



HAL
open science

Las fronteras espaciales de México desde el Puerto de Manzanillo: Discursos y Debates

Alejandra Chávez Ramírez, Inés Guardia Rolando

► **To cite this version:**

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

HAL Id: halshs-00104274

<https://shs.hal.science/halshs-00104274v2>

Submitted on 17 Oct 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LAS FRONTERAS ESPACIALES DE MÉXICO DESDE EL PUERTO DE MANZANILLO:
DISCURSOS Y DEBATES¹

Alejandra CHÁVEZ RAMÍREZ
Inés GUARDIA ROLANDO²
Universidad de Colima, México
achavez@cgic.ucol.mx, alejandrachavezramirez@yahoo.com.mx
iguardia@cgic.ucol.mx, iguardiar@yahoo.com

RESUMEN: En 1994, con la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC), se produjo una reconfiguración de los espacios urbanos en México a fin de adaptarlos a los nuevos ritmos; llama la atención Colima hasta entonces desconocido, en virtud de ser uno de los tres estados de menor extensión territorial y que por su ubicación no generaba nexos con el centro del país, lo que producía relaciones locales-tradicionales que se afectaron por la dinámica del puerto de Manzanillo. Nuestra reflexión muestra las transformaciones en el espacio urbano, prácticas sociales, distintas representaciones y discursos a fin de adelantar algunas propuestas teóricas sobre el cambio de las fronteras en México. El enfoque cualitativo permite abordar el caso de estudio a partir de las transformaciones, las representaciones y los discursos para identificar teóricamente los aspectos que modifican el espacio público, el desarrollo del trabajo gira en torno a cuatro reflexiones: las modificaciones del puerto a través de la historia, las propuestas discursivas de algunos líderes políticos como tema de campaña, los debates teóricos sobre el espacio, para finalizar con algunas consideraciones acerca de las fronteras en México.

Palabras Clave Espacio público, Reconfiguración de los espacios, Proceso de globalización, Relaciones local-tradicional, Fronteras espaciales.

¹ El ensayo presenta datos empíricos de la tesis doctoral en proceso titulada: “La reconfiguración de los espacios públicos y la descuidadización en Colima 1994-2004”.

² Las autoras son profesoras-investigadoras de tiempo completo de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, sus líneas de investigación están relacionadas con la reconfiguración de los espacios urbanos, la globalización y la ciudadanía.

Como consecuencia de la globalización se han generado modificaciones en el espacio público en donde prevalecen los agentes económicos³ que han impuesto su propia racionalidad al Estado, sus intereses en Colima-México se expresan en las grandes cadenas de comercialización, el proyecto de la gasificadora y el puerto, que favorecen el mercadeo de bienes y servicios, a escalas locales, nacionales e internacionales y, en última instancia son el motor principal de todo este crecimiento; el flujo de intercambios se produce a través de la red ferroviaria, del desarrollo de la infraestructura carretera y la posible ampliación y construcción de aeropuertos en el estado; paralelamente, estos desarrollos repercuten en una actividad diferenciada de los promotores inmobiliarios⁴.

En 1994, con la firma del Tratado de Libre Comercio en América del Norte (TLCAN), se produjo una reconfiguración de los espacios urbanos en México a fin de adaptarlos a los nuevos ritmos. Llama la atención el papel que toma el Puerto de Manzanillo hasta entonces tomado como referente por los residentes del estado de Colima⁵, aspecto que propiciaba relaciones locales-tradicionales. Al insertarse en este contexto globalizador, cobra importancia geoestratégica, dada la multiplicidad de funciones como proyecto de los agentes económicos, como vía de enlace, centro de almacenamiento e intercambio de bienes y servicios.

A partir del estudio del puerto de Manzanillo nos proponemos mostrar las transformaciones en el espacio urbano, también las distintas representaciones y discursos de líderes políticos a fin de adelantar algunas hipótesis de trabajo que permitan elaborar propuestas teóricas sobre los mecanismos de modificación y transformación del espacio público donde se sostiene que se ha producido un cambio en las fronteras espaciales de México.

Metodológicamente el trabajo se aborda como estudio de caso y hace referencia a las transformaciones que ha provocado el proceso de globalización, principalmente en las esferas pública y geográfica, en este contexto, el puerto ha logrado obtener una significación en los ámbitos nacional e internacional que ha implicado su adaptación a las exigencias del mercado de tal forma que modifica el espacio; además se aprovecha la coyuntura electoral mexicana de 2006 y a partir de un análisis de contenido de los discursos y debates generados por los distintos candidatos presidenciales se identifica la importancia del puerto en lo global, al observarlo como tema recurrente de campaña. Ahora bien, la dialéctica presente en los hechos y los aportes de la bibliografía reciente permitirán identificar teóricamente los elementos que han incidido en la reconfiguración de las fronteras espaciales de México.

Para ello el trabajo se desarrolla en torno a cuatro ideas, en la primera se describen las transformaciones del espacio portuario a partir de un breve panorama histórico que muestra su significación y su relevancia, en la segunda se presentan las propuestas de los candidatos en relación al puerto como una forma de exponer las distintas representaciones y discursos, en la tercera se plantean los principales debates teóricos sobre el espacio y finalmente se adelantan algunas consideraciones sobre el cambio de las fronteras espaciales en México.

³ Es preciso señalar el significado de agente económico, que proviene del latín *agens* es la “persona que realiza acciones”, de tal manera que es un individuo o grupo de individuos dedicado a realizar actividades tendientes a la producción o consumo de bienes, principalmente, o a la prestación de servicios laterales que puedan completar un camino económico iniciado en la gestión de material y recursos brutos y finalizado en el uso o consumo de bienes terminados y servicios para el consumidor final. Es decir, un agente económico es toda persona o grupo que participa en las transacciones económicas; busca su propio bienestar. En este sentido, no necesariamente es una organización. Los agentes existen antes del mercado y son ellos quienes lo crean, actúan de forma racional. Podemos concluir diciendo que, un agente económico no es un actor en particular sino puede ser una empresa global o conjunto de ellas en las que no necesariamente visualizamos al individuo que la dirige.

