MODELOS DE DESARROLLO Y ARTICULACIÓN REGIONAL DEL PUERTO DE MANZANILLO

*Carlos Martner Peyrelongue**

El puerto de Manzanillo, ubicado en el litoral del Pacífico mexicano, ha experimentado un "repentino" auge desde el cambio de modelo económico que dio lugar, entre otras cosas, a una amplia apertura comercial en México. Su dinamismo no se refleja sólo en el incremento de los flujos de comercio exterior, sino también en las formas de articulación regional y de integración territorial adoptadas recientemente. Sin embargo, su pasado y su desarrollo no pueden ser entendidos al margen de la peculiar manera en que se ha adaptado a las diversas fases del sistema capitalista.

Por tal motivo, en este artículo se busca establecer la relación entre los modelos de desarrollo recientes del país y el papel del puerto de Manzanillo como elemento de articulación espacial de flujos y cadenas productivas en el país. Para ello se pretende caracterizar, desde el periodo de sustitución de importaciones hasta la reciente apertura comercial, las formas en que el puerto se vincula con diversas regiones y fragmentos territoriales, y establecer, en general, sus implicaciones en la organización espacial. Desde la perspectiva teórica, el tema obliga a ubicar la unidad de análisis en la economía-mundo capitalista y su reciente reestructuración, que ha llegado a conformar un espacio interconectado, y selectivo a la vez, fragmentado pero cada vez más globalizado gracias a la articulación de extensas redes.

Palabras clave: puerto, Manzanillo, flujos, territorio de redes, globalización.

MANZANILLO'S SEAPORT DEVELOPMENT AND ARTICULATION MODELS

Manzanillo's harbor, on the Pacific coast of Mexico, has undergone a "sudden" boom generated by the economic model change that originated, among other things, a wide commercial opening of Mexico. Manzanillo's dynamism reflects not only on the increase of foreign trade flow, but also on the models of regional articulation and territorial integration recently adopted.

* Doctor en ciencias sociales, investigador del Instituto Mexicano del Transporte. correo electrónico: carlos.martner@imt.mx

Its past and development, however, could not be understood without taking into account the singular way on which it has adapted to the various phases of the capitalistic system.

That is why this article seeks to establish the relationship between the country's recent development models and Manzanillo's seaport role as an element of space articulation of the country's productive flows and chains. To that effect, this article intends to characterize, from the imports substitution period until the recent commercial opening, the ways in which the seaport links to the various regions and territorial areas, and, in general, to establish its implications in space organization. From a theoretical perspective, this matter demands to place the unity of analysis in the capitalistic world economics and its recent restructuration, which has become to create and interlaced, and at the same time selective, space, fragmented, but each time more globalized due to the articulation of extensive nets.

Key words: Manzanillo, flows, net territory, globalization.

MODÈLES DE DÉVELOPPEMENT ET ARTICULATION DU PORT DE MANZANILLO

Le port de Manzanillo, situé sur le littoral du Pacifique mexicain, a connu un essor "soudain" depuis le changement de modèle économique qui a donné lieu, entre autres choses, à une large ouverture commerciale au Mexique. Son dynamisme ne se reflète pas seulement dans l'accroissement des flux de commerce extérieur, mais aussi dans les formes d'articulation régionale et d'intégration territoriale adoptées récemment. Pourtant, on ne peut pas comprendre son passé et son développement sans tenir compte de la façon particulière dont il s'est adapté aux diverses phases du système capitaliste.

C'est pourquoi cet article cherche à établir la relation entre les modèles récents de développement du pays et le rôle du port de Manzanillo comme élément d'articulation spatiale de flux et de chaînes de production du pays. Pour cela, on prétend mettre en lumière, depuis la période de substitution d'importations jusqu'à la récente ouverture commerciale, les formes sous lesquelles le port est relié à différentes régions et parties territoriales, et établir, en général, ses implications dans l'organisation spatiale. D'un point de vue théorique, le thème oblige à situer le sujet d'analyse dans l'économie-monde capitaliste et dans sa récente restructuration, qui en est venue à former un espace interconnecté en même temps que sélectif, et fragmenté mais de plus en plus globalisé grâce à l'articulation de vastes réseaux.

Mots-clés: port, Manzanillo, flux, territoire de réseaux, globalisation.

En América Latina, durante el predominio del modelo de sustitución de importaciones, los puertos parecían ser entidades económico-territoriales poco importantes. En esa época, las medidas restrictivas aplicadas al comercio exterior, necesarias para el desarrollo de la industria nacional y el mercado interno, inhibieron muchas actividades realizadas en torno a los puertos. Sin embargo los puertos, en general, cumplieron funciones vinculadas con las necesidades del modelo de sustitución de importaciones.

En primer lugar, en ellos se desarrolló el cabotaje, es decir, el transporte de mercancías por vía marítima entre puertos de un mismo país, lo que fortaleció los enlaces y la integración económica de espacios nacionales con escasa accesibilidad en esa época. Además, muchos puertos llevaron a cabo funciones significativas dentro de las políticas de desarrollo regional impulsadas por el modelo, al apoyar actividades productivas de su zona de pertenencia y generar así fuentes de empleo locales.

Con la creciente internacionalización de la producción y la apertura comercial en la década de los ochenta, los puertos adquieren mayor importancia a causa del gran dinamismo que adquieren los flujos de comercio exterior. Su papel se modifica sustancialmente y se privilegia su función de nodo de articulación económico y territorial de las cadenas productivas globalizadas. No obstante, este proceso muestra ser selectivo y estimula

tendencias hacia la concentración, es decir, lejos de potenciar las posibilidades de todos los puertos desarrollados durante el periodo previo, los ubica, generalmente con desventaja, en un ámbito global de competencia del que pocos puertos nacionales salen airosos.

En el caso mexicano destaca, por su "repentino" auge, el caso del puerto de Manzanillo, ubicado en el litoral del Pacífico, en las costas de Colima. Actualmente, su dinamismo no se refleja sólo en el incremento de los flujos de comercio exterior, sino también en las formas de articulación regional y de integración territorial adoptadas recientemente. Sin embargo, su pasado y su porvenir no pueden ser entendidos al margen de la peculiar forma en que se ha adaptado a las diversas fases del sistema capitalista.

Por tal motivo, en este artículo se busca establecer la relación entre los modelos de desarrollo recientes del país y el papel del puerto de Manzanillo como elemento de articulación económica y territorial de redes productivas de la economía-mundo capitalista que presenta diversas fases en el país. En otras palabras, pretendemos caracterizar a partir del periodo de sustitución de importaciones para desembocar en la reciente apertura comercial, la vinculación territorial del puerto con el fin de establecer sus implicaciones en la organización espacial. Partimos de la idea de que los puertos, como parte de un ámbito regional con vínculos internacionales, no son solamente un receptáculo donde se expresan de manera automática los hechos socioeconómicos de un país, sino que manifiestan, como lugares específicos, cierta propensión para adecuarse, readaptarse, insertarse en las exigencias —o bien, resistirse a ellas— de los nuevos modelos de desarrollo importantes en el sistema-mundo capitalista. Desde luego, es de vital importancia considerar la repercusión de las transformaciones recientes del sistema mundial, puesto que no podría entenderse la evolución del puerto de Manzanillo a partir de un enfoque meramente regional o nacional.

