

Basilio Lara Chávez

# La relación ciudad y puerto de Manzanillo, México, siglo XXI

80

Debido a la problemática que el área del Municipio de Manzanillo ha tenido en relación a la creciente demanda del uso de la zona marítimo-terrestre, las actividades turísticas, pesqueras, portuaria y comercial, industrial y agrícola, requieren necesariamente de un ordenamiento para lograr un desarrollo costero planificado, desde el punto de vista urbano y portuario.

El estudio analiza el desequilibrio existente entre los desarrollos portuario y urbano en el puerto de Manzanillo, Colima, problemática que es añeja. Dentro de este análisis se presentan algunas medidas o propuestas con el propósito de dar soluciones, para asegurar un crecimiento paralelo entre los dos tipos de desarrollo.

## IMPACTOS EN EL TERRITORIO DE MANZANILLO

En resumen los problemas de conservación y desarrollo del Municipio de Manzanillo, Colima, son muy variados y complejos. Entre otros tenemos:

- Ruptura en la planificación entre los desarrollos portuarios y urbano:
  - incompatibilidad en el uso de suelo y zonas de conflicto por la falta de planeación futurista: desarrollos turísticos vs. desarrollo industrial; desarrollo puerto comercial vs. desarrollo puerto pesquero; zona industrial vs. zona turística; puerto interior comercial vs. zona habitacional y comunicación (carreteras y ferrocarril); acceso marítimo vs. impacto visual; puerto interior vs. puerto naval militar.
- Uso inadecuado del suelo en la zona metropolitana de Manzanillo (falta de aplicación legislativa y judicial para obligar al respeto del Plan Director de Desarrollo Urbano o la Zonificación Urbana).

## PROBLEMÁTICA URBANA DE LA CIUDAD Y PUERTO DE MANZANILLO

En resumen los problemas urbanos de Manzanillo, también son muy variados y complejos. Entre otros tenemos:

- La variedad de usos y destinos del suelo urbano, debe darse de manera conjunta entre autoridad y ciudadanos, para que la consulta pública con la orientación de técnicos con visión estratégica, definan la ciudad y el puerto que serán a corto plazo, mediano y largo plazo.
- Existe un déficit considerable en las políticas públicas para los equipamientos urbanos, los criterios que actualmente se aplican son discrecionales, por ellos es necesario insistir en que las consultas públicas deben efectuarse con responsabilidad con la orientación de técnicos locales.

## LAS CIUDADES PORTUARIAS

Ciudad y puerto constituyen así un binomio indivisible, su denominador común es el hombre que trabaja y habita en el sitio y al cual se le debe otorgar todos los medios

**The City Port Relationship in Manzanillo, Mexico, in the 21st Century**  
 Basilio Lara Chávez

The area of the Municipality of Manzanillo has faced a series of problems due to increasing demand for the use of seafront land for activities such as tourism, fishing, port and commercial activities, industry and agriculture. This situation necessarily requires an urban planning approach to bring about a well planned development of the coastline, from the point of view of the city and the port.  
 This study analyses the imbalance between port and urban developments in the Port of Manzanillo, a problem that goes back a long way. Within this analysis we shall present certain measures or proposals in order to provide solutions, to ensure parallel growth between the two types of development.