⁴ Podemos observar de manera particular en la ciudad de Colima la actividad inmobiliaria es llevada a cabo por los actores tradicionales quienes representan una elite y en cierta medida una clase dirigente y dominante que en su conjunto forman un grupo de interés, que puede imponer decisiones dentro del sistema político estatal.

⁵ Como se recordará Colima es uno de los tres estados de menor extensión territorial de México y por su ubicación no generaba relaciones directas con el centro del país.

EL PUERTO Y SUS TRANSFORMACIONES.

El estado de Colima está localizado en la región centro occidente de México⁶, limita al norte, este y oeste con el estado de Jalisco; al sureste con el estado de Michoacán y al sur con el océano Pacífico. Cuenta con una extensión territorial de 5,878 kilómetros cuadrados, con un litoral de 157 kilómetros y un mar territorial de 2 mil 133 kilómetros cuadrados (INEGI, 2005). La población total en el estado de Colima, para el año 2005 era de 589,688⁷. Tiene uno de los mayores porcentajes de población económicamente activa de México, 62.32%.

Aunque es un estado pequeño, su posición geográfica lo privilegia para el desarrollo económico, a través del Puerto de Manzanillo, aspecto con el cual busca situarse dentro de la competencia internacional. Además, cuenta con la pertenencia a la Cuenca del Pacífico, es el principal muelle de carga contenerizada del país para el manejo de importaciones y exportaciones, posee un sistema ferroviario de doble estiba y ocho de los diez municipios del estado⁸ tienen carreteras de cuatro carriles.

Al revisar la historia de Manzanillo es posible apreciar que su importancia data desde la llegada de Cortés, quien al identificar su posición estratégica en 1531 preparó la conquista de las californias desde Salahua⁹, al mismo tiempo vislumbró la posibilidad de llegar al oriente desde el nuevo continente, a pesar de que esta expedición fracasó, la importancia de este lugar continuó manifestándose en los relatos de los distintos cronistas.

El 1º de mayo de 1824 el gobierno general de la República decretó la apertura de Manzanillo como puerto del Pacífico y en 1825 se abrió como Puerto de Cabotaje, en 1848 se estableció la aduana marítima y se habilitó para el comercio exterior e interior, de forma tal que se conformó como Puerto de Altura; el siglo XX inaugura a Manzanillo con la apertura del ferrocarril que revitalizó el puerto (<http://es.wikipedia.org/w/index.php>).

Con el proceso de globalización y a partir de la firma del TLCAN (1994) el Puerto de Manzanillo cobra una importancia geoestratégica, se le imprime un nuevo impulso y surgen distintas propuestas de desarrollo: una de éstas, es el proyecto de Gran Visión, en el que el gobierno japonés identifica condiciones geográficas y estratégicas favorables y como parte de un posible acuerdo bilateral se establecen los requerimientos necesarios a nivel de infraestructura. Sin embargo, esta propuesta no logró desarrollarse del todo por falta de voluntad política.

A pesar de los diferentes obstáculos a través de la historia, no cabe duda de que a principios de la década de los 90's del siglo pasado y como consecuencia de la cumbre de Presidentes y Jefes de Estado de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) a Manzanillo se le imprimen recursos federales que lo convirtieron en el puerto líder del movimiento de contenedores y ocupa el segundo lugar en el manejo de carga de importaciones y exportaciones. De manera particular se debe señalar que cuenta con 14 hectáreas de áreas de almacenamiento equipadas con 17.1 kilómetros de vías férreas y 5.9 kilómetros de vialidades (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2004, SEFOME, 2006).

En 2006 sigue manteniéndose como líder nacional en movimiento de contenedores, ...habiéndose movilizado en el primer cuatrimestre del año un total de 364 mil 014 teus, es decir un 35.92% más que ese mismo periodo del año 2005, es decir se movilizaron 96 mil 200 teus más en este primer cuatrimestre.

En lo que respecta a tonelaje, en ese mismo periodo se movieron por el puerto colimense 7 millones 177 mil 908 toneladas, misma que representaron un 30.41% más que dicho periodo en el 2005, siendo de tráfico de altura de importación 3 millones 128 mil 143 toneladas, representando un repunte del

⁶ México es una república democrática, representativa y federal. Se compone de un Distrito Federal y 31 estados libres y soberanos.

⁷ Estimaciones del Consejo Nacional de la Población.

⁸ El estado esta conformado por 10 municipios: Armería, Colima, Comala, Coquimatlán, Cuahtémoc, Ixtlahuacán, Manzanillo, Minatitlán, Tecomán y Villa de Álvarez. Le pertenece el archipiélago de Revillagigedo, formado por las islas Benito Juárez, Clarión, San Benedicto y Roca Partida.

⁹ Lugar perteneciente al municipio de Manzanillo.

45.57% y de exportación 2 millones 294 mil 742 que corresponde a 43.89% más con respecto al mismo periodo del 2005.