1. Articulación territorial del puerto durante el modelo de sustitución de importaciones

Diversos procesos intervienen en la articulación territorial[2] del puerto de Manzanillo durante el predominio del modelo de desarrollo por sustitución de importaciones. En este sentido, conviene precisar algunos hechos que tuvieron lugar en dicho periodo, tanto en el mundo como en el país.

Uno de los principales argumentos esgrimidos por el economista Raúl Preibich y la Cepal desde fines de la década de los cuarenta con el fin de elaborar su teoría desarrollista, fundamentada sobre un modelo de sustitución de importaciones (llamado también de crecimiento "hacia adentro") para América Latina es el siguiente: Prebisch sostiene que, por razones estructurales, los términos de intercambio internacional eran desfavorables para los países exportadores de productos primarios frente a aquellos que exportaban productos industriales. Por eso, los países atrasados no podrían alcanzar las metas de desarrollo que se planteaban sin una previa fase de industrialización interna.

Este enfoque innovador, que buscaba modificar la forma de inserción de los países latinoamericanos en el sistema mundial capitalista, alcanzó tanta fuerza que se convirtió en el primer paradigma propiamente latinoamericano de las ciencias sociales del siglo XX (Yocelevzky, 1997). En la teoría desarrollista se encuentra, según Yocelevzky (1999), "la primera conceptualización de la economía mundial como un sistema que articula un centro y una periferia, y no como un agregado de unidades nacionales que, con todas las

[2] La articulación territorial, como se observará más adelante, no se refiere sólo a los flujos comerciales entre el puerto y las localidades del interior, sino que tiene que ver también con los procesos productivos que están asociados con tales flujos. Precisamente esto caracteriza, en gran medida, el tipo de vínculo territorial del puerto con las regiones interiores.

el modelo de sustitución de importaciones tenía adosado un "sesgo antiexportador" que no pudo quitarse ni en los años setenta, cuando ante la necesidad de obtener divisas se aplicaron políticas de impulso a las exportaciones. Éstas resultaron insuficientes ante un modelo que estructuralmente no estaba preparado para ello

especificidades que se les quiera conceder, están embarcadas en un proceso evolutivo único, sea éste una sucesión de etapas de desarrollo o de modos de producción" (Yocelevzky, 1999: 217).

En el terreno conceptual se planteaba que "la única alternativa para alcanzar objetivos de autonomía y autosuficiencia económica radicaba en promover la industrialización a través de acciones deliberadas en cuya implementación era esencial la protección frente a las importaciones" (Rivera, 1993: 140).

En la práctica, mediante una política aduanal restrictiva, se buscó reducir al mínimo las importaciones, creando condiciones para que tales productos e insumos fuesen fabricados internamente. De igual forma, las exportaciones perdieron importancia, ya que se produjeron básicamente para un mercado interno en expansión. En definitiva, se privilegió la producción para el mercado interno, realizada por industrias nacionales. En esa medida el comercio exterior, tanto en las importaciones como en las exportaciones, era un elemento que había que controlar y, en muchos casos, desalentar.

De hecho, algunas exportaciones estaban expuestas a altos impuestos, con lo que se privilegiaba o facilitaba la venta en el interior y se dificultaba la salida al exterior. Según Rivera (1993), el modelo de sustitución de importaciones tenía adosado un "sesgo antiexportador" que no pudo quitarse ni en los años setenta, cuando ante la necesidad de obtener divisas se aplicaron políticas de impulso a las exportaciones. Éstas resultaron insuficientes ante un modelo que estructuralmente no estaba preparado para ello.

Dentro de este contexto, el desarrollo de los puertos estaba limitado. Su inserción en ámbitos regionales específicos tenía escasa repercusión en la organización y estructuración del territorio. Los vínculos con las regiones interiores eran débiles dada la baja intensidad de los flujos de mercancías que circulaban por ellos.

Ahora bien, como no todos los productos e insumos podían ser fabricados en los países en vías de desarrollo, la protección sobre las importaciones presentó diversos niveles restrictivos, dependiendo de las ramas productivas que había que impulsar. De igual forma, algunos rubros de la producción nacional, principalmente del sector primario, generaron excedentes susceptibles de ser comercializados en el mercado internacional.

En México, desde 1950, quedó armado el complejo aparato de protección de la industria nacional que rigió sus relaciones comerciales con el resto del mundo hasta la década de los ochenta. Éste quedó constituido "por cuatro instancias principales: *a)* aranceles (fijos y *ad valorem*) muy elevados para los bienes de consumo; los medios de producción (materias primas, insumos, maquinaria y equipo) eran gravados con aranceles mucho más bajos o se concedía su exención en virtud de leyes y reglamentos a favor de las industrias "nuevas y necesarias"; *b)* requisitos de permiso previo para la importación de la mayoría de los medios de producción y consumo, que duplicaban la protección establecida por vía arancelaria; *c)* listas de precios oficiales concebidas formalmente para contrarrestar la

subfacturación, pero que en la práctica eran un medio adicional para elevar la protección arancelaria; *d)* cuotas, cuyo papel era permitir la importación de una cantidad dada de productos con el fin exclusivo de complementar la oferta interna". (Rivera, 1993: 148).

Sobre estas bases y sobre la aplicación de programas sectoriales específicos, el modelo de sustitución de importaciones aplicado en México propició la formación de una industria nacional, expandió notablemente el mercado interno y generó un patrón de organización territorial con una fuerte tendencia a la concentración alrededor de unas cuantas grandes ciudades, especialmente en torno a la capital del país. En este sentido, las fuerzas centrípetas que predominaron en la estructuración del territorio, influyeron en la conformación de rutas hacia el interior y el centro del país, dejando en segundo término las conexiones con los litorales.

Las diversas políticas sectoriales al amparo de esta protección propiciaron altas tasas de crecimiento económico por más de tres décadas. En las primeras décadas de la sustitución de importaciones no sólo la producción industrial creció: lo mismo sucedió con el sector primario. Así, durante las décadas de los años cincuenta y los sesenta, en el sector primario tiene lugar un proceso de modernización que buscó tecnificar el campo para producir alimentos en gran escala. Bartra señala que en la década de los cincuenta y en los años sesenta subió con rapidez la composición orgánica del capital en la producción agropecuaria de México. Para este autor, tal proceso "es el resultado de la política alemanista de tecnificación e inversión de capital en la agricultura" (Bartra, 1976: 30).

Según Toledo (1985), la modernización y especialización del campo "permitió que entre 1945 y 1970, la tasa de crecimiento de la producción de granos básicos estuviera por encima de las necesidades de la población de México, que había crecido 22%" (Toledo, 1985: 22). Por su parte, Tello (1980) señaló que "durante 1945-1965 la agricultura había desempeñado un importante papel en el crecimiento económico del país, con tasas anuales de crecimiento de más de 6.1% en términos reales" (Tello, 1980: 26). De este modo, la industrialización por vía de la sustitución de importaciones aparecía como el pivote del desarrollo apoyado por "la protección e impulso del Estado y por una agricultura suficiente que lo sostenía" (Tello, 1980: 23).

