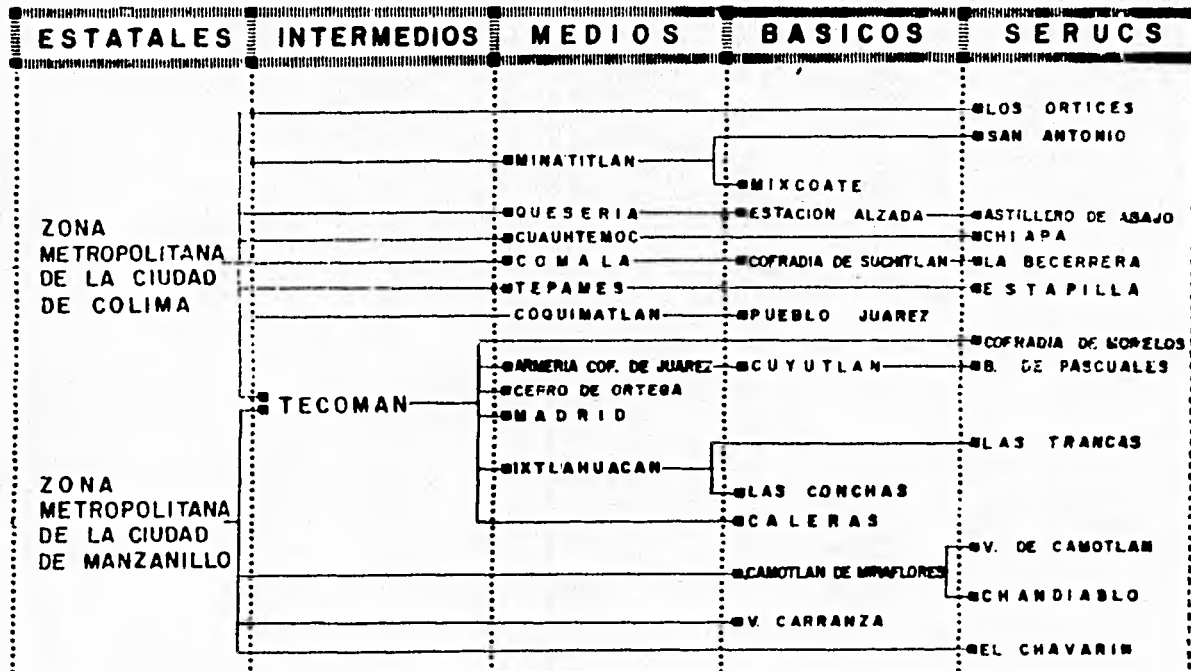
Pero el problema metodológico de la selección de los centros no es el principal obstáculo a su operación, ya que existe otro estrechamente articulado con éste y que concierne a la orienta-