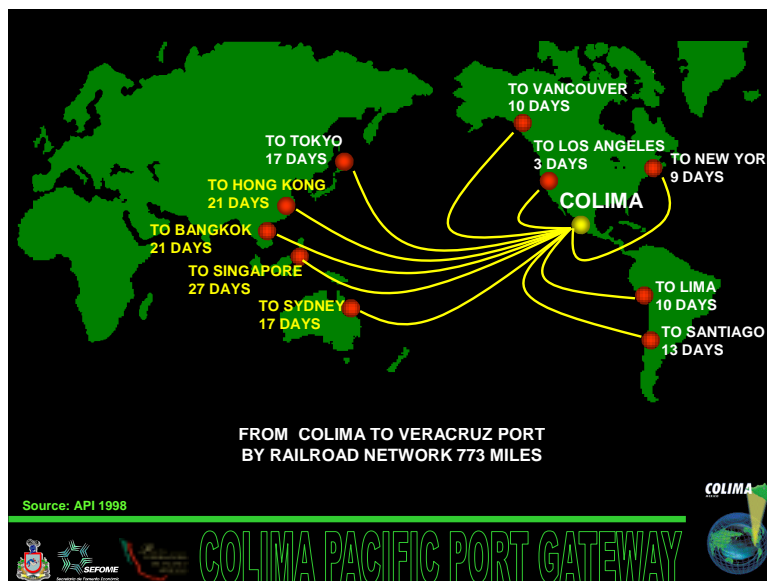
De igual manera, por tipo de carga, la Carga General Contenerizada representó 3 millones 635 mil 846 toneladas que corresponde a 43.44%, de crecimiento con respecto al año anterior en cuanto a la Carga General Suelta repuntó con 16.21 puntos porcentuales que corresponden a 56 mil 735 toneladas; en el Granel Mineral representó un millón 868 mil 946, siendo que en el mismo periodo del 2005 movilizó un millón 637 mil 605 toneladas, repuntando los cuatro primeros meses del año 2006 con 14.13%.

Con respecto a la Carga de Granel Agrícola en el primer cuatrimestre movilizó por el Recinto Portuario un total de 244 mil 251 toneladas con una variación del 256.39% más, en cuanto a la Carga de Petróleo y Derivados, el puerto mostró un repunte de 11.94% habiendo desplazado un millón 022 mil 034 toneladas más en lo que va del 2006 (El Comentario, jueves 1° de junio de 2006: 25)

Así mismo, la cantidad de buques que arribaron al puerto aumentó en comparación del 2005, en los petroleros el repunte se calculó en 30.14%, mientras que la actividad de los no petroleros se incrementó en 31.75% con respecto al periodo del año anterior; de continuar esta tendencia se rebasarán la metas establecidas en el Programa Operativo Anual (POA) y el Programa Maestro de Desarrollo. En consecuencia, el gobernador del estado invitó a representantes del gobierno federal, estatal y municipal, así como a investigadores de la Universidad de Colima y sectores de la sociedad civil a colaborar con opiniones, estudios y análisis sobre el desarrollo del puerto de Manzanillo con la finalidad de aportar elementos para elaborar un plan maestro en donde se establezca de forma participativa una visión de futuro que tome en cuenta el crecimiento sostenible y sustentable (Oficio N° 0101, Despacho del gobernador, 11 de mayo de 2006).

Paralelamente, el sistema ferroviario con doble estiba, lo conecta con la región centro occidente del país y tiene un radio de influencia de más de 15 estados (SEFOME, 2006). Constituye un punto de trasbordo —puerto Hub— excelente para los países de centro y sudamérica, además una puerta ideal para el comercio con la costa oeste de Estados Unidos de Norteamérica y los países asiáticos; escalan en forma regular 33 líneas navieras que permiten conectarse con 74 destinos en el mundo.

MAPA N° 1.
TIEMPO DE TRASLADO COLIMA-ASIA PACÍFICO



Fuente: Sefome, 2006

Como es posible apreciar en el mapa N° 1, el puerto se conecta con diversas partes del mundo en menor tiempo que los otros del país, además sirve de punto de inicio para la comercialización y contacto directo con los Estados Unidos de Norteamérica, lo que representa un menor costo en el manejo de los

productos, al mismo tiempo pertenece al Corredor TLCAN; estos aspectos muestran su situación estratégica.

Es importante reiterar que Manzanillo es el puerto mexicano más activo del Pacífico; numerosos transbordos asiáticos y despachos ferroviarios podrán capitalizar beneficios a largo plazo. La creación de programas de generación de carga, mejoras a la infraestructura e innovaciones tecnológicas, permitirán justificar un servicio marítimo frecuente entre Asia y México. Más aun, un servicio ferroviario, con aduanas internas para la liberación de mercancías a destinos tales como San Antonio, Fort Worth, la Ciudad de Oklahoma y la Ciudad de Kansas, permitirá crear el volumen de carga suficiente para garantizar rutas transpacíficas entre Asia y México (Corredor Multimodal APEC. Vínculo entre México y Asia-Pacífico). Dr. David W. Eaton, Asesor del Consejo Consultivo de Negocios de APEC–Centro de Estudios Estratégicos ITESM. <http://www.itesm.mx/viii/cee/boletin>.

En el estado, existen otros planes de desarrollo, uno de ellos plantea la instalación de una planta gasificadora en este mismo municipio, con la posibilidad de surtir gas a Houston, San Louis, Nueva York y Québec, por un lado y por el otro Dallas, Kansas y Winnipeg. Aunque existen expectativas en torno a la generación de empleos directos e indirectos para la región, habría que evaluar las posibilidades reales de contratación pues se requiere mano de obra técnicamente especializada en el manejo de material volátil; sin embargo, los estudios previos de impacto ambiental tienden a señalar posibles daños en el frágil ecosistema de la zona, que ya se ha visto afectado por la actividad industrial y comercial que genera el puerto.