La agricultura fue incluso el rubro principal de exportación y, por ende, tuvo un papel importante en la obtención de divisas para financiar el desarrollo industrial. En 1960, 44% de las exportaciones mexicanas fueron generadas solamente por la agricultura y 68% correspondió al sector primario en su conjunto. En 1965, la participación de la agricultura se incrementa, alcanzando 47% del total de las exportaciones, mientras el conjunto del sector primario representó 66.5% de las exportaciones (Wallace, 1979).

Tales tendencias repercuten en el funcionamiento de los puertos y en su inserción regional. Los datos disponibles sobre el comercio exterior en el puerto de Manzanillo durante esa época son reveladores en ese sentido. En 1968, 64% de las exportaciones realizadas en este puer-

to fueron de productos agrícolas, especialmente de maíz y frijol. Estos movimientos alcanzaron volúmenes superiores a las 380 000 toneladas.

Ahora bien, resulta notable el hecho de que estos flujos proviniesen, en su totalidad, del mismo estado de Colima y del vecino estado de Jalisco (y en este último, sobre todo, de los municipios limítrofes o muy cercanos a Colima y el puerto). En este sentido, se marca claramente el ámbito regional de las actividades y operaciones relacionadas con el puerto: un ámbito de articulación territorial ciertamente limitado que no pasaba más allá de la región más próxima al litoral.

El otro gran rubro de exportación durante los sesenta en Manzanillo está constituido por productos que extraen de la agricultura sus insumos, pero que implican ya un proceso de elaboración industrial. Se trata del azúcar y la melaza. Tales productos representaron, en 1968, 31.5% de las exportaciones realizadas en el puerto en cuestión, con un total de 187 700 toneladas.

Precisamente una de las ramas industriales con mayor crecimiento e impulso durante el periodo de la sustitución de importaciones es la de alimentos y bebidas, donde se ubican los productos antes mencionados. Tal tendencia de desarrollo no deja de tener nuevamente incidencia en el puerto de Manzanillo, precisamente a través de los flujos de exportación de azúcar y melaza.

En este caso, como en el de los productos agrícolas, se repite el mismo patrón territorial respecto al puerto. En efecto, tales flujos proceden en su totalidad de municipios del estado de Jalisco cercanos a Colima y al puerto en cuestión. Nuevamente la proyección territorial del puerto no rebasa el ámbito de las región más próxima al mismo. Así, durante el modelo de desarrollo proteccionista el vínculo del puerto con otras regiones del país era muy débil, casi inexistente.

Sólo en el caso de las importaciones se manifestaba cierta interacción, en términos de flujos de mercancías, con la ciudad de México, receptáculo de buena parte de los bienes de capital y de insumos procedentes del exterior. Sin embargo, tales movimientos eran bastante limitados debido a la protección que establecía el modelo económico. Además de fijar aranceles elevados, se obligaba a tramitar permisos previos para la importación de bienes, lo cual dificultaba y retrasaba los movimientos a través del puerto.

En estas circunstancias, las posibilidades de desarrollo de las actividades portuarias, así como de ampliación de sus vínculos territoriales, eran reducidas. De hecho, el sistema estaba diseñado para apoyar el desarrollo de la industria nacional y el mercado interno, no para la intensificación de las actividades productivas y comerciales relacionadas con el exterior. Incluso la exportación de productos agrícolas tenía restricciones, ya que muchos de estos productos estaban expuestos a fuertes impuestos a la exportación, porque se privilegiaba su comercialización dentro del país.

La misma estructura territorial dificultaba la expansión de los vínculos territoriales del puerto. Las conexiones y la infraestructura que enlazaban a los litorales con el interior eran deficientes y limitadas. El desarrollo de la infraestructura se produjo sobre todo en las grandes ciudades del interior y, en especial, en torno a la ciudad de México. La conexión entre algunas ciudades del interior mejoró progresivamente, lo cual era una forma de cohesionar el creciente mercado interno. Sin embargo, amplias franjas de los litorales fueron deficientemente conectadas y muy poco "incorporadas" a una estructura territorial creada en torno al centro del país (Chías, 1990). Estas condiciones, aunadas a las restricciones ya mencionadas para el desarrollo del comercio exterior, dificultaban notoriamente la ampliación de los vínculos del puerto de Manzanillo con ámbitos territoriales más amplios, que rebasaran a la región inmediata o el ámbito local propiamente dicho.

Así, en buena medida, lo que determina la inserción regional de Manzanillo durante el periodo de sustitución de importaciones y lo que explica el hecho de que el puerto, como lugar específico, mantuviese su actividad e incluso tendiese a incrementarla en la década

de los sesenta, fue la posibilidad de insertarse activamente dentro de su región más próxima, es decir, dentro de la llamada región centro-occidente.

En este sentido, cabe señalar que los vínculos territoriales del puerto se estructuraban dentro de un espacio continuo, es decir, dentro de lo que Castells define como "espacio de lugar" (Castells, 1994) y Veltz ha llamado "territorio-zona" (Veltz, 1994), dado que es posible concebir cierta continuidad territorial basada en la proximidad en características comunes y en un nivel de cohesión interna (el cual permite incluso afirmar ciertos elementos de identidad).

La región centro-occidente,[2] cuya ciudad más importante es Guadalajara, mostraba en esa época un dinamismo en el rubro de las actividades agropecuarias y en el desarrollo de ciertas ramas de la industria nacional, sobre todo en la de alimentos y bebidas y en la rama textil. Con los excedentes de la producción agrícola y de determinados sectores de la industria de alimentos (sobre todo el azucarero), se logró conformar un flujo de exportación que ubicó a Manzanillo como el lugar de confluencia y salida de tales bienes al exterior. En este sentido, Manzanillo pudo establecer los enlaces para insertarse en una posición específica en la región.

No obstante, las limitaciones sistémicas y estructurales del modelo de sustitución de importaciones, analizadas de manera detallada por autores como Fajnzylber (1983) y Sunkel (1991), impidieron la culminación del "sueño de Preibich" que buscaba modificar sustancialmente la posición de los países latinoamericanos dentro del llamado —en términos wallersterianos— sistema mundial capitalista.

las limitaciones sistémicas y estructurales del modelo de sustitución de importaciones, analizadas de manera detallada por autores como Fajnzylber (1983) y Sunkel (1991), impidieron la culminación del "sueño de Preibich" que buscaba modificar sustancialmente la posición de los países latinoamericanos dentro del llamado —en términos wallersterianos— sistema mundial capitalista

En México, hacia fines de la década de los sesenta, el modelo económico empieza a mostrar dificultades para mantener su ritmo de expansión. Una serie de problemas estructurales revelan el agotamiento de esta vía de desarrollo, con la cual tiende a modificarse el papel del puerto en la región.