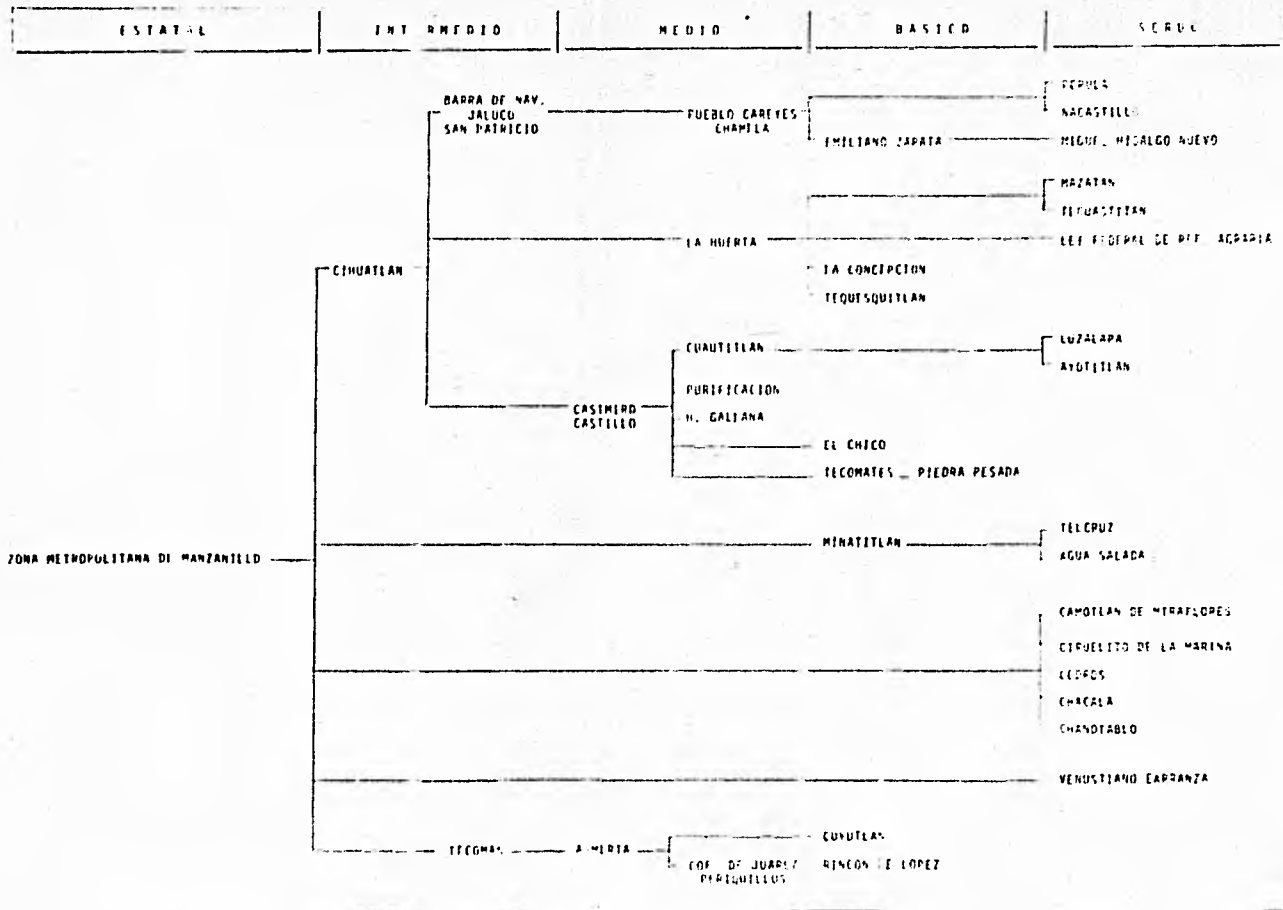
PLAN REGIONAL

ZONA PRIORITARIA DE MANZANILLO-BARRA DE NAVIDAD
 SISTEMA REGIONAL DE CIUDADES
 AÑO 2000



PLAN ESTATAL DE DESARROLLO URBANO DE COLIMA
 SISTEMA DE CIUDADES
 AÑO 2000





PLAN DE ORDENACION DE LA ZONA CONURBADA
 SISTEMA DE CIUDADES
 AÑO 2000

ción de las acciones e inversiones necesarias para constituir estos sistemas.

Esa orientación está regida por las exigencias de la reproducción ampliada de las relaciones sociales en la armazón regional, y la hegemonía que sobre este proceso impone el bloque en el poder se expresa en la intervención estatal a través de "prioridades sectoriales" para normar sus acciones e inversiones.

De este modo, la estrategia para corregir la situación de "concentración-dispersión" en la región no rinde aun los efectos que de ella se esperaban, es más, los desequilibrios se ahondan y -- las contradicciones detectadas en sus diagnósticos se han agravado.

Tan solo en lo que al Sector Asentamientos Humanos compete, sus acciones e inversiones se han concentrado en la franja costera y particularmente en la zona metropolitana de Manzanillo: agua potable para la zona turística, libramiento carretero, nueva carretera costera entre Cuyutlán y Manzanillo, mejoramiento de la vivienda, obras de urbanización en Santiago y Salagua, ampliación de los edificios del aeropuerto, etc. A cambio de esto, se han descuidado programas como las carreteras y caminos rurales en el área interior de Manzanillo, La Huerta, Cuautitlán y Minatitlán: se postergaron las obras de infraestructura en el viejo Manzanillo y en poblados rurales; los programas de mejora

miento de la vivienda rural quedaron en el papel, etc.

La participación de los otros sectores de la administración pública se canalizó de igual manera: se construyen Institutos Tecnológicos y Centros de Capacitación en Manzanillo a cambio de las primarias necesarias en los "seruc"; Clínica Hospital y Clínicas urbanas en contraste con una sola Clínica Rural del Programa IMSS-COPLAMAR; y así podríamos continuar con muchos ejemplos que dan cuenta de la desatención a los niveles inferiores del Sistema de Ciudades. Si esto sucede a centros de población Seruc, Básicos e incluso a los Medios, poco esfuerzo requiere imaginar lo que sucede al resto de las localidades, especialmente en la zona rural interior.

La formulación de planes de desarrollo para la región no fue una atribución exclusiva del Sector Asentamientos Humanos ya que también la contemplan en sus planes otros sectores que siguiendo la tónica del presente sexenio, elaboraron sus propios planes, aunque limitando éstos al ámbito nacional.

Fue el caso de las siguientes:

- Plan Nacional de Desarrollo Industrial (1979)
- Plan Nacional de Turismo (1979)
- Plan Nacional de Pesca (1978).

Los cuales hacen referencia específica a la región, al considerarla como Zona Prioritaria para sus respectivas estrategias.

De esos tres, examinaremos únicamente al de desarrollo industrial (PNDI) ya que los otros dos no tuvieron resonancia en la región; el turístico, por la inoperancia a que lo redujo la crisis nacional del sector y el de pesca porque previó acciones muy limitadas en su impacto regional que además terminaron subordinándose al PNDI con el proyecto de un Parque Industrial Pesquero en construcción.

Del PNDI nos interesa destacar su congruencia con el PNDU y sus planes derivados, al asignar al municipio de Manzanillo una Prioridad I-B para el Desarrollo Urbano-Industrial dentro del Programa de Estímulos para la Desconcentración de las Actividades Industriales.

Los estímulos en materia fiscal, tarifaria, adquisición de maquinaria y dotación preferente de infraestructura y equipamiento urbano por parte de la SAHOP, generaron proyectos de implantación de industria mediana y pequeña en un área vecina al puerto (Distrito de Tapeixtles, vecino al puerto interior) que actualmente está urbanizándose por SAHOP y está a punto de conectarse con la red nacional de distribución del gas, mediante un ducto proveniente de Guadalajara.

El desarrollo de la industria, postergado hasta ahora, agravará los ya serios conflictos provocados por la coexistencia de actividades incompatibles en un limitado espacio; fueron tal vez estas limitantes las que impidieron la asignación de una Prioridad I-A para el Desarrollo Portuario Industrial (Puertos Industriales).

Esa coexistencia conflictiva y las acciones que ejecuta el Estado para su gestión, son la materia que analizamos en el siguiente apartado.

4. Los Conflictos Actuales y las Perspectivas de la Gestión Regional y Urbana

Los efectos del esquema de acumulación implantado en la región al principio de la década actual, proceso favorecido en gran medida con el apoyo del capital estatal y la gestión de los de equilibrios sociales y económicos derivados del mismo, dieron lugar a una estructura regional caracterizada por las siguientes contradicciones:

1. La acumulación espacial del capital (privado y estatal) y su concentración sectorial. Si a nivel nacional se apoyó la concentración del capital en el sector secundario, en la región fué el sector terciario el beneficiario, particularmente el turismo.
2. Aceleración creciente de la urbanización y la terciarización de la economía en la principal concentración que es la zona metropolitana de Manzanillo.
3. A esa socialización de los procesos productivos (la urbanización) correspondió la apropiación privada y centralizada de los beneficios (Casolar tuvo utilidades por 1533 millones de pesos en 1980, un poco mas de lo que invirtió entre 1977 y 1978).