Adicionalmente en este municipio, se observa un importante desarrollo turístico y hotelero que data desde la década de los setenta; a partir de la construcción de Las Hadas el impulso de este sector no ha cesado hasta la fecha, operan 72 hoteles con más de 1000 habitaciones. La actividad turística se ha desarrollado de manera longitudinal hacia el noroeste alineado a la costa, donde el acceso a las playas ha sido restringido por las empresas prestadoras del servicio; a la par la élite tradicional del estado ha cooptado el lugar con la construcción, bien definida, de un espacio semicerrado donde ha instalado sus residencias vacacionales.

En contraste con la zona turística la ciudad quedó rezagada, pareciera que los servicios no son suficientes dada la densidad urbana y no ha habido una planificación a largo plazo. Un ejemplo de esto es el desarrollo de viviendas ubicadas en zonas inestables; otro, es el hecho de que las líneas férreas atraviesan el centro de la ciudad de Manzanillo, que por un lado detienen la vialidad y por el otro significa un riesgo potencial para los transeúntes. A pesar de que se ha expresado voluntad política para solucionar este problema, a la fecha no se ha implementado.

Ante estos escenarios de desarrollo el papel que juegue la autoridad será preponderante, pues tendrá que atender la forma en que opera esta nueva dinámica marítimo-espacial y mejorar y consolidar su funcionamiento. Así mismo, tendrá entre sus tareas que precisar la vocación definitiva del puerto ante las exigencias del proceso de globalización, en donde se presentan varias posibilidades: mantener la actividad turística, reforzar al sector comercial o privilegiar alguna de los dos.

En el siguiente apartado se resaltan las propuestas de los distintos candidatos presidenciales, durante el 2006 en sus visitas de campaña al Estado de Colima, con relación al Puerto de Manzanillo y su importancia. Por lo tanto, no se hará referencia a la totalidad de los discursos; el análisis se centrará en aquellos que tengan relación con el objeto de estudio.

DISCURSOS ELECTORALES: SIGNIFICANCIA DEL PUERTO

Aunque el mapa electoral mexicano, presentaba cinco candidatos: Felipe Calderón Hinojosa, candidato del Partido Acción Nacional (PAN); Roberto Campa Cifrian de Nueva Alianza; Andrés Manuel López Obrador, representante de la alianza por el Bien de todos que la conforman el Partido de la Revolución Democrática (PRD), Convergencia y el Partido del Trabajo (PT); Roberto Madrazo Pintado del Partido Revolucionarios Institucional (PRI) y Partido Verde Ecologista y Patricia Mercado, representa al Partido Alternativa Social Demócrata y Campesina (PACDC); sólo se considerarán aquellos que ocupaban

los tres primeros lugares en las distintas encuestas de opinión: es decir, Calderón, López Obrador y Madrazo.

Con respecto a los tres candidatos principales, tenemos que Felipe Calderón Hinojosa propone cinco grandes retos fundamentales para México:

1. "El primero de esos retos es hacer de México un país de leyes. Sin un Estado de derecho, no va a ser posible, sin ley, tener paz, tener seguridad o tener crecimiento".

2. "El segundo reto,... es construir una economía competitiva, capaz de darle a los mexicanos un trabajo digno, bien remunerado, estable, que le permita tomar control de su destino".

3. "El tercer reto,... es garantizar la igualdad de oportunidades, que no sea la miseria o el lugar donde se nace lo que marque para siempre la vida de los niños mexicanos". "Voy a ser Presidente de México porque quiero ser el Presidente para ese México agraviado, para ese México marginado, el México de la miseria y el olvido, para ese México del sur que no es un sur geográfico, sino sociológico en esta nuestra patria tan desigual".

4. "...Quiero asumir también el reto del desarrollo sustentable del crecimiento en armonía con la preservación del medio ambiente, porque quiero que nuestros hijos, los de ustedes y los míos, respiren aire limpio".

5. "Quiero además, un...México donde tengamos como reto pasar del sufragio efectivo a la democracia efectiva, a una democracia que le rinda cuentas a los ciudadanos, que signifique para todos cambios en su calidad de vida" (http://www.coparmex.org.mx/cont_pag7.htm).

Con respecto al Estado de Colima su propuesta se centró sobre todo en el desarrollo del segundo eje descrito anteriormente al referirse al dilema del Estado y mercado donde expuso la necesidad de tener condiciones de competitividad y en ese sentido señaló la necesidad de subsidiar costos de energéticos y combustibles y que el financiamiento saliera de lo recaudado por concepto de cobro de las casetas en las autopistas¹⁰.

Sobre la visita de Calderón a la Universidad de Colima un periodista del Comentario se refirió en los siguientes términos en relación a la temática que nos interesa desarrollar en esta ponencia: "Habló el panista de destapar el cuello de botella que es la carretera a Guadalajara, cuyos tramos de dos carriles están inhibiendo el crecimiento portuario en Manzanillo. Y de convertir al Estado de Colima en un paraíso para los millones de jubilados norteamericanos que, en los próximos años, estarán buscando un lugar dónde residir con las mínimas comodidades que ya su pensión no les permite disfrutar en Florida o Nuevo México" (El Comentario, 7 de marzo de 2006).

Según la reseña de Miguel Ángel Bobadilla Rosas reportero del periódico Ecos de la costa "...el aspirante blanquiazul se reunió con organizaciones civiles, con las que firmó la Alianza por los Mexicanos, ante quienes se comprometió a convertir el puerto colimense en punta de lanza bajo la construcción de un eje transversal que vaya de Manzanillo a Tamaulipas. [Según palabras del mismo Calderón] 'Manzanillo debe ser uno de los ejes estratégicos de comercio y transporte'." (Ecos de la Costa, febrero 2006).