2. Articulación territorial del puerto de Manzanillo durante la crisis del modelo de sustitución de importaciones

El inicio de la crisis del modelo de sustitución de importaciones está relacionado, entre otras cosas, con el deterioro del sector agrícola que tuvo que realizar fuertes transferencias al sector industrial protegido. En efecto, para estimular el desarrollo industrial se recurrió, sobre todo a partir de 1960, a "abaratar los costos de la industria a costa de la agricultura, que en contraparte se veía obligada a pagar precios proporcionalmente mayo-

[2] Estudiosos de esta zona del país señalan que la región centro-occidente, cuyo principal centro es Guadalajara, incluye municipios y estados vecinos de Jalisco. Aunque en la actualidad hay quienes cuestionan su conformación como región, así como su cohesión interna (De la Peña, 1986).

res por los insumos procedentes de la industria." (Rivera, 1993: 52). Esto, a la larga, ocasionaría una crisis en la producción agropecuaria, en virtud de la descapitalización en el sector que llevaría al país a perder la autosuficiencia alimentaria y, a partir de la década de los setenta, a importar crecientes volúmenes de productos primarios.

Tal como señala Tello, "para consolidar altos márgenes de ganancia para la industria se mantuvo una política de precios bajos para los productores del campo y, además, se deprimieron los salarios reales, se mantuvieron inalterados los precios de los bienes y servicios que el sector público proporciona y el gobierno, por su parte, asumió por entero el costo y la ejecución de las obras de infraestructura necesaria. Estímulos fiscales, subsidios y tasas preferenciales en materia de financiamiento vinieron a completar el marco que favoreció el desarrollo de una industria costosa, desintegrada e incapaz de generar suficientes empleos" (Tello, 1980: 28).

Las consecuencias más significativas fueron una creciente dificultad del Estado para financiar el modelo de desarrollo. En efecto, la caída del sector primario limitó la obtención de divisas para financiar el desarrollo, situación que pudo ser compensada sólo parcialmente con las exportaciones de una industria nacional poco competitiva en el plano internacional. Ni siquiera la incorporación de filiales de empresas transnacionales, durante la década de los sesenta, logró agilizar y hacer eficiente la industria nacional, pues aquéllas aprovecharon la protección para obtener elevados márgenes de ganancia con volúmenes escasos de producción y tecnologías atrasadas. Por el contrario, las trans-nacionales ejercieron una presión adicional sobre la balanza comercial, al demandar crecientes importaciones de maquinaria y de insumos en el mercado mundial.

Así, la única opción de mantener el modelo de desarrollo y los niveles de crecimiento alcanzados previamente se basó, a partir de los años setenta, en el creciente endeudamiento externo del país. Durante esa década se intentó crear condiciones para realizar el tránsito de las exportaciones agropecuarias hacia las manufactureras; sin embargo, los alcances de esta iniciativa fueron limitados, debido a las condicionantes estructurales del modelo de sustitución de importaciones.

El incremento en las importaciones durante los setenta y el escaso dinamismo de las exportaciones hizo necesario aumentar la protección para evitar mayores desequilibrios en la balanza de pagos. El principal elemento de control en esa época fue el sistema de permisos previos o licencias de importación. Según analistas de ese periodo, "el poderoso aparato burocrático que administraba el sistema de licencias de importación llegó a convertirse, al igual que la burguesía que se beneficiaba de él, en un promotor de su autopreservación, aun cuando los intereses objetivos del desarrollo del capitalismo hubieran cambiado" (Rivera, 1993: 49).

En todo caso, la expansión de las importaciones no pudo ser contenida del todo, máxime si se considera que desde esa época se hizo inevitable importar crecientes volúmenes de productos agropecuarios, ya que se había perdido la autosuficiencia alimentaria. Sólo el *"boom"* petrolero de fines de la década de los setenta pudo mejorar momentáneamente la situación.

Estos trastornos económicos que anunciaban el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones tuvieron una importante influencia sobre el puerto de Manzanillo y sobre sus conexiones regionales. En 1970, la región centro-occidente y principalmente los estados de Jalisco y Colima, con los cuales el puerto tenía una importante relación, redujeron notablemente sus exportaciones agrícolas.

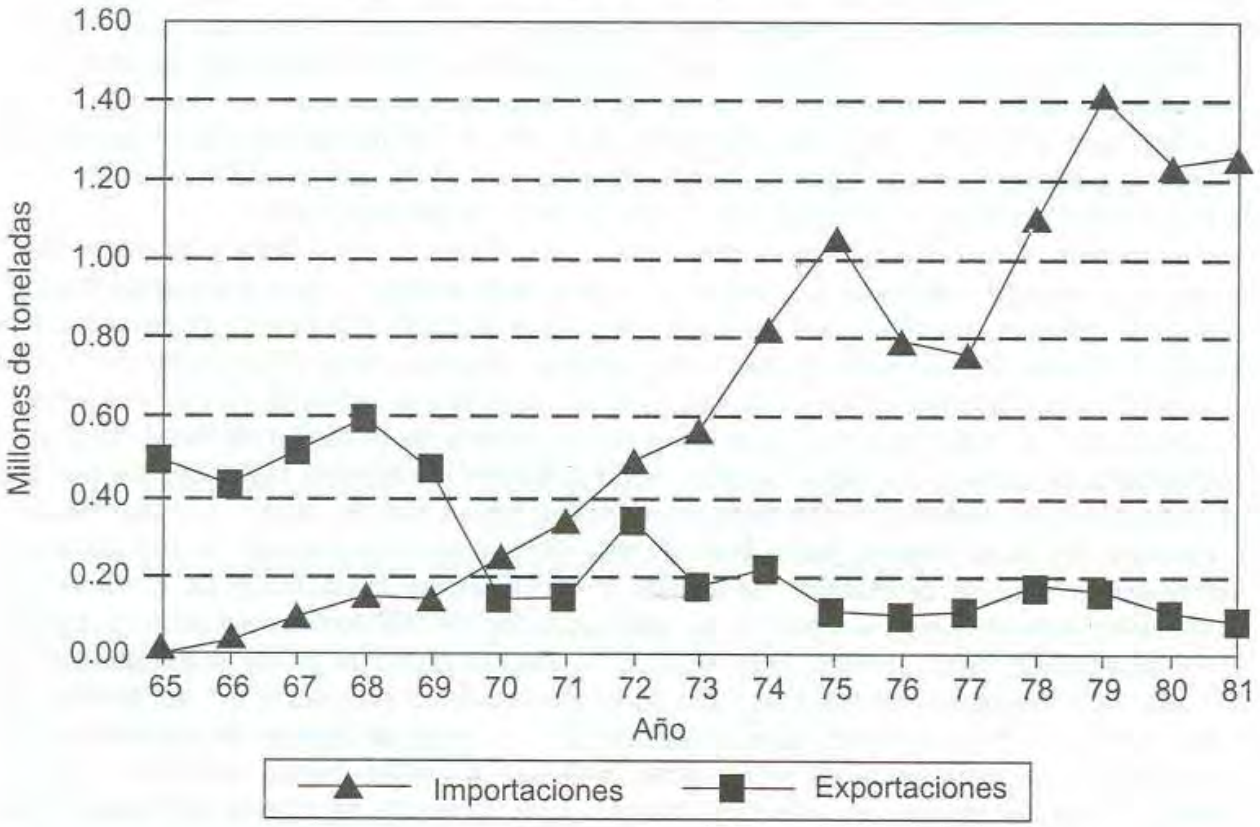
La crisis del sector agrícola se hizo presente en los flujos regionales que transitaban por el puerto. Esto repercutió en los volúmenes totales de carga manejados. En efecto, se registró un descenso notable en el volumen total de las exportaciones. En 1968 se exportaron por Manzanillo 595 500 toneladas de diversos productos, entre los que predominaban los agrícolas. Para 1970, tal flujo se redujo a sólo 140 000 toneladas y los productos agrícolas prácticamente desaparecieron. En este último año, la parte fuerte de

las exportaciones estuvo constituida por el azúcar y la melaza producidas en municipios del estado de Jalisco cercanos al puerto. Tales productos alcanzaron 65% de las exportaciones, con alrededor de 91 000 toneladas. Prácticamente el único producto agrícola que se mantuvo en las exportaciones, aunque con un volumen menor al de años anteriores, fue el frijol. Todavía en 1970 se exportaron 11 000 toneladas de frijol desde el estado de Jalisco, lo cual representó sólo 8% de este tipo de flujo.