4. El deterioro rural y la terciarización aludida, generaron conjuntamente los bajos niveles de vida y las altas tasas de desempleo y subempleo en la zona de Manzanillo, concentración no estructurada en función de una tarea productiva ya que las actividades económicas no asimilan eficientemente a los migrantes en el sistema. (empleos temporales insuficientes o empleos permanentes que requieren calificación).
5. Formación de un sistema urbano truncado y desarticulado, caracterizado por la inexistencia de ciudades medianas y centros rurales con servicios urbanos suficientes, en contraste con la preeminencia del crecimiento urbano en la zona de Manzanillo que concentra la gestión económica de la región.
6. Déficit creciente de los componentes del consumo colectivo urbano (suelo, vivienda, infraestructura, equipamiento) e insuficiencia tecnológica y financiera para satisfacer esa demanda no directamente productiva.
7. Marcado desarrollo de la segregación intraurbana con la constitución de colonias de extrema miseria y la expansión de fraccionamientos turísticos de lujo en la zona de Manzanillo; creciente distancia económica y sociocultural entre las ciudades regionales (Z.M. de Manzanillo, Cihuatlán y -

Tecomán) ubicadas en la franja costera y las poblaciones de la zona rural interior.

Los problemas que consecuentemente enfrenta la gestión estatal en la actualidad, conciernen al empleo y al consumo colectivo. Ambos se presentan con particular fuerza en la zona de Manzanillo y se han agravado con la debilidad coyuntural de la actividad turística y de la industria constructiva subordinada, tal como lo evidenciamos al final del capítulo III.

El repliegue temporal de la fracción hegemónica representada por el Grupo Alfa (Casolar) permitió la irrupción de otras fracciones de clase que también ejercen su influencia dentro de los aparatos de Estado, ya que este no es un espacio privativo para el dominio de una fracción de la clase dominante. En él también cupieron las expectativas de la burguesía agraria y los medianos industriales de la región (asentados en Tecomán, Armería, Manzanillo, Cihuatlán y Colima) que demandan el apoyo estatal para la implantación de parques agroindustriales y de mediana industria en Tecomán y Manzanillo respectivamente. A ello obedecen los proyectos que actualmente se ejecutan como parte del Programa de Estímulos para la Desconcentración de las Actividades Industriales del P.N.D.I. y consistentes en un Parque Agroindustrial en Tecomán y una Ciudad Industrial con un Parque Industrial Pesquero en Manzanillo. Obras que mitigarán el desempleo pero a su vez entrarán en conflicto con el turismo al alterar el marco ambiental y urbano.

Las misma burocracia estatal debe satisfacer en la región algunas necesidades nacionales estratégicas como lo hace al ampliar y mejorar las instalaciones portuarias y ferroviarias. Esta política no afecta tanto al turismo como lo haría la explotación sistemática de los yacimientos de hidrocarburos localizados en 1979 frente a las costas del sur de Jalisco.

Si Petróleos Mexicanos emprende esta actividad, lo mas lógico es que el puerto de Manzanillo sea el sitio adecuado para su transformación y embarque debido a las ventajas que posee en materia de infraestructura. 10/

El temor a esta "reorientación de la vocación económica regional" manifiesta en el Plan de Ordenación de la Zona Conurbada lo comparten, seguramente con mayor aprehensión, los grupos económicos sustentados en la actividad turística.

Ello explica, junto con la crisis financiera del grupo Alfa, la retracción de las inversiones de Casolar en Manzanillo, su intención de vender a Nacional Hotelera sus instalaciones y la búsqueda de nuevos horizontes para su actividad según lo manifiestan en su estudio "Un reporte sobre México Moderno 1980" - en el que evidencian como siguiente objetivo a Cancún y a la península de Yucatán en general. 11/

No obstante, existen dos razones de peso para creer que el Grupo permanecerá en la región: primera, la canalización de 920 millones de pesos hacia Casolar, del total del crédito concedido al Grupo por Banobras en Noviembre de 1981; y segunda, la intervención del Gobierno del Estado de Colima en la regulación de los conflictos urbanos de Manzanillo, expresada en un proyecto de reubicación de colonias marginadas cuya desmesura solo puede atribuirse a las fuertes presiones de los grupos económicos que ven en la proliferación de estas zonas de miseria una seria amenaza para el buen funcionamiento del sector turístico.

Este proyecto intenta paliar el segundo problema mas acuciante en la región junto con el desempleo, a saber, las dificultades técnicas y financieras para satisfacer el consumo colectivo urbano de las clases sociales mas desfavorecidas (suelo, vivienda, infraestructura y equipo).

La reubicación de estas colonias posibilitará (según el Proyecto "Valner") la dotación barata y eficaz de esos satisfactores urbanos y, simultáneamente, limpiará de elementos nocivos al "paisaje urbano".

El proyecto es un Plan Parcial de Mejoramiento Urbano derivado del Plan Director de la Zona Metropolitana de Manzanillo analizado en páginas anteriores, y pretende reubicar nada menos que

a 50 mil personas (casi la mitad de la población en la zona) en áreas designadas por el Plan Director como "Zonas de Vivienda - Popular para No Asalariados" ubicadas en los entornos de la zona a prudente distancia de los conjuntos turísticos: Al Norte de Miramar (20 has.); al Oriente de Santiago (20 has.); al Norte de Salagua (10 has.); al Norte de Colono (15 has.); al Norte de Campos (8 has.) y Tapeixtles (45 has.) (Ver p. 291 y 292 del Plan Director).