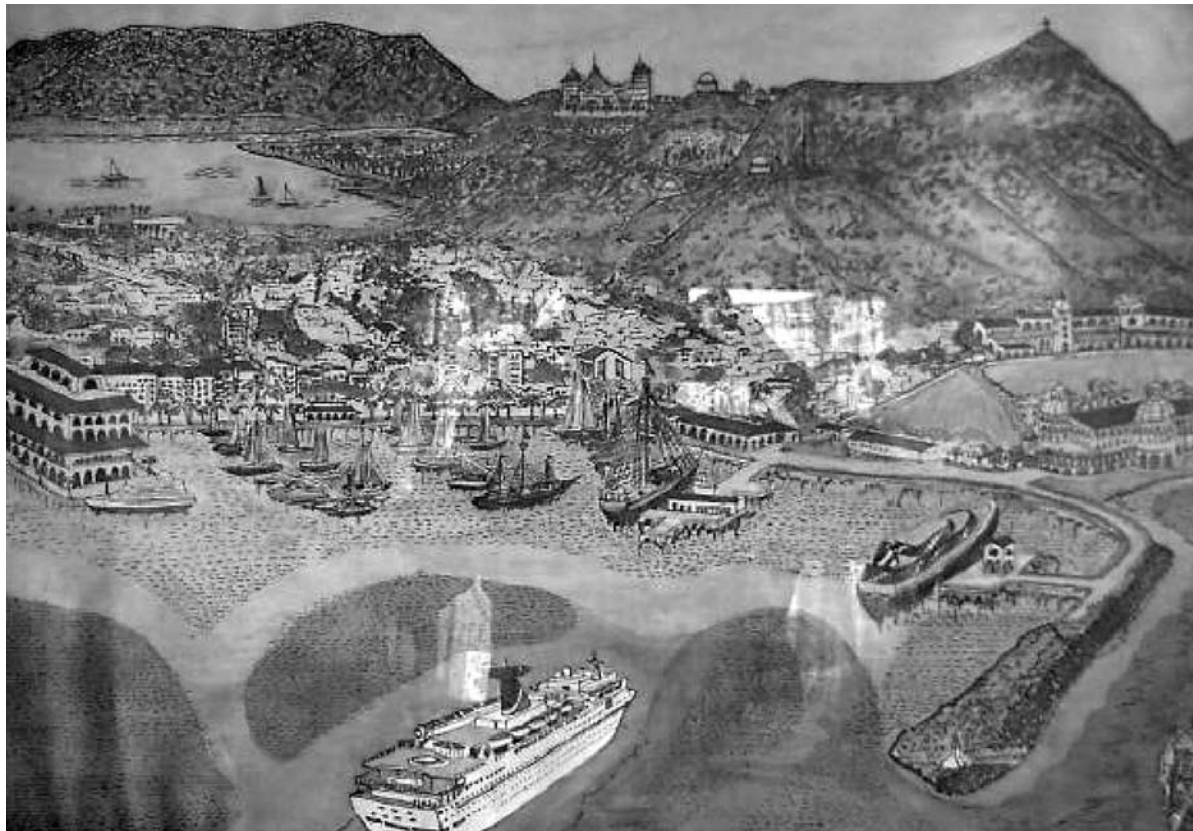
**IMPACT UPON THE TERRITORY OF MANZANILLO**

To sum up, the problems of preservation and development of the Municipality of Manzanillo, Colima, are both varied and complex. These are just some of the issues:

- Break in planning between the port and urban developments:
  - incompatibility in the use of land and areas of conflict due to a lack of forward-looking planning; tourist developments vs. industrial development; port commercial development vs fishing port development; industrial area vs. tourist area; commercial harbour vs. residential area and communications (roads and railways); maritime access vs. visual impact; harbour vs. naval port.
- Inappropriate use of the land in the metropolitan area of Manzanillo (no application of laws and legal rules to force respect of the Master Plan of Urban Development or Urban Zoning).

**URBAN ISSUES OF THE CITY AND PORT OF MANZANILLO**

To sum up, the urban land use problems of Manzanillo are also very varied and complex. These are just some of the issues:



- The variety of uses of urban land must be split wholly between the authorities and citizens, so that the city and port can be defined in the short, medium and long term through public consultation and the guidance of experts with a strategic vision.
- There is a considerable lack of public policies for urban amenities, criteria currently applied are discretionary, and so it is necessary to insist that responsible public consultations take place with the guidance of local experts.

**PORT CITIES**

City and Port thus make up an indivisible couple, their common denominator being people, who live and work in that place and who must be granted the means to improve their living standards, earn more, and protect their environment to ensure appropriate development. The vocation of the Port of Manzanillo is as a commercial, tourist and fishing port; integrating these activities with greater and better defined impulse (which is why the Guadalajara-Manzanillo motorway was built), the need to modernise the

railways and in the near future turn the old Manzanillo wharf into a tourist cruiser berth. The relationship of urban growth and the growth of port infrastructure brings with it the modification of the port area, which leads to the enlargement of the port, and the port area is absorbed by the City'. Within the activities that are specific to the Port is the "Remodelling of the Inner and Outer Port" to achieve integration with the City of Manzanillo.

For this reason it is important to improve relations between port and city, establishing a process of negotiations between the Port Authority and the local and state administrations, establishing a model of political action and investment in order to gain the credibility and trust of private investors and institutions.

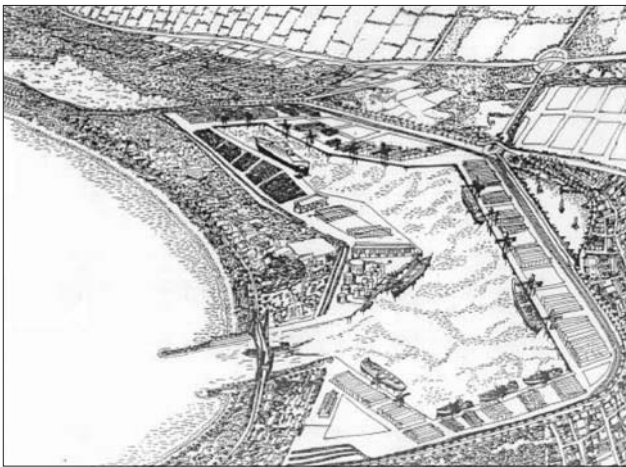
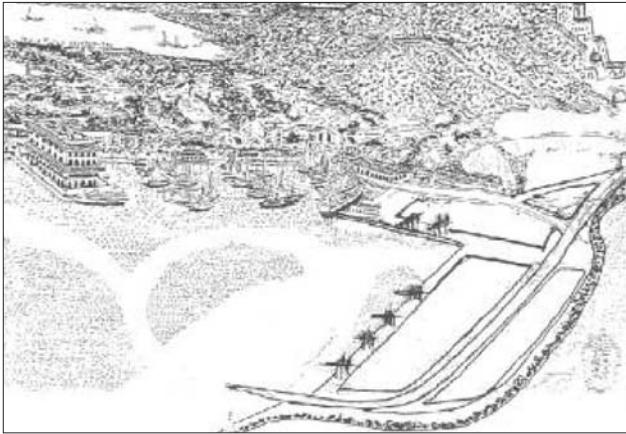
**PROPOSED SOLUTIONS**