La postura de Roberto Madrazo, candidato del PRI recogida por el diario de Colima señala en relación al puerto lo siguiente: "El abanderado aliancistas dijo que deben lograrse que desde Colima se vigore un corredor industrial aprovechando la regasificadora de Manzanillo y con la presa El Naranjo no solo tener las cinco mil hectáreas que se irrigarán, sino ser mas competitivos ... Madrazo sostuvo que la terminal de Almacenamiento y regasificación de Gas Natural permitirá que Colima sea más competitivo respecto a otros países, a fin de que el corredor industrial a desarrollarse en Armería, Tecomán y Manzanillo permite el desarrollo económico del país desde el occidente. El candidato priísta aseguró que ha través de Manzanillo se debe impulsar la exportación de autos desde Asia que tengan como destino el estado de Texas en los Estados Unidos. Explicó que en una reunión con la Asociación Mexicana de Distribuidores de Autos, las empresas Toyota, Nissan y Suzuki le manifestaron un alto interés por el puerto colimense con fines de importación de automóviles hacia el mercado norteamericano.

¹⁰ Anotaciones realizadas por las autoras durante el discurso ofrecido en la Universidad de Colima.

Madrazo Pintado se pronunció igualmente por apoyar el crecimiento del sector portuario mediante la construcción de infraestructura y la capacitación de los prestadores de servicio a fin de ‘detonar el desarrollo regional’ y dar ‘un jalón’ a los turistas de otros países... asimismo el priísta se comprometió a construir la autopista de cuatro carriles Manzanillo –Guadalajara, a fin de poder echar andar un corredor industrial en el Pacífico.” (<http://www.diariodecolima.com.mx> 22 de febrero de 2006).

Un elemento importante en los discursos preelectorales de Roberto Madrazo al referirse al Estado de Colima fue la necesidad de implementar proyectos regionales encaminados a desarrollar economías competitivas sobre todo las relacionadas con China y Japón, en ese sentido se refirió a la urgencia de un corredor industrial, que al mismo tiempo generaría empleos. También señaló la necesidad de invertir en la promoción turística, en romper con el centralismo, en la recaudación local como forma de fortalecer el desarrollo regional. Finalmente, concluyó en la necesidad de establecer un círculo virtuoso entre crecimiento económico y desarrollo social (Idem).

La propuesta de Andrés Manuel López Obrador se centra en el cambio de política económica. "Hay que mantener el control de la inflación y el déficit fiscal, pero con crecimiento y empleo... que se oiga bien y que oiga lejos, no tenemos diferencias con los hombres y las mujeres que, de conformidad con la ley, logran un patrimonio. No tenemos diferencias con los empresarios, los que invierten y generan empleos merecen protección, merecen apoyo. Nuestras diferencias las tenemos, para que nadie se confunda, con los saqueadores y traficantes de influencias, con los que aprovechan los cargos públicos para hacerse inmensamente ricos. No tenemos diferencias con los empresarios, tenemos diferencias con los corruptos" (http://www.coparmex.org.mx/cont_pag7.htm).

Buscará apoyar a los campesinos, micro productores, detonar la industria de la construcción para hacer infraestructura y crear empleos. Por otra parte, plantea modernizar el sector energético sin privatizar. "Vamos a bajar los precios de la luz, del gas y de las gasolinas". "Vamos a demostrar que las empresas estratégicas, ya limpias de corrupción y bien administradas, serán rentables y un gran negocio del cual podrán sacar provecho no sólo unos cuantos, sino todos los mexicanos" (http://www.coparmex.org.mx/cont_pag7.htm).

Las propuestas de López Obrador para Colima se encuentran agrupadas en un documento titulado “Mis compromisos con Colima” donde señala 30 puntos fundamentales, de acuerdo a nuestro objetivo resaltan dos: “21. ...nos comprometemos a terminar la carretera de cuatro carriles, Guadalajara-Colima-Manzanillo, en sus tramos pendientes en territorio de Jalisco. Asimismo, modernizaremos la carretera Minatitlán-Colima y Manzanillo- Cihuatlán. ... 23. Haremos realidad el corredor turístico Manzanillo-Armería-Tecomán, con toda la infraestructura que se requiere; atendiendo, al mismo tiempo, los servicios básicos de las colonias marginadas de estos municipios.

En los compromisos de este candidato no se hace referencia a los planes de desarrollo del puerto de Manzanillo de manera particular, aunque perfila el desarrollo de obras de infraestructura.

Como se desprende de las propuestas electorales en los tres candidatos, sobresale la racionalidad económica que impregna sus discursos; con diferentes matices la globalización continúa presente como modo de acceder al desarrollo, en el caso concreto del estado de Colima pareciera que el polo principal es indudablemente el puerto de Manzanillo.

DEBATES TEÓRICOS SOBRE EL ESPACIO

Una valoración acerca de las modificaciones espaciales como avance para el estudio de las fronteras en México supone revisar los aportes de teóricos, tales como Bauman, Boron, Castells, Ianni, Luckman, Salazar, Vilas¹¹ por señalar algunos, sobre el proceso de globalización como elemento indispensable para explicitar los fenómenos que ha generado en el mundo de hoy¹². Puesto que, ha penetrado

¹¹ Los autores se nombran siguiendo estricto orden alfabético.

¹² El periodo de la historia contemporánea que se inició después de la caída de la unión soviética (1998) hasta hoy (2006).

económicamente, es decir ha modificado la interacción en los mercados, internos y externos; ha concebido la comunicación en forma distinta, a través de la innovación de la tecnología, en tal sentido se afirma que la información con el uso de la automatización traspasa fronteras, utiliza redes virtuales y reales y es mediática, con lo cual el tiempo y el espacio se comprimen; aspectos que impactan en las sociedades o en segmentos de ella y por último, irrumpe en las disposiciones soberanas de los Estados nacionales.