El Proyecto "Valner" se elaboró sin la más mínima participación de los afectados y sus efectos han de ser tan perjudiciales que ya se están dando varias movilizaciones populares en su contra. (Ver Uno mas Uno, 5 Nov. 1981, p. 6).

Para concluir, será este complejo marco de conflictos sociales ubicados ya en un nivel crítico, el que determine el acomodo de una nueva correlación de fuerzas y la definición de una consecuente armazón regional en cuya gestión deben tomar mayor peso las expectativas de justicia social que las normas de eficiencia económica como hasta ahora ha sido.

CONSIDERACIONES FINALES

- 1- La estructuración de todo espacio regional es un "momento", una de las dimensiones de la existencia material de la reproducción de las relaciones sociales, y siendo éstas luchas de clases, en tonces la estructuración del espacio es lucha de clases, no solo en el sentido de que es producto de ellas sino también en cuanto es un elemento en juego e incluso un medio.
De este modo, esta forma social particular es la expresión concreta y cambiante de cada conjunto histórico en el cual una sociedad se especifica.

- 2- En este sentido, en las diferentes etapas históricas por las que transita toda armazón regional, se encontrarán formas diferenciadas y particulares de organización espacial de las actividades económicas y de la población, concernientes en última instancia a su relación con las formas particulares que asume la apropiación de los excedentes por las clases dominantes.

- 3- Esta apropiación se asegura a través de relaciones de dominación cimentadas en el poder político de una alianza determinada de - clases que dispone de un aparato de estado específico por medio del cual reproducen su hegemonía sobre el conjunto de la formación social.

4. Las diferentes formas que asumió el estado capitalista a lo largo de su historia en nuestro país, operaron en el marco regional manteniendo siempre las condiciones sociales de la reproducción,

es decir, la correlación de fuerzas entre las clases que permite la conservación de la hegemonía de la clase o fracciones de clase dominantes.

5. Sin abundar sobre la eficacia del poder político sobre la totalidad social, tenemos que en la dimensión espacial, los aparatos de estado capitalistas intervienen en la producción de la espacialidad de los modos de producción, su articulación jerárquica y diferencial y en la evolución de las armazones regionales así estructuradas, a través de dos mediaciones:

- Una mediación técnica consistente en políticas de dotación de infraestructura para los aparatos económicos, y
- Una mediación jurídica y administrativa que regula el poder de disposición de las parcelas del espacio social.

Debe quedar claro sin embargo, que estas mediaciones son ante todo procedimientos de opresión al servicio de la clase o fracciones de clase dominantes, por lo que no se debe perder de vista el carácter político de las mismas.

6. En su desarrollo histórico en la región que nos ocupa, el modo de producción capitalista atravesó diversas etapas sucesivas antes de imponer su dominio sobre los demás modos de producción precapitalistas, rompiendo o disolviendo la autosubsistencia de las comunidades indígenas y la pequeña producción mercantil agrícola y artesanal. Bajo esta subordinación, los modos de producción no capitalistas desempeñaron, y aún desempeñan, una función doble: suministrar una reserva de mano de obra liberada y asegurar un mercado

do para sus productos y un campo de inversiones para su desarrollo.

7. Este proceso de expansión capitalista necesariamente modificó la configuración espacial que prevalecía en la región con anterioridad al proceso de acumulación "originaria" o penetración de las relaciones capitalistas. El patrón de dispersión demográfica y la proliferación de unidades económicas autárquicas fueron gradualmente disueltas y sustituidas a mediados del siglo pasado, a través de los siguientes mecanismos:

- Concentración de unidades de producción bajo un criterio de rentabilidad privada; esto explica el despojo de tierras a las comunidades indígenas, el cercado de las mismas y el cambio de los cultivos tradicionales por otros altamente comerciales como la caña de azúcar y el algodón.
- Convergencia de los éxodos rurales a los aún escasos y reducidos centros urbanos como la Villa de Colima, Tecomán, Villa de Alvarez, el naciente puerto de Manzanillo y hacia las Haciendas ubicadas en la faja costera.
- Implantación y concentración de los elementos más avanzados de las fuerzas productivas en un centro urbano, tales como las efímeras plantas manufactureras de textiles de algodón en la Villa de Colima.
- Configuración de una nueva red caminera y un sistema de transporte adaptados a un nuevo y más veloz circuito mercantil. Así, se construyó un camino más corto a Guadalajara, caminos "carreteros" alimentadores y una infinidad de postas de rrecura a lo largo de las principales rutas.

- En este período, la lenta evolución demográfica y la ausencia de centros urbanos complementarios a la Villa de Colima, no correspondieron al incremento de las actividades económicas debido a desastres y epidemias de cólera que provocaron alta mortalidad. La Villa tenía en 1830 casi 30 mil hab. y en 1871 solo eran 23 mil.

8. El papel del estado en el desarrollo espacial se remonta incluso a los modos de producción prevalecientes en la región antes de implantarse las relaciones propiamente capitalistas, sin embargo ese "ordenamiento" se hizo más evidente a partir de las políticas porfiristas de fomento económico que consolidaron el proceso regional de acumulación originaria.

La construcción de obras portuarias, del ferrocarril Guadalajara - Manzanillo y la eliminación de las alcabalas al comercio interestatal, provocaron el fracturamiento de los grupos locales de poder, al extenderse el dominio de la naciente burguesía tapatía (comercial y manufacturera) sobre las actividades económicas regionales. Estas medidas y la dinámica de concentración territorial favorecida por el régimen porfirista, modificaron el patrón distributivo de la población regional al poblarse la franja costera y expandirse algunas localidades como Tecomán y Manzanillo.