By improving the citizens' possibilities of enjoying the sea, it is possible to achieve a greater integration between the Port and the City of Manzanillo, without interfering with the activities and operation of the Port.



Puerto comercial especializado de contenedores en el rompeolas de Manzanillo, Colima, México, 2005-2025  
Commercial port specialised in containers in the dike of Manzanillo, Colima, Mexico, 2003-2025

Puerto comercial especializado de contenedores-autoterminal: Manzanillo, Colima, México, 2005-2025  
Commercial port specialised in containers-car terminal: Manzanillo, Colima, México, 2003-2025



para mejorar su forma de vida, elevar su nivel económico, proteger su medio ambiente para asegurar su adecuado desarrollo. La vocación del Puerto de Manzanillo es comercial, turística y pesquera; integrándose estas actividades cada vez con mayor y definido impulso, motivo por el cual se construyó la autopista Guadalajara-Manzanillo, existe la necesidad de modernización de las vías férreas, y en un futuro inmediato, destinar el viejo muelle Manzanillo para cruceros turísticos. La relación de crecimiento urbano y el crecimiento de infraestructura portuaria trae como consecuencia la modificación del espacio portuario, lo que ocasiona ampliación de los puertos, y el espacio portuario es absorbido por la ciudad<sup>1</sup>. Dentro de las actividades propias del puerto, está la “Remodelación del Puerto Exterior e Interior” para lograr su integración con la Ciudad de Manzanillo, por ello es importante la mejora de las relaciones puerto-ciudad, estableciendo un proceso de negociaciones entre la autoridad portuaria y las administraciones local y estatal,

estableciendo un modelo de actuación política y de inversión con el fin de ganar la credibilidad y confianza tanto de las inversiones privadas como de las instituciones.

#### PROPUESTA DE SOLUCIÓN

El mejoramiento de las condiciones de disfrute del ciudadano con el mar, se puede conseguir con una mayor integración entre el puerto y la ciudad de Manzanillo, sin interferir las actividades y la propia operación del puerto.

#### *Plan Maestro del Puerto de Manzanillo 2000-2050*

Después de los estudios y análisis realizados, este puerto presenta una tendencia a estabilizar su movimiento de carga general, granos y el petrolero.

En cambio, hay una tendencia marcada hacia el desarrollo del tráfico de contenedores.

Con el incremento del turismo que se observa y se ha previsto, será necesario construir las instalaciones que requiere el movimiento por cruceros. La utilización del terreno del área de puerto, se divide en dos regiones principales, el puerto Exterior y el puerto Interior. La función de cada región es:

#### *Puerto exterior*

- Ubicación: centro de población que parte de la bahía que nace de la punta del rompeolas hacia la playa de San Pedrito.
- Zona Naval: por estrategia turística-deportiva, creación de zona de futuro desarrollo turístico-náutico de recreo, remodelación de edificios para futuro Museo Naval e Instalaciones Deportivas (Voleibol Playero, Básquetbol).
- Terminal Marítima de Pemex: futura reubicación por estrategia de seguridad (eliminar riesgos) y medio ambiental (evitar la contaminación). Se recomienda para futuro uso para instalaciones de terminales turísticas o de contenedores.
- Muelle Fiscal: por estrategia turística, futura remodelación para la terminal de pasajeros y centro para actividades de multiusos.

#### *Puerto interior*

- Ubicación: dentro de la Laguna de San Pedrito.
- Puerto Comercial: Por estrategia de la expansión de los acuerdos comerciales con el exterior<sup>2</sup>. Desarrollo general del puerto comercial especializado para el manejo de contenedores, Bandas A, B, C, y áreas de Futuro Desarrollo.
- Zona Naval: por estrategia de reforma administrativo-



tecnológica la instalación de la futura zona de actividades logísticas del puerto (ZAL).