Esta tendencia transnacionalita aumenta la estrategia de diversificación geográfica de la producción, independientemente de las fronteras nacionales, aspecto que cambia y produce modificaciones; en estos reajustes desaparecen los límites preestablecidos lo que genera un mapa mundial global diferenciado, redefinido por la fuerza del capitalismo; este esquema económico que se impone a nivel mundial, por un lado “tiende a ser intrínsecamente desintegrativo a nivel nacional y parcialmente integrativo, aunque obviamente asimétrico, a nivel supranacional” (Garretón, 2002:18).

La década de los ochenta marcó la pauta para varios acontecimientos de trascendencia histórica que transformaron la vida humana,

...las economías de todo el mundo se han hecho interdependientes a escala global... el capitalismo ha sufrido un proceso de reestructuración...caracterizado por... la descentralización e interconexión de las empresas,... aumento de poder... del capital frente al trabajo, con el declive concomitante del movimiento sindical; individualización y diversificación creciente en las relaciones de trabajo; incorporación de la mujer al trabajo retribuido; ... la intervención del Estado para desregular los mercados de forma selectiva y dismantelar el Estado de bienestar; la intensificación de la competencia económica global en un contexto de creciente diferenciación geográfica y cultural de los escenarios para la acumulación y gestión del capital (Castell,2004: 27-28).

Estos sucesos, si bien son hechos diferentes están relacionados por procesos de cambio que confluyen en una sola tendencia: la globalización, la cual genera la dinámica de la competencia entre agentes económicos y las localidades donde están situados; este fenómeno impacta, por lo tanto, en el territorio.

En consecuencia se produce una disminución de la soberanía y una pérdida de significación de los límites nacionales, donde los tratados de libre comercio son una de las consecuencias fácticas del proceso de globalización que produce una desregulación de la economía, el cual es aprovechada por los agentes comerciales, económicos y financieros para imponer su racionalidad y cargar de contenido los distintos ámbitos de la realidad social. Este desarrollo conlleva a que el poder se encuentre en las transnacionales, en tanto el Estado nacional sólo mantiene su función política teniendo que redimensionarse a fin de sobrevivir, por lo cual las distintas políticas públicas responden prioritariamente a esta racionalidad (Bauman, 2004).

Hechas las consideraciones anteriores y en función del proceso de globalización que ha repercutido en la reconfiguración de las áreas urbanas, es necesario abocarse al concepto de espacio como un elemento indispensable en los cambios dados en el territorio. Recordemos que, se hace referencia a lo público y no a lo privado, ya que este último señala lo particular, lo individual, en contraste con el primero que representa lo universal, lo colectivo; razón por la cual la esfera pública es la que ocupa por el momento la atención, en función de que es ésta en donde se dan los lugares de encuentro, reencuentro y participación de la vida comunal, sin dejar de resaltar que los dos elementos, contrapuestos, exponen la complejidad de la ciudad.

Hemos aprendido de Aristóteles a distinguir el oikos [casa], ese territorio privado familiar y acogedor, aunque a veces ruidosos y tormentoso, en el que encontramos a algunos otros conocidos cotidianamente y cara a cara, de la ecclesia [asamblea, poderes públicos], esa esfera lejana que raras veces visitamos en persona, pero en la que se deciden los asuntos públicos, las materias que afectan a la vida de todos nosotros. Hay, sin embargo una tercera zona que se extiende entre las otras dos: el ágora, un ámbito ni verdaderamente público ni totalmente privado, un poco de cada cosa. En el ágora donde se encuentran ‘lo público’ y ‘lo privado’, se presentan uno al otro. Se conocen y aprenden por el método de ensayo y error al difícil arte de la convivencia pacífica (y útil) (Bauman, 2001: 227,228).

Esta convergencia de las distintas esferas se establece dentro de un territorio, en el cual se desarrolla la vida democrática del país, donde se dan los encuentros, las negociaciones y los planteamientos de

problemas públicos. A este respecto, se le “reconoce a Aristóteles como el responsable de iniciar el reconocimiento de éste como ese espacio vital y humanizante, donde la sociedad se reunía para compartir sus opiniones, evaluar propuestas y elegir la mejor decisión, se vislumbraba así un espacio político” (Ciudad política, 2006). El espacio público ha evolucionado e incorporado la perspectiva política, asumiéndola como el núcleo del funcionamiento democrático y fue Habermas, quien popularizó su uso como “el lugar accesible a todos los ciudadanos, donde un público se junta para formular un opinión pública” (Ibid).

Así también, en lo público es donde se realiza el “intercambio discursivo de posiciones razonables sobre los problemas de interés general” (Ibid) que permite obtener una opinión pública. En tanto que, territorio simbólico requiere de un vocabulario y valores comunes, así como el reconocimiento mutuo de legitimidades; encarna la realidad, las opiniones, los intereses, la ideología y depende de la racionalidad que cada quien le otorgue.

Es decir, la esfera pública es aquella que se adjudica el papel de sostén en una relación o encuentro en la construcción de la identidad ciudadana, facilita la expresión comunitaria y le confiere un uso, de manera que propicia el surgimiento del sentido de apropiación, de pertenencia. Se sostiene, que es el lugar donde convergen la cultura, la política, lo económico y el tejido social, así como la organización, reorganización y expansión de las ciudades, en las que se establecen distintas localidades, comunidades.