9. Al finalizar el período revolucionario, las transformaciones en la estructura de la tenencia de la tierra y las demás medidas emprendidas por la reforma agraria provocaron la ocupación de las zonas rurales interiores y de las áreas aún vacantes en la franja coste

ra. En este período, las relaciones de poder fueron redefiniéndose con el retroceso y posterior resurgimiento de una burguesía agrícola enclavada en la fruticultura y la conformación de una nueva clase nacida de las políticas de la reforma agraria.

10. Las condiciones para la acelerada industrialización del país estaban ya presentes al concluir el régimen cardenista. Este nuevo modelo de acumulación emprendido a partir de 1940 se sustentó, entre otros aspectos, en el desarrollo de una agricultura capitalista en muchas regiones del país propias para tal efecto. En la región, esto se logró en el marco de una contrarreforma agraria basada simultáneamente en medidas legislativas que favorecieron la expansión y consolidación de la agricultura capitalista, y en la canalización de obras de infraestructura de gran envergadura, otorgada por los regímenes postcardenistas como apoyo a la renaciente burguesía rural. De este modo, hasta finalizar los sesentas, la agricultura y la actividad del puerto fueron las más dinámicas en la economía regional. Estas transformaciones en la estructura económica permitieron un poblamiento sostenido y la emergencia de los primeros sistemas urbanos determinados por la localización de las actividades productivas más avanzadas en ese entonces. Se constituyeron así los sistemas de Manzanillo, Tecmár, Colima, Cihuatlán y Autlán, insertos en la gran zona de influencia de Guacalajara.

11. Al despuntar los setentas, la crisis agrícola y la retracción del-

movimiento portuario, definieron una especie de vacío hegemónico en la correlación regional de fuerzas, debido tanto a la exacerbación de las contradicciones entre el neolatifundismo comercial y el creciente proletariado rural, como al repliegue de la crónica fracción comercial y manufacturera de Guadalajara severamente afectada por el brusco descenso en la producción y comercialización de maíz y otros productos agrícolas.

En estos años se consolidó el largo proceso de desarrollo del capitalismo en la región con la penetración de actividades económicas concernientes a las fases más avanzadas del capital como fueron la implantación de mediana industria, la refuncionalización del puerto y, sobre todo, la expansión del capital financiero hacia las actividades turísticas en la costa.

12. Este esquema fue impuesto por un nuevo bloque hegemónico en la armaria regional, integrado fundamentalmente por la fracción de capital financiero representado por Alfa-Cabelan, los círculos del poder político y las fracciones aliadas menores incrustadas en la especulación inmobiliaria, la mediana industria y los servicios turísticos.

El apoyo estatal consistió nuevamente en el desarrollo de infraestructura -esta vez hacia el turismo- y en la gestión de los desequilibrios sociales y económicos derivados del proceso, gestión que involucró medidas legislativas, financiamiento, incentivos fiscales y tarifarios, servicios promocionales y administración del desarrollo regional y urbano a través de planes.

13. A partir de esta nueva armazón, la historia regional reciente se expresa y desarrolla bajo múltiples formas determinadas por las siguientes contradicciones:
- El antagonismo entre el paraíso turístico y el empeoramiento de las condiciones de existencia de las clases y fracciones mayoritarias y oprimidas.
 - Las distorsiones "intersectoriales" que sobre la economía regional provocó este proceso de acumulación y que desde luego también corresponden a conflictos de clase, aunque de carácter secundario.
14. La configuración espacial propia de este proceso, presenta las siguientes características:
- Concentración espacial del capital y acumulación sectorial.
 - Urbanización y terciarización de la economía.
 - Apropiación privada y centralizada de los beneficios derivados de la socialización de los procesos productivos.
 - Deterioro rural y altas tasas de desempleo y subempleo en las principales concentraciones urbanas, cuya economía no asimila eficientemente a los migrantes en el sistema.
 - Sistema urbano truncado y desarticulado, caracterizado por ausencia de localidades medianas, preeminencia de un área densamente poblada y dispersión y desatención rural en materia de servicios públicos.
 - Déficit creciente en los componentes del consumo colectivo urbano e insuficiencia tecnológica y financiera para satisfacer

tal demanda.

- Marcada segregación intraurbana y entre la franja costera y la zona rural interior.

15. Será la resolución de este complejo marco de conflictos sociales - ubicados ya en un nivel crítico, lo que determine el acomodo de una nueva correlación de fuerzas y la definición de una correlativa armazón regional en cuya gestión esperamos se impongan con fuerza las expectativas de justicia social en detrimento de las normas de eficiencia económica.