• Zona Industrial Pesquera (Terminal Pesquera): por estrategia portuaria de vocación comercial, la re-localización de las industrias de alimentos del mar. En este caso es recomendable su ubicación en la ribera de la laguna de Cuyutlán. Se recomienda su futuro uso para el manejo de contenedores o un autoterminal.

#### CONSIDERACIONES

La importancia de la planificación de espacio portuario en relación con la ordenación del territorio, es que tradicionalmente, el espacio portuario ha sido un espacio extraño a la planificación urbana y regional.

Las áreas portuarias situadas céntricamente, a menudo con limitaciones, funcionales frente a nuevas y crecientes exigencias técnicas del moderno tráfico marítimo, se sitúan, en el punto de mira de los gobiernos municipales, como espacio-solución a los referidos déficits.

Todo lo anterior, puede ofrecernos algunos criterios de localización de las actividades portuarias, así sea solamente el saber que los graneles líquidos deben situarse lejos de las áreas urbanas, que la carga general y los contenedores son los que ofrecen mayor grado de compatibilidad con éstas, y que los graneles sólidos se sitúan entre ambos, y que las terminales de pasajeros, las instalaciones navales (zonas navales o puertos militares), puertos pesqueros y puertos deportivos (marinas) requieren de una ubicación específica.

Toda acción de diseño en el puerto que consista en modificaciones o ampliaciones, ocasionará efectos a las otras instalaciones y por consecuencia repercutirá directamente en las áreas de colindancia con la Ciudad y por supuesto finalmente en el Desarrollo Urbano de Manzanillo.

#### NOTAS

1. Alemany Joan. 1994. Puertos, Evolución Técnica y Dimensión Urbana: Caso del Puerto de Barcelona, España. Ciutat i Infraestructures, Cicle de Conferències Obert al Públic.
2. El crecimiento de los tratados de libre comercio con Japón, CEE, etc.

*Colaboradores: Alicia Jiménez Ramón, Juan Carlos Chávez Comparán, Héctor Jesús Lara Chávez, Rodrigo Israel Cancino Uribe*

#### *Master Plan of the Port of Manzanillo 2000-2050*

After the studies and analyses undertaken, this port shows a trend towards stabilising its movements of general cargo, grain and oil. However, there is a marked trend towards the development of container traffic. With the increase in tourism already observed as well as the future forecasts, it will prove necessary to build the facilities required by cruiser traffic. Land use in the port area is divided into two main areas, the outer port and the inner port. These are the functions of each area:

#### *Outer Port*

- Location: centre of town, starting out in the bay that begins at the tip of the breakwater and goes up to San Pedrito beach.
- Naval zone: as part of the tourist-pleasure port strategy, an area will be created for the future development of a tourist-nautical leisure area, remodelling of buildings for the future Naval Museum and sports facilities (Beach Volleyball, Basketball).
- Pemex Maritime Terminal: future relocation for safety (eliminating risks) and environmental concerns (avoiding pollution). It is recommended for future use for tourist facilities or container terminals.
- Fiscal Wharf: with tourism in mind, future remodelling for the passenger terminal and multipurpose activities centre.

#### *Inner Port*

- Location: within of the San Pedrito Lagoon.
- Commercial Port: As part of the strategy of expanding external commercial agreements<sup>1</sup>. General development of the specialised commercial port for the handling of containers, Bands A, B, C, and areas for future development.
- Naval zone: setting up the future Port Logistics Activities Area (ZAL) as part of the administrative-technological reform strategy.
- Industrial Fishing area (Fishing Terminal): as part of the port strategy with a commercial vocation, re-location of the seafood industries. In this case we

recommend that it be located on the shores of the Cuyutlán lagoon. Recommended for future use for the handling of containers or a car terminal.

#### CONSIDERATIONS

The importance of planning the port area in relation to spatial planning. Traditionally, the port area has always been a space left outside urban and regional planning.

Centrally located port areas, often with functional limitations in the face of new and growing technical requirements of modern maritime traffic, are now coming under the scrutiny of municipal governments, as a space-solution to such shortcomings.

All of these considerations can offer us criteria for the location of port activities. Thus, we know that liquid bulks must be located far from urban areas, general cargo and containers offer the greatest degree of compatibility with these, and solid bulks are to be found somewhere between the two. Passenger terminals, naval facilities (naval areas or military ports), fishing ports and sporting ports (marinas) require a specific location.

In general, any design action in the port consisting of modifications or extensions, will have effects on the other facilities and as a result will have a direct effect on the areas that border on the city and of course will ultimately have an effect upon the urban development of Manzanillo.

#### NOTES

1. by Joan Alemany 1994. Ports, Technical Development and Urban Dimension: The case of the Port of Barcelona, Spain. Ciutat i Infraestructures, Cicle de Conferències Obert al Públic.
2. The growth of free trade agreements with Japan, EU etc.