En las localidades se ha dado un proceso de redimensionamiento de lo público producto de la globalización económica, esta ha generado profundización de los procesos de exclusión social y fragmentación territorial, dado que el espacio público ha sido apropiado por capitales privados que no pertenecen a un territorio determinado (transnacionales o corporaciones) y que se diferencia de las elites tradicionales locales. Estas modificaciones en el ámbito público repercuten en lo geográfico, entendiéndose “como una fuerza productiva estratégica que no solamente incluye el espacio geográfico per se, sino también la totalidad del espacio social a analizar. El espacio geográfico contiene los territorios, mismos que con dimensiones espaciales relativamente pequeñas, comprenden características naturales, económicas y político-sociales similares entre sí, pero que pueden conformar solamente uno de los diversos escenarios que forman el espacio geográfico” (Delgado, 2003).

Como se recordará las transnacionales ejercen el poder y es precisamente a través de la agencia económica que se lleva a cabo la reconfiguración de los espacios, sin importar las facetas y tipos de lugares, pues pareciera que la esfera del intercambio impone una racionalidad de consumo que comprime los ámbitos público y político.

LAS FRONTERAS EN MÉXICO: ALGUNAS CONSIDERACIONES

Si bien es cierto que los intercambios comerciales de forma regular y cotidiana entre México y los Estados Unidos de Norteamérica¹³, pueden ubicarse a partir del proceso que se inició en 1887¹⁴ (Riguzzi, 2000), esta relación no puso en riesgo la idea de soberanía nacional. Sin embargo, con la firma del Tratado de Libre Comercio en América del Norte (TLCAN) en 1994, se produjo una reconfiguración de los espacios urbanos en México a fin de adaptarlos a los nuevos ritmos y Colima no fue la excepción.

Como se recordará, la frontera norte de México limita geográficamente con Estados Unidos, tradicionalmente a través de ésta se han realizado los contactos entre estas dos naciones que tienen características heterogéneas, tradiciones históricas y culturales distintas y grados desiguales diferenciados, así “constituye un escenario con profundas asimetrías y con un sinnúmero de puntos de encuentro y desencuentro” (Tuirán y Avila, 2002)¹⁵. No obstante, los residentes de uno y otro lado han realizado

¹³ De manera general se hará referencia indistintamente a Norteamérica, Estados Unidos y USA; para el caso de los Estados Unidos Mexicanos se nombrará como México.

¹⁴ Según Riguzzi a partir de esta fecha en México hubo la paz política necesaria para establecer intercambios permanentes con los Estados Unidos; mientras el primero de estos países exportaba materias primas, el segundo aportó recursos financieros, tecnológicos y humanos para el desarrollo de la red ferroviaria, entre otros.

¹⁵ Las relaciones en nuestro país están mediadas por la asimetría, que lleva a procesos de transculturización, más fuertes por el impacto de la frontera y de los procesos migratorios, aunque estos aspectos son importantes estos temas no son objeto de estudio en este trabajo, sin embargo se pueden consultar investigaciones de Covarrubias, Uribe, entre otros.

interacciones que han generado fenómenos económicos, políticos, sociales y culturales, en la franja fronteriza¹⁶.

Ahora bien, en los años 70's el gobierno mexicano puso en marcha un programa de industrialización que implementó la creación de maquiladoras en esta franja fronteriza aprovechándose de la necesidad de mano de obra barata por parte de las compañías estadounidenses. Esto generó una intensa actividad laboral que dinamizó, aun más, los intercambios y encuentros en esta primera frontera con respecto de Estados Unidos de Norteamérica¹⁷.

Con la firma del TLCAN (1994) en esta frontera se inicia su desdibujamiento, en función del reacomodo de la actividad industrial; es decir, ya no es necesario ubicar en un mismo espacio geográfico la producción de los mercancías, por lo que los estados fronterizos tradicionales —Baja California, Sonora, Chihuahua, Durango, Coahuila y Nuevo León— ya no son los que constituyen la primera frontera comercial sino México, Morelia, Querétaro, León, San Luis Potosí, Monterrey, Aguascalientes, Guadalajara y Colima, en función de que en éstos se desarrolla la mayor actividad industrial del país (ver mapa N° 2).

MAPA N° 2.
TRIANGULO INDUSTRIAL EN MÉXICO



Fuente: INEGI

El mapa N° 2 muestra que el mayor porcentaje de la actividad industrial se coloca en el norte, centro y occidente del país y forma un triángulo imaginario cuyas vértices se ubican en Monterrey, México y en el estado de Colima, específicamente en el puerto de Manzanillo, el cual por su ubicación, conexión y representatividad con el continente asiático, pertenece a la Cuenca del Pacífico.

¹⁶ Línea imaginaria situada paralelamente de la frontera en un radio de 20 kilómetros, el Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos lo denomina así. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 27, Fracción Primera, define una faja de 100 kilómetros a lo largo de ambas fronteras de México en la que prohíbe a extranjeros “el dominio directo sobre tierras y aguas”. La administración de los fenómenos fronterizos ha determinado una diversidad de definiciones y extensiones territoriales, contenidas en acuerdos binacionales y programas de desarrollo. Así, por ejemplo, el Convenio para la Protección y el Mejoramiento del Medio Ambiente en la Región Fronteriza entre Estados Unidos y México (Convenio de La Paz) definió la zona fronteriza como el área que se extiende 100 kilómetros hacia el norte y 100 hacia el sur de la frontera entre ambos países. El Programa Frontera XXI, cuyo objetivo es fomentar un medio ambiente limpio, proteger los recursos naturales y promover el desarrollo sustentable en la región fronteriza, sigue ese mismo criterio. A su vez, el Banco de Desarrollo de América del Norte (NADBANK) considera un total de 210 kilómetros como franja fronteriza binacional (105 kilómetros hacia el norte y hacia el sur). Como se comprenderá, no existe un criterio único para delimitar el espacio de la región fronteriza.

¹⁷ Comprende los estados de Baja California, Sonora, Chihuahua, Durango, Coahuila y Nuevo León.