BIBLIORAFIA COMPLEMENTARIA

- Barkin, David. (comp.) Los beneficiarios del desarrollo regional
Ed. Sep-Setentas, Núm. 52, México 1972
- Bataillon, Claude. Las regiones geográficas en México
Ed. Siglo XXI, México 1969
La ciudad y el campo en México central
Ed. Siglo XXI, México 1972
- Brading, David. Mineros y comerciantes en el México bor-
bónico (1763-1810)
Ed. F.C.E., México 1980
- Castells, Manuel Problemas de investigación en sociología urbana
Ed. Siglo XXI, México 1976.
La cuestión urbana
Ed. Siglo XXI. México 1976
Movimientos sociales urbanos
Ed. Siglo XXI, México 1976
Apuntes para un análisis de clase de la políti-
ca urbana del Estado mexicano
Revista Mexicana de Sociología, Núm 4
Ed. UNAM, México 1976
- Centro de Estudios Históricos Historia General de México, cuatro volúmenes
El Colegio de México, México, 1977.
- Davies, K. Tendencias demográficas urbanas durante el
siglo XIX en México
Historia Mexicana, Vol. 21, Núm. 3
El Colegio de México, Enero-Marzo 1972.
- Engels, Federico Contribución al problema de la vivienda
en Obras Escogidas en dos tomos, tomo I.
Ed. Progreso, Moscú 1971
- Fábregas, Andrés La formación histórica de Los Altos de Jalisco
Controversia, Núm. 3
Ed. Crise, Guadalajara, Mayo-Julio 1977
- Florescano, Enrique, et al. Tierras nuevas: expansión territorial y ocupa-
ción del suelo en América (siglos XVI-XIX).
Ed. El Colegio de México, México, 1973.
- García Coll, Julio El Sistema General de Planificación Urbana
En Asentamientos Humanos, Núm 1
(Sin Ed.) México, Noviembre 1976.
- Gutelman, Michel Capitalismo y reforma agraria en México
Ed. Era, México 1974
- Hardoy, Jorge (comp) Ensayos histórico-sociales sobre la urbaniza-
ción en América Latina
Ed. SIAP. Buenos Aires, Argentina 1978
- Harvey, David Urbanismo y desigualdad social
Ed. Siglo XXI, México 1977.
- Herrera Canales, Inés El comercio exterior de México, 1821-1875.
El Colegio de México, México 1977.

- Kuklinski, Antoni (comp.) Aspectos sociales de la política y de la planeación regional.
Ed. F.C.E. México, 1981
- Leleuvre, Henri. La Production de l'espace
Anthropos, Paris, 1974
- Messmacher, Miguel. Colima
Eds. INAH, México 1986
- Moreno Toscano, Alejandra. A propósito del crecimiento anárquico en Rev. Habitación, año 1, Núms. 2 y 3,
Eds. Fovissste, México, Sept. 1981
Cambios en los patrones de urbanización en México, 1810-1910
Historia Mexicana, Vol. XXII, Núm. 2, pp. 160-157
Ed. El Colegio de México, Oct.-Dic. 1972
- Morse, Richard et al. Las ciudades latinoamericanas. Vol. I y II
Ed. Sep-Setentas, México 1973.
- Murillo, J.A. Las ciudades industriales de México. Una experiencia latinoamericana en el desarrollo urbano
Rev. Interamericana de Planificación, Vol. 10, Núm. 37, México, Marzo 1976.
- Ortiz, Federico. Los puertos mexicanos
Col. Testimonios del Fondo
FCE, México 1976
- Pirez, Pedro. Estado y configuración espacial en el período de la organización nacional de América Latina.
Comercio Exterior, México, Agosto de 1978.
- Poulantzas, Nicos. Poder político y clases sociales en el estado capitalista
Ed. Siglo XXI, México 1973.
- Rey, Pierre Philippe. Las alianzas de clases
Ed. Siglo XXI, México 1976
- Santa Ana Ugarte, L. Problemática económica del estado de Colima
Tesis licenciatura en Economía
UNAM, México 1970
- Segre, Roberto. Las estructuras ambientales de América Latina
Ed. Siglo XXI, México 1977
- Unikel, Luis et al. Al desarrollo urbano de México. diagnóstico e implantaciones futuras
El Colegio de México, México 1976
- Valencia, Enrique. Sociedad de clase-ciudad de clase
Serie Estudios, Cuaderno Núm. 37
CELA, UNAM, México 1976.
- Zucietta, Fco. La revolución urbana
Inst. de Investigaciones Urbanas, México 1974

N O T A S

Capítulo I

- 1/ Lipietz, A., El Capital y su Espacio, Ed. Siglo XXI, México 1979, pp. 24 y 25.
- 2/ Singer, P., Economía Política de la Urbanización, Ed. Siglo XXI, México 1981, pp. 9-10.
- 3/ Ibidem, pp. 15-16
- 4/ Marx, K., El Capital, Ed. F.C.E., México 1973, T.I. p. 259.
- 5/ Ibidem, 268 (Subrayado en el original)
- 6/ Ibidem, p. 297 (Subrayado en el original)
- 7/ Singer, P. op. cit., p. 17
- 8/ Ibidem, p. 25
- 9/ Topalov, Ch., La Urbanización Capitalista, Ed. Edicol, Méx. 1979, p. 20
- 10/ Ibidem, p. 24
- 11/ Lipietz, A., op. cit., p. 24
- 12/ Castells, M., "La Urbanización Dependiente en América Latina" en Urbanización y Dependencia en América Latina, Ediciones S.I.A.P., Argentina 1973, pp. 73-76
- 13/ Ibidem, p. 79

- 14/ Córdova, Sociedad y Estado en el Mundo Moderno, UNAM., F.C.P.y S., Serie Estudios 38, Méx., 1973, p. 56.
- 15/ Lipietz, A., El capital y..., op. cit. p. 172
- 16/ Ibidem, p. 172
- 17/ Topalov, Ch., La Urbanización..., op. cit. p. 26
- 18/ Ibidem, p. 30

— Capítulo II

- 1/ Semo, E., Historia del Capitalismo en México, México, Ed. ERA, 1973, pp. 106-112.
- 2/ Riviére, D'Arc. H., Guadalajara y su Región, México, Ed. Sep. Setentas, 1973, p. 30.
- 3/ Ibidem, p. 40.
- 4/ Cueva, A., El Desarrollo del capitalismo en América Latina, México, Ed. Siglo XXI, 1979, p. 32.
- 5/ Moreno T., A. y Florescano, E., El Sector Externo y la Organización Espacial y Regional en México, 1521-1910, México, Universidad A. de Puebla, 1977, p. 35.
- 6/ Ibidem. p. 36
- 7/ Coatsworth, J. H., El Impacto Económico de los Ferrocarriles en el Porfiriato, Ed. Sep. Setentas, Mex. 1976, T.I. p. 56.
- 8/ Moreno T., A. y Florescano, E., Op. Cit. p. 59
- 9/ Cfr. Córdova, A., La Formación del Poder Político en México, Ed. ERA, 1977, p. 15.
- 10/ Solis, L., "Hacia un Análisis General a Largo Plazo del Desarrollo Económico de México", en Demografía y Economía, México 1976, Vol. I, - No. 1.
- 11/ Unikel, L., Disyuntivas Sociales, Presente y Futuro de la Sociedad Mexicana, II, Sep. Setentas, No. 5, 1972, pp. 13-15.