El resto de las exportaciones en 1970 corresponden a algunos productos industriales con poca elaboración, que comienzan a venderse en el mercado exterior en volúmenes aún pequeños. Se trata de productos de la industria minerometalúrgica (como el zinc afinado y el óxido de plomo), de la industria siderúrgica (barras de acero) y de la industria del vidrio (botellas de vidrio y cristalería). Tales flujos proceden principalmente de la ciudad de México y de Monterrey.

Ahora bien, así como las exportaciones decrecen en 1970, las importaciones tienden a incrementarse. En 1968 ingresaron 149 800 toneladas por el puerto, en tanto que en 1970 ese flujo se incrementó para alcanzar 248 000 toneladas (gráfica 1). En ese incremento se incluyen las primeras compras de productos agrícolas y, en especial, de granos básicos para la región, propiciadas por la pérdida de la autosuficiencia alimentaria. Ese año ingresaron por Manzanillo 40 000 toneladas de maíz y 16 500 toneladas de soya para el estado de Colima, así como 10 000 toneladas de semilla de algodón para Jalisco y Colima. También se mantuvieron los flujos de importación de maquinaria e insumos

Gráfica 1
Flujos de comercio exterior, 1965-1981
(millones de toneladas)



Fuente: elaboración propia con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

industriales procedentes de Asia, Sudamérica y Norteamérica, cuyo destino principal era la ciudad de México y en menor medida la región centro-occidente. A pesar del incremento de las importaciones, tales flujos todavía estaban limitados y los vínculos del puerto con regiones interiores eran incipientes.

En todo caso, a mediados de los setenta, el puerto todavía respondía básicamente a requerimientos del ámbito territorial más próximo al litoral. Esto se reflejaba tanto en el volumen como en el valor monetario de las mercancías movilizadas por ese lugar. En este sentido, se mantenían los vínculos territoriales de corto alcance y la inserción regional del puerto no se modificó sustancialmente (mapa 1). En términos de Castells (1994) y Veltz (1994), esta configuración era una expresión del predominio de las relaciones de la región continua convencional con su *hinterland*, anterior a la fragmentación y discontinuidad del territorio estructurado por nodos y extensas redes que caracteriza a la reciente fase de globalización de la economía-mundo.

Un hecho importante que es necesario destacar es que el comercio exterior de la región se destinaba mayoritariamente al mercado norteamericano (mapa 1). En los años posteriores a la apertura comercial, con la incorporación de otras regiones a los flujos internacionales realizados a través de Manzanillo, se verificó un cambio en cuanto al origen y destino principal de tales movimientos. Efectivamente, en la década de los ochenta los flujos están vinculados sobre todo con los países asiáticos, lo que se explica por el hecho de que las regiones interiores (recientemente vinculadas al puerto) utilizan este punto del litoral para sus exportaciones e importaciones transpacíficas (y para las que realizan a Sudamérica), en tanto que los flujos hacia los Estados Unidos son realizados por tierra.

En definitiva, en la década de los setenta comienzan a perfilarse trastornos y alteraciones económicas; sin embargo, los vínculos territoriales del puerto no sufren en ese momento modificaciones significativas. Durante buena parte de esa década las importaciones crecieron rápidamente debido, sobre todo, a la compra de productos agrícolas y de graneles minerales que dejaron de producirse en el país, sobre todo en la región centro-occidente. Así, la región pasó de ser exportadora neta de productos agrícolas en los años sesenta, a importadora neta de esos mismos bienes durante los setenta. Si en 1968 se exportaron a través de Manzanillo casi 350 000 toneladas de maíz mismas que fueron producidas en la región centro-occidente, en 1975, por el contrario, tuvieron que importarse 260 000 toneladas del mismo producto para esa región.

Ahora bien, como el déficit en la producción de granos no sólo afectó a la región más cercana al puerto, constituida por Jalisco y Colima, sino también a buena parte del país, a partir de 1975 las importaciones de maíz realizadas a través del puerto se expandieron hacia Michoacán y otros estados del centro del país. De esta forma Manzanillo manifestó una tendencia incipiente de diversificación de sus conexiones hacia el interior del país.

Asimismo, las exportaciones de la industria azucarera de la región también tendieron a desaparecer durante los años setenta, aunque fueron sustituidas parcialmente por las exportaciones de mieles incristalizables producidas con caña de azúcar por las mismas empresas. De todas formas, hacia fines de esa década se hizo evidente la pérdida de la autosuficiencia en la producción de azúcar y, en 1980, se importaban ya a través de Manzanillo, considerables volúmenes de este producto (55 000 toneladas) para la región.

Lo que queda claro, en todo caso, es que los fuertes cambios en los flujos durante la década de los setenta, ocurrieron, sobre todo, dentro de la propia región del puerto. El puerto pasó a ser un conducto para abastecer de una serie de bienes de consumo y de insumos de tipo primario a su región más próxima, la región centro occidente. Por lo tanto, cambió su función de décadas previas, que consistía en operar principalmente como un centro de cabotaje y de exportación regional. Sin embargo, en este reacomodo de flujos se perfila, aún débilmente, el inicio de una mayor diversificación de los vínculos territoriales del puerto hacia zonas distantes del mismo.

Mapa 1

Puerto de Manzanillo, Colima.

Flujos de comercio exterior y articulación territorial, 1976

(millones de dólares)

Zona de mayor vinculación comercial con el puerto.

Nota: El comercio exterior incluye importaciones y exportaciones.
No incluye estudios con flujos menores a un millón de dólares.
Fuente: elaboración propia con base en datos de Secofi y la Secretaría de Marina.

Ahora bien, lo que vino a cambiar de manera sustancial las características de inserción regional del puerto de Manzanillo fue la apertura comercial, iniciada después de la crisis de 1982, que dio fin de manera definitiva al modelo proteccionista de sustitución de importaciones. La nueva fase o modelo de corte aperturista liberalizó los flujos de mercancías y de capitales, redujo la participación del Estado en la economía, minimizó el gasto social (con el evidente deterioro del nivel de vida de la fuerza de trabajo), privatizó empresas, flexibilizó las relaciones laborales para mejorar los márgenes de ganancias de las empresas, pero a la vez propició situaciones críticas para la industria nacional, en general poco competitiva, y forzó al país a un rápido proceso de internacionalización económica y social, buscando insertarlo en las grandes tendencias mundiales de globalización económico-social y de formación de bloques.