En este orden de ideas, es posible sostener que la primera frontera con respecto a los Estados Unidos de Norteamérica está integrada por los estados de Colima, Guadalajara, Aguascalientes, Coahuila, Monterrey, que conforman una transversalidad que se apoya en la red ferroviaria.

Este desdibujamiento de las fronteras se puede apreciar en el interés de los países desarrollados de la Unión NAFTA por establecer corredores comerciales y de transporte internacional para permitir un mayor flujo de bienes y servicios, este fue el tema de la cumbre internacional North America's Super Corridor Coalition (NASCO) que se llevó a cabo en Canadá en junio de 2006, en donde se señaló que: "El soporte de este objetivo esta en las mejoras operacionales, sistemas de transporte, mejoría de la calidad del capital humano, facilitación del comercio y creación de capacidades, creación de alianzas del sector público y privado, fortalecimiento de la seguridad a través de la innovación tecnológica y la coordinación aduanera." (El Comentario, 1º de junio de 2006:25). En esta reunión el Secretario de Fomento Económico de Colima señaló la importancia del puerto para establecer el Corredor del Continente Medio, ya que es en Manzanillo donde se inicia la ruta de este super corredor logístico¹⁸.

Si bien es cierto, que en las agendas de estas conferencias se señalan los aspectos positivos del flujo de intercambio por estos corredores y se enfatiza en la generación de empleos directos e indirectos, en el estímulo para la creación de empresas y en las mejoras del nivel de vida de la población. En realidad, en la práctica se tiende al establecimiento de empresas transnacionales en el área, a la participación del Estado en el ambiente económico global, a la adquisición de diferentes formas y estilos comerciales internacionales y a la asunción de prácticas de fortalecimiento de la seguridad según parámetros de otros contextos. Estas agencias parecieran no tomar en cuenta los posibles efectos negativos al interior de cada uno de los países, sobre todo, los menos desarrollados donde se puede producir una polarización de las condiciones sociales al establecerse una mayor cantidad de mano de obra sin contar con los servicios de infraestructura y dotación además de los asistenciales y educativos.

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA BARRADAS, Rey. *Los desafíos de la globalización en México* (una perspectiva regional). México: Universidad Veracruzana, 2005.
- BAUMAN, Zigmunt. *La globalización. Consecuencias Humanas*. Sao Paulo, Brasil: FCE, 1999.
- BAUMAN, Zigmunt. *La sociedad individualizada*. Madrid-España: Catedra, 2001.
- BAUMAN, Zigmunt. *La sociedad sitiada*. Buenos Aires-Argentina: FCE, 2004.
- BAUMAN, Zygmunt. *Comunidad. En busca de seguridad en un mundo hostil*. España: Siglo Veintiuno Editores, 2003.
- BECK, Ulrich. *Un nuevo mundo feliz. La precariedad del trabajo en la era de la globalización*. Barcelona-España: Paidós Ibérica, 2000.
- BORJA, Jordi y MUXÍ, Zaida. El espacio Público: ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa, 2003.
- CASTELLS, Manuel. *La era de la información. El poder de la identidad*. México: XXI, 2001.
- CASTELLS, Manuel. *La era de la información. Fin de milenio*. México: XXI, 2004.
- CASTELLS, Manuel. *La era de la información. La sociedad red*. México: XXI, 2004.
- COHEN, Jean L. y ANDREW ARATO. *Civil Society and Political Theory*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts y Londres, Inglaterra, 1994.
- DELGADO RAMOS, Gian Carlo. Geopolítica Imperial y Recursos Naturales. Memoria. *Revista mensual de política y cultura*. Número 171. <http://www.memoria.com.mx/171/delgado.htm>, mayo de 2003.
- GARCÍA BEDOY, Humberto. *Neoliberalismo en México. Características, límites y consecuencias*. México: ITESO, 1992.
- GARCÍA CANCLINI, Néstor. *La globalización imaginada*. Buenos Aires: Paidós, 2005.

¹⁸ Este corredor se extiende a lo largo de México, Estados Unidos y Canadá, pasa por Guadalajara, Saltillo, Monterrey, Laredo, San Antonio, Austin (Texas), Kansas City, hasta terminar en Winnipeg, Canadá.

GARRETÓN, Manuel Antonio. *Política y Sociedad entre dos épocas. América latina en el cambio de siglo*. Argentina: Homo Sapiens, 2000.

GIDDENS, Anthony. *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza, 2002.

IANNI, Octavio. *La sociedad globalizada*. México. XXI Editores, 1999.

MASCARILLA I MIRÓ, Oscar. El trilema económico y políticosocial de la globalización. Dilemas de la globalización. *Revista de análisis económico y social*. México: Comercio Exterior. Volumen 55._ (6), 478-487, junio 2005.

MIRES, Fernando. *Civilidad. Teoría política de la posmodernidad*. Madrid: Editorial Trotta, 2001.

PANTICH, Leo y LEYS, Colin. *El nuevo desafío imperial*. Buenos aires-Argentina: CLACSO, 2005.

SADER, Emir y GENTILI, Pablo (compiladores). *La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social*. Buenos Aires- Argentina: CLACSO, 2003.

TORRES RIBEIRO, Ana Clara/ MAGALHÃES TAVARES, Hermes/ NATAL, Jorge/ PIQUET, Rosélida (organizadores). *Globalización y Territorio. Ajustes periféricos*. Rio de Janeiro: Arquímedes, 2005.

VELIZ, Pierre. *Mundialización, ciudades y territorios*. España: Ariel Geografía, 1999.

[http:// www.eclac.cl/](http://www.eclac.cl/)

<http://democracia.undp.org>

<http://www.iadb.org>

www.eud.com

www.rebelión.com