- 12/ Cfr. Leal, J. F., México: Estado, Burocracia y Sindicatos, Méx., Ed. El Caballito, 1976, p. 39.
- 13/ Córdova, A., La Política de Masas del Cardenismo, México, Ed. ERA, 1974, pp. 94-102.
- 14/ Córdova, A., "La Ideología de la Revolución Mexicana. La Era del Desarrollismo", UNAM, FCPyS, CELA, 1977, p. 9.
- 15/ Ibidem, p. 16
- 16/ Unikel, L. y Lavell, A., "El Problema Urbano-Regional en México", Gaceta UNAM, II Época, Vol. III, No. 20, 1979, p. 3.
- 17/ Alcántara, C. H. de, La Modernización de la Agricultura Mexicana, 1940-1970, México, Ed. Siglo XXI, 1976, p. 99
- 18/ Muñoz, A., "Desarrollo y Estructura del Empleo en la Ciudad de México: Síntesis de Algunas Tendencias", México, Lecturas del CEESTEM, Vol. 1, No. 3, 1981, p. 44.
- 19/ Unikel, L. y Lavell, A., op. cit. p. 7
- 20/ Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, Dirección General de Equipamiento Urbano y Vivienda, México, 1976.

Capítulo III.

- 1/ Moreno Toscano, Alejandra y Florescano, Enrique, "El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)".
- 2/ Sauer, Carl. "Colima of New Spain in the sixteenth century" E.U.A. 1946. (Citado por Oseguera Velázquez).
- 3/ Anguiano Tafolla, Gregorio. "Colima Precolombino" Ed. Club del Libro Colimense. Colima 1977, p. 52.
- 4/ Lebrón de Quiñones, Lorenzo. "Relación de la Visita a los Doscientos Pueblos de la Provincia de Colima". Documento analizado por Sauer y citado por Oseguera.

- 5/ Véase Muro, Luis, "La expedición Leguipi-Urdaneta a las Filipinas. Organización, 1557-1564", en "Historia y sociedad en el mundo de habla española". El Colegio de México. 1970. pp. 141-216.
- 6/ Oseguera Velázquez, Juan. "Historia gráfica de Colima" Impre-Jal. S.A., Guadalajara, 1979, p. 37.
- 7/ Véase Castañeda, Carmen "Un colegio seminario del siglo XVIII", sobre la educación en Nueva Galicia en: Historia Mexicana, Vol. XXII. Abril-Junio - 1973, pp. 465-493.
- 8/ Castells, Manuel, "La urbanización dependiente en América Latina" en Imperialismo y urbanización en América Latina. G. Gilli, Barcelona, 1973, p. 18.
- 9/ Sobre el abandono del camino puede consultarse - Riviére D'Arc. H. "Guadalajara y su región", Sep. Setentas, México, 1973 p. 42-46. y respecto a las rutas de aprovisionamiento del puerto de Navidad - durante la organización de la expedición a las Filipinas, véase Luis Muro, "La expedición..." op. cit. pp. 157-190.
- 10/ Oseguera, op. cit. p. 38
- 11/ Riviére D'Arc, Héléne, op. cit. p. 43
- 12/ Ibidem, p. 47
- 13/ Hansen, Roger "La política del desarrollo mexicano" Siglo XXI, México, 1973 p. 21
- 14/ Moreno Toscano, y Florescano, op. cit. p. 37
- 15/ Véase Oseguera, Juan "Colima en Panorama" Ed. (?) Colima, 1967, Cap. XIV p. 173-176.
- 16/ Citado por Moreno T. y Florescano, op. cit. p. 34
- 17/ González, Luis "El liberalismo triunfante"
- 18/ Oseguera. "Colima en panorama" op. cit. p. 126
- 19/ Cossío Silva, Luis. "La Agricultura" en Historia Moderna de México, Vol. VI (La República Restaurada; Vida Económica. El Colegio Nacional, México 1976 pp. 44 y 45.
- 20/ Oseguera, "Historia gráfica..." op. cit. p. 43.

- 21/ Oseguera, "Colima en Panorama" op. cit. p. 174.
- 22/ Ibidem. p. 191.
- 23/ Ibidem. pp. 319-330.
- 24/ Ibidem. p. 53-54
- 25/ Vernon, Raymond "El dilema del desarrollo económico de México". Diana, México, 1970 p. 57.
- 26/ Cossío Villegas, D. "Séptima llamada particular" en Historia Moderna de México, Vol. VII. El Porfiriato, Vida Económica. El Colegio Nacional, México 1976. p. XVI.
- 27/ Calderón, Fco. "Los Ferrocarriles" en Historia Moderna de México. Vol. VII. El Porfiriato. Vida Económica. El Colegio Nacional, México 1976 pp. 499-538.
- 28/ Cossío Villegas, D. op. cit. p. XVII
- 29/ Cossío Silva, Luis. "La Agricultura" en Historia Moderna de México. Vol. VII, El Porfiriato. Vida Económica. El Colegio Nacional, p. 13
- 30/ Cossío Villegas, D. op. cit. p. XXIV.
- 31/ Galindo Miguel. "Colima en el espacio, el tiempo y la vida". Ed. del Libro Colimense-Costa Amic. México, 1976, p. 90.
- 32/ Sandoval, José Ma. "Manzanillo; nació del mar" Ed. Club del Libro Colimense, México 1978, - - p. 3 y 4.
- 33/ Ibidem, p. 16.
- 34/ Véase Núñez B. Ricardo "Colima en la historia de México. La Revolución". Ed. Club del Libro. México 1977. p. 26-29.
- 35/ Véase Coatsworth, John H. "El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato" Sep. Setentas, México 1976, Vol. II, pp. 41-76
- 36/ Cossío Silva, L. op. cit. p. 99.