En esta apresurada carrera de apertura hacia el exterior, algunas regiones del país parecen estar en mejores condiciones para insertarse en una economía crecientemente internacionalizada, pero otras regiones presentan resistencias o dificultades estructurales profundas para operar en este nuevo marco de relaciones, por lo que se ven relegadas o estancadas.

Los puertos, como ámbitos locales específicos, pero también como nodos territoriales que se articulan con diversos ámbitos regionales comparten estas dinámicas globales. Algunos logran participar en circuitos en expansión, mientras otros entran en procesos de franca decadencia, desvinculados de todo proceso sustantivo y de todo ámbito regional dinámico. De una u otra forma, con la apertura comercial, los puertos modifican las características de su inserción territorial y sus vínculos regionales.

3. La apertura comercial y el dinamismo del puerto de Manzanillo

3.1. La apertura comercial en México y los cambios en el sistema mundial

La apertura comercial en México no puede desligarse de los profundos cambios en la economía-mundo durante la década de los setenta. El agotamiento del llamado modelo "fordista" de acumulación[3] en los países centrales dio lugar a nuevas tendencias de desarrollo del capitalismo basadas sobre todo en la internacionalización de los procesos productivos y, por lo tanto, en una nueva división internacional y espacial del trabajo.

En efecto, la reestructuración del capitalismo en el ámbito global y la búsqueda de un nuevo modelo de acumulación basado en los recientes avances científico-técnicos ha propiciado la fragmentación de la producción en el plano internacional, diversificando la localización de las fases del proceso, con la finalidad de encontrar ventajas para cada una de ellas. Esta vía, complementada por la apertura comercial y la desregulación económica en los países periféricos, modifica las relaciones territoriales y, desde luego, las características y los vínculos regionales de los puertos.

Otra tendencia que influye en el desarrollo de las regiones es el reacomodo reciente de naciones y áreas continentales completas en el contexto mundial, determinado en buena medida por su potencial económico y político. En el comercio internacional destaca, a partir

[3] El llamado modelo de acumulación "fordista" se caracterizó, entre otras cosas, por una forma de regulación económica en la cual los incrementos en la productividad se acompañaban por incrementos similares en los salarios, de manera que la oferta tuviese asegurada una demanda; por una regulación social donde el Estado creó políticas de seguridad social que mejoraron las condiciones de vida de la población y por una regulación laboral que permitió la creación de fuertes sindicatos que influyeron en mejoras sustanciales para los trabajadores, pero que también tuvieron influencia, por la inflexibilidad de los contratos, en la caída de las tasas de ganancias que, según las grandes empresas, propició la crisis del modelo (Lipietz, 1988).

de la década de los ochenta, el predominio de los flujos de intercambio transpacífico sobre los flujos transatlánticos que habían predominado durante siglos. Esto tiene que ver en gran medida con la expansión económica de Japón y otros países asiáticos, así como con sus crecientes vínculos comerciales, principalmente con América.

En 1970, 31.5% del comercio exterior de los Estados Unidos se desarrolló con los países europeos, mientras el intercambio con Asia correspondió a 23.6%. Sin embargo, a partir de 1980 hay un notable cambio de flujos. En ese año, 30.2% del comercio exterior estadounidense fue con Asia y 25.6% con Europa. Para 1991 tal tendencia se fortaleció, ya que 37.5% del comercio exterior estadounidense se realizó con los países asiáticos, y sólo 24.9% fue con los países europeos (Benejam, 1993).

Esta tendencia muestra un fuerte dinamismo comercial y una creciente interrelación económica en la llamada Cuenca del Pacífico. Tal dinámica es difícil de romper, porque la mayoría de los flujos comerciales entre estas áreas corresponden a bienes intermedios o insumos asociados a procesos productivos específicos que no pueden sustituirse fácilmente. Muchos corresponden a fases intermedias de modernos procesos de producción flexible.

Así, a pesar de las disputas comerciales entre Asia y Norteamérica (que para muchos suponen el predominio de los bloques económicos regionales sobre los procesos de globalización), los flujos transpacíficos, tanto de mercancías como de capital, siguen creciendo rápidamente. Incluso se han llegado a crear instancias internacionales que propician la ampliación de los intercambios comerciales en la Cuenca del Pacífico. Tal es el caso de la APEC, conocida en español como la Asociación de Cooperación Económica Asia-Pacífico, encabezada por Japón, los Estados Unidos, Canadá y algunos países asiáticos, de Oceanía y de Latinoamérica (México y Chile). Dicha organización se ha planteado como meta la liberalización comercial de la Cuenca del Pacífico (al menos entre sus agremiados) a partir del año 2010. En este contexto, es evidente que la mayor interacción económica con la Cuenca del Pacífico no deja de manifestarse en los puertos mexicanos del litoral del Pacífico.

Por otra parte, en México "la instrumentación de políticas para tener un comercio más libre que inyectara competitividad a la industria [...] se ha hecho con la apertura casi total hacia el exterior que se ha aplicado desde 1983" (Rozo, 1992: 186). Efectivamente, entre las primeras medidas para flexibilizar el comercio se encuentran los cambios en la legislación que facilitan las exportaciones de los bienes producidos en México (es el caso de la industria automotriz, entre otros), la eliminación de los permisos previos de importación y la notable reducción de aranceles. En 1985, con el ingreso formal de México al GATT, quedan sentadas las bases para un rápido proceso unilateral de apertura comercial que produciría modificaciones en la estructura económica, política, social y territorial del país.

Uno de los efectos notables de la primera etapa de la apertura comercial fue el incremento de las exportaciones no petroleras. "Esta recomposición podría ser considerada como un ajuste en precios relativos ocasionado por los cambios en los precios del petróleo, lo cual ocasiona alteraciones en las participaciones proporcionales dentro del total; sin embargo, un examen más detallado de la estructura de las exportaciones permite afirmar que este planteamiento no es del todo correcto. Por el contrario, la consideración de fondo es que esta recomposición es el resultado de un mejor desempeño del sector exportador no petrolero en los últimos años"(Rozo, 1992: 169).

El crecimiento de las exportaciones manufactureras está asociado con la posibilidad y las facilidades para exportar que tuvieron las grandes empresas, en especial las de capital transnacional. Las pequeñas y medianas empresas han participado marginalmente en el comercio exterior, y no parecen poder insertarse con facilidad en los circuitos y flujos internacionales de mercancías (salvo en el caso de pequeñas y medianas empresas maquiladoras).

Si bien es cierto que las exportaciones no petroleras crecieron aceleradamente desde la entrada de México al GATT, habría que señalar que el dinamismo de las importaciones fue aun mayor. En efecto, entre 1986 y el año 2000 las exportaciones, medidas en dólares, registraron una tasa de crecimiento medio de 18% anual, mientras que las importaciones alcanzaron una tasa promedio de 21% anual. Incluso en periodos de severa contracción económica y devaluación de la moneda, como fue el caso de la crisis de 1994-1995, las importaciones de bienes intermedios mantuvieron una tasa de crecimiento positiva.

Este hecho, que para muchos investigadores pasó inadvertido, tiene consecuencias importantes tanto en el plano empírico como en el teórico. Efectivamente, el dato es explicable sólo por el alto grado de internacionalización de la economía mexicana. Baste señalar que en el periodo previo cada devaluación de la moneda estaba acompañada de una fuerte contracción de las importaciones y de un reposicionamiento de las exportaciones, pero con el nivel de globalización actual es necesario buscar las explicaciones más bien en el comportamiento del sistema mundial. Como señala Veltz (1999), "la progresión continua de los intercambios comerciales y, sobre todo, la puesta en marcha acelerada, a lo largo de la última década, de sistemas de producción transnacionales cuestionan la propia idea de la economía nacional" (Veltz, 1999: 83).[4]

Ahora bien, los cambios en el comercio exterior también se reflejan en modificaciones y reacomodos de las diversas regiones del país para insertarse en las dinámicas económicas internacionales. En este aspecto, los puertos sufren importantes repercusiones y algunos ven modificados notablemente sus ámbitos de acción territorial. El desarrollo del contenedor y de los sistemas integrados de transporte (transporte multimodal) ha permitido la integración de extensas cadenas de bienes intermedios (importaciones y exportaciones) que corresponden a procesos productivos fragmentados en el plano internacional. En esta perspectiva, las modificaciones en las relaciones e integración territorial no sólo son cuantitativas, es decir, no están exclusivamente determinadas por el monto de los flujos, sino que son también cualitativas, pues tienen que ver con exigencias diferentes sobre el territorio para integrar procesos productivos de otra índole respecto a los periodos previos. Aquí, sobre todo, las formas de producción flexible, o "justo a tiempo", plantean tipos de vínculos territoriales y de relaciones espacio-temporales cualitativamente diferentes de las formas productivas previas. Estos aspectos se retomarán con mayor profundidad más adelante.

[4] Entonces, el comportamiento de la economía mexicana difícilmente puede ser explicado ubicando la unidad de análisis en el Estado-nación o en la sociedad nacional. Mayor fuerza explicativa adquieren las corrientes teóricas que ubican la unidad de análisis en el sistema mundial como Braudel (1985) y Wallestein (1996) en disciplinas como la historia y la sociología, y Sassen (1999), Veltz (1994 y 1999) y Castells (1996) en la geografía económica y el análisis territorial

Por lo pronto, cabe señalar que Manzanillo muestra un gran dinamismo a partir de la apertura comercial y que sus vínculos territoriales se han modificado notablemente. Entre 1986 y 2000, mostró la tasa de crecimiento medio más alta de los puertos mexicanos en el movimiento de contenedores, con 35% anual. En el año inicial movía apenas 7 500 teus,[5] mientras que en el año final (2000) alcanzó la cifra de 420 000 teu's. Tales cifras son contundentes, pero lo importante en este artículo es analizar también la forma en que se han modificado los vínculos territoriales y la forma de inserción regional del puerto, a partir del incremento en los flujos de comercio exterior.

3.2. Hacia una nueva composición de flujos en el puerto de Manzanillo

A mediados de la década de los ochenta, cuando se inicia el cambio de modelo de acumulación de capital en México, el puerto de Manzanillo comenzó a variar la dimensión de los flujos y las relaciones con los territorios dentro del país. Las exportaciones de la región más próxima al puerto, basadas en productos primarios, se habían deteriorado mucho desde la década de los setenta, por las razones anotadas en páginas anteriores. Paralelamente, se produjo un incremento discreto de las exportaciones generadas en regiones más distantes del puerto. Con productos manufacturados de escasa densidad económica, algunas empresas, crecidas al amparo del modelo de sustitución de importaciones, buscaron insertarse en el mercado mundial. Se trataba de bienes de las ramas minero-metalúrgica y de la industria del vidrio, localizadas en la ciudad de México, Monterrey y Torreón, cuyos productos encontraron mercado en los países asiáticos, donde eran sometidos a procesos de mayor elaboración.

Por otro lado, las importaciones mostraron flujos superiores a las exportaciones. Sin embargo, los movimientos no fueron de gran intensidad ni los vínculos territoriales se ampliaron demasiado. Lo más notable es el incremento de las importaciones en la región inmediata al puerto. Tal tendencia se vislumbró desde los años setenta, por el cambio de flujos regionales relacionados con los productos agrícolas. El estado de Jalisco se convirtió en un importador neto de productos primarios para el consumo y, sobre todo, para la producción de alimentos para animales y personas. Durante 1983, estos flujos correspondieron principalmente a la soya, para producir aceite en las industrias de Guadalajara; el sorgo, para producir alimentos balanceados, con que alimentar la producción avícola de la región, y maíz para el consumo humano y animal.

Así, durante la primera mitad de la década de los ochenta, aunque por Manzanillo se introduce la circulación de mercancías provenientes de otras regiones del país, los flujos de comercio exterior son de baja densidad. Esta debilidad no permitió advertir cambios territoriales sustanciales en el vínculo con regiones interiores, aunque algunas zonas empezaron a tener mayor presencia en el puerto.

En cambio, en la década de los noventa, cuando la apertura comercial tenía varios años de haberse iniciado, el mapa de los vínculos territoriales desarrollados desde el puerto se expandió considerablemente. Se multiplicaron los flujos en relación con diversas zonas del centro, occidente y norte del país. De esta manera, el puerto adquiere más la apariencia de un nodo donde confluyen segmentos de redes productivas globalizadas que localizan fases de su proceso productivo en regiones del interior. En 1999, la mayoría de los productos que circularon en el puerto fueron bienes intermedios que formaban parte de flujos intra-firma o intra-rama. Así el puerto aparece como un nodo articulador tanto de redes productivas como de localizaciones.

En este sentido, los conceptos convencionales sobre el territorio, en los cuales la región podía ser delimitada más o menos fácilmente mediante el conocimiento de las

[5] Teu es una unidad equivalente a un contenedor de 20 pies.

el puerto adquiere más la apariencia de un nodo donde confluyen segmentos de redes productivas globalizadas que localizan fases de su proceso productivo en regiones del interior. En 1999, la mayoría de los productos que circularon en el puerto fueron bienes intermedios que formaban parte de flujos intra-firma o intra-rama

relaciones con su entorno inmediato, resultan por demás insuficientes para explicar este fenómeno de relación territorial múltiple del puerto en la fase actual del desarrollo capitalista, caracterizada, entre otras cosas, por la fragmentación de la producción en el plano internacional. En términos del análisis geográfico y regional, en esta zona empieza a predominar una organización territorial estructurada en redes.

4. La emergencia del territorio de redes en Manzanillo

4.1. Formación de redes y articulación territorial

Desde una perspectiva estructural-sistémica del análisis territorial y de la geografía económica, el esquema neoliberal de desregulación, privatización y apertura comercial, aunado a la reciente innovación tecnológica, ha propiciado la constitución de extensas redes que permiten acercar fragmentos o nodos territoriales específicos dentro del proceso de conexión de la producción a escala global. Así las cosas, nunca antes en la historia se había minimizado o banalizado tanto la importancia de la distancia física que media entre los lugares. Hay una suerte de anulación de la distancia por el tiempo que permite que fragmentos territoriales distantes vinculados por redes globales de producción se encuentren más integrados entre sí que con sus regiones contiguas.

Las relaciones de proximidad, de cohesión geográfica y cultural entre un centro o polo y sus áreas contiguas tienden ahora a desestructurarse por el surgimiento de un "territorio de redes" (Veltz, 1999) o "espacio de flujos" (Castells, 1996), en los que predominan las relaciones entre nodos fragmentados y territorialmente discontinuos que, sin embargo, se articulan, a pesar de grandes distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, en el campo de las comunicaciones y transportes.

Tal como señala Vetz (1999), "las imágenes espontáneamente asociadas con la noción de territorio de redes hacen referencia, como es lógico, a las redes de comunicación y, en particular, a los efectos ocasionados por los transportes a gran velocidad [...] Estas redes crean a la vez nuevos enlaces y efectos 'túnel' en las zonas atravesadas pero sin parada —lo que el término inglés *channelization* expresa tan bien— muy perturbadores desde el punto de vista de la continuidad territorial" (Veltz,1999: 60-61).

En este planteamiento destacan dos elementos novedosos y controvertidos. En primer lugar, los efectos "túnel" (la llamada *channelization*) ciertamente indican que hay una serie de territorios o espacios intermedios sobre los que pueden pasar tramos de la red pero que, básicamente, están desconectados o excluidos. Esto se explica porque la globalización de los procesos productivos y sociales "no requiere del control del espacio continuo, es decir, de la totalidad del espacio para operar. Logra su expresión en puntos selectos —'place' o 'lugares' a la Giddens—" (Hiernaux, 1993: 9). Como señala Durand (1992), "mediante las redes, la apuesta no es la ocupación de áreas, sino la preocupación de activar puntos... y líneas, o de crear nuevos" (Durand *et al.*, 1992: 21).

Ciertamente no todo es red: "vastas áreas escapan a ese diseño reticular [...], son magmas o zonas de baja intensidad" (Santos, 2000: 227). En este sentido, el territorio de redes en el sistema-mundo capitalista es parcial y selectivo, pero sus efectos se dejan sentir de manera generalizada. Por ejemplo, la mayor parte de los puertos del Pacífico mexicano, que en el periodo previo cumplían una función regional, enfrentan dificultades para sumarse a este espacio de redes y flujos de la globalización, lo que ha propiciado prolongados procesos de estancamiento y declinación.

En segundo lugar, la red y su expresión territorial va más allá de las visiones de Veltz (1999), donde se enfatizan los atributos físicos y operacionales de las comunicaciones y los transportes. La red es económica y, como dice Santos (2000: 22), es también social y política, por los flujos de capital y de mercancías, por los agentes que operan en ella, por los mensajes y las órdenes que transmite. "Sin esto, y a despecho de la materialidad con que se impone a nuestros sentidos, la red es, en verdad, una mera abstracción".

En este mismo tenor, Junqueira (1994) habla de un espacio reticular que preside una nueva forma de sociabilidad a distancia. Ese nuevo discurso del espacio de la conectividad y las redes "es el lenguaje de las normas y órdenes que actores lejanos hacen repercutir instantánea e imperativamente sobre otros lugares distantes. Tales redes constituyen los más eficaces transmisores del proceso de globalización al que asistimos" (Santos, 2000: 225).

La intención última de las redes y sus nodos es activar flujos de diversa índole (dinero, mercancías, órdenes de producción, valores, símbolos) que den continuidad al proceso de acumulación de capital y a la reproducción de la economía-mundo capitalista. En este sentido, Castells (1996) habla de la creación de un "espacio de flujos" que superpone y desestructura los vínculos territoriales previos, fundados en la proximidad y en rasgos comunes de identidad.

Entonces, la necesidad de crear fluidez y acelerar la circulación se convierte en un problema central del sistema en esta fase de globalización. Se establecen lugares y se crean objetos (puertos, aeropuertos, terminales intermodales, autopistas, oleoductos, etc.) para favorecer la fluidez. En la actualidad, "estos objetos transmiten valor a las actividades que los utilizan. En este caso podemos decir que circulan. Es como si ellos también fuesen flujos" (Santos, 2000: 232).

Esta situación modifica enfoques teóricos previos; en especial aquel que se refiere a la dicotomía conceptual entre la producción inmediata y la circulación, que tanto la teoría neoclásica como el estructuralismo marxista consideraban como categorías claramente diferenciadas y secuenciales. Desde la perspectiva económica y territorial, la producción inmediata estaba asociada con un espacio confinado (la fábrica) más que al control de los flujos entre nodos y redes de transformación de los materiales. A su vez, la circulación se concebía como un proceso externo que era determinado por la producción inmediata. En este contexto, los puertos, el transporte y la distribución física de las mercancías aparecían también como actividades externas que se sucedían al acto de producción.

No cabe duda de que, con la fragmentación de los procesos productivos a escala global, la circulación ha adquirido un protagonismo inédito. Los nuevos métodos de producir, basados en la información de la demanda, en la eliminación de inventarios y en el aprovisionamiento "justo a tiempo" de insumos y materiales, ubican el punto crítico del proceso en el control de los flujos, en las redes y, en última instancia, en la circulación. En términos de Coriat (1992), ahora lo comercial es lo que organiza y ordena los talleres, la lógica fordista es invertida, ya no se produce para vender, sino sólo se produce lo que está vendido.[6] Desde esta perspectiva, pareciera reforzarse el papel de la circulación y ese imperativo de fluidez, propio del actual modelo de acumulación.

[6] De acuerdo con Coriat (1992) las recientes innovaciones tecnológicas y organizativas dan lugar a un cambio fundamental en la búsqueda de la valorización. Ahora "en vez de que la producción se haga en cadena desde el principio hasta el final del proceso, se hace desde el final hacia el principio

Algunos autores, con enfoques sistémicos sobre el análisis territorial y la geografía económica, proclaman sin ningún recato la supremacía de la esfera de la circulación. En la fase de globalización, dice Santos, "como la circulación prevalece sobre la producción propiamente dicha, los flujos se han vuelto aún más importantes para la explicación de una determinada situación. La propia estructura geográfica se define por la circulación, ya que ésta, más numerosa, más densa, más extensa, ostenta el dominio de los cambios de valor en el espacio" (Santos, 2000: 227).

En el mismo sentido, posteriormente agrega que "no basta con producir, sino que es indispensable poner la producción en movimiento. Entre los agentes económicos se impone distinguir, a partir de los volúmenes que producen o mueven, entre aquellos que crean flujos y aquellos que crean masas, es decir, que generan volúmenes, pero no tienen la fuerza de transformarlos en flujos. En realidad, ya no es la producción la que preside la circulación, sino que es ésta la que conforma la producción" (Santos, 2000: 232).

En este contexto, no es raro que los enfoques sistémicos, que por su propia estructura lógica no pueden constreñir la unidad de análisis dentro de las fronteras nacionales o regionales, trátese de estudios territoriales o