- 37/ Ibidem. p. 100
- 38/ Núñez B. Ricardo, op. cit. p. 28-29
- 39/ Moreno, Daniel. "Manzanillo. Ataque y toma por los cristeros". Club del Libro Colimense, México, 1978.
- 40/ Véanse los estudios de Eckstein. Gutelman, Bartra y Stavenhagen sobre el proceso de inserción ejidal y comunal dentro de la economía mercantil primero y capitalista después.
- 41/ Consúltese Jean Meyer "La Cristiada", Vol. III pp.50-91 Siglo XXI, México 1979.
- 42/ UNO MAS UNO. Oct. 11 de 1981. 1a. plana, cols. 2a. y 3a.
- 43/ Valencia Fuentes, Lino. "La economía del Edo. de Colima", Tesis Lic. Fac. de Economía, UNAM. 1976, pp. 253-267.
Aplicamos estos datos de los municipios colimenses de Armería, Manzanillo, Minatitlán y Tecmán a la región en su conjunto, considerando que el comportamiento de esos indicadores habrá sido homogéneo, sobre todo por las similitudes entre los sectores agrícolas de Cihuatlán, Jalisco y la costa de Colima.
- 44/ Riviére D'Arc. II. op. cit., pp. 216 y 227.
- 45/ Ibidem. p. 216.
- 46/ Oseguera. "Hist. Gráfica..." op. cit. p. 75
- 47/ SAHOP. "Plan de Ordenación de la Zona Conurbada de Manzanillo-Barra de Navidad". Manzanillo, 1979 p. 136.
- 48/ Véase el número 248 del Semanario PROCESO, Agosto 3 de 1981. pp. 15-17.
- 49/ SPP. "Plan Global de Desarrollo". Anexo Estadístico, cuadro no. 2.
- 50/ Gob. del Estado de Colima. "Programa General de Gobierno 1979-1985". Colima, 1979, pp.79-87

- 51/ Ibidem, p. 50.
- 52/ Véase por ejemplo, Quijano, Anibal. "Urbanización y tendencias de cambio en la sociedad rural latinoamericana" en Imperialismo y urbanización en América Latina. Varios Autores, - Ed. G. Gilli, Barcelona, 1973.
- 53/ Véase el número citado de PROCESO, pp. 15-17. y el periódico Uno Más Uno, del 13 de octubre de 1981. p. 5.
- 54/ SAHOP, Plan Municipal de Desarrollo Urbano. - 1980. Cap. 25 "Vivienda".

55/ PROCESO, No. cit. p. 14.

- Capítulo IV.

- 1/ Unikel, L. y Lavell, A., "El Problema Urbano-Regional en México", Memoria de la Soc. Mex. de Planificación, A.C., Méx. 1981, p. 174.
- 2/ Ibidem, p. 175.
- 3/ Ibidem, p. 181
- 4/ Ibidem, p. 185
- 5/ Ibidem, p. 189
- 6/ Plan Global de Desarrollo, Secretaría de Programación y Presupuesto, Méx. 1980, p. 43
- 7/ Unikel, L. y Lavell A., "El problema..." op. cit. p. 196.
- 8/ Ceceña J.L., "México: Planificación Económica al Revés, 1977-1982" en Planes sin Planificación, Ed. CISA, Méx. 1980, p. 7.
- 9/ Plan Nacional de Desarrollo Industrial, Secretaría de Programación y Presupuesto, Méx. 1979, - p. 259
- 10/ Plan Nacional de Desarrollo Urbano, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, Méx. 1978, p. 417.

Capítulo V

- 1/ Barkin, David y King, T. "El desarrollo regional en México. Enfoque por cuencas hidrológicas". - Siglo XXI, México 1979, p. 246.
- 2/ Lipietz, Alain. "El capital y su espacio". Siglo XXI, México 1979.
- 3/ Banco Mexicano de Comercio Exterior. "México - 1976". Ed. Bancomext, México 1976, p. 227.
- 4/ Secretaría del Patrimonio Nacional y Comisión Nacional Coordinadora de Puertos "Plan Director de Desarrollo Metropolitano de Manzanillo". Cervantes y Asociados, México 1975.
- 5/ Los documentos señalados se distribuyeron restringidamente (en ejemplares mimeografiados) en 1977. Pueden consultarse en los Centros de Documentación de las Direcciones Generales de Planeación Territorial y de Centros de Población en la Subsecretaría de Asentamientos Humanos de la SAHOP.
- 6/ SAHOP. Comisión de Conurbación. Plan de Ordenación de la Zona Conurbada Manzanillo-Barra de Navidad. Manzanillo, 1980.
- 7/ Unikel, Luis y Lavell, A. "El Problema Urbano-Regional en México". Memoria de la Soc. Mex. de Planificación, A.C. 1981, p. 206.
- 8/ SAHOP. Dir. General de Centros de Población. Plan Director de Desarrollo Urbano para la Zona Metropolitana de Manzanillo. México, Agosto de 1978, p. 8.
- 9/ Rébora, Alberto. "El ordenamiento territorial en México. Problemas y perspectivas". Rev. de Comercio Exterior. Agosto de 1978, p. 1118.
- 10/ PEMEX. Memoria de Labores, 1979.
- 11/ REV. PROCESO No. 248, Agosto de 1981, p. 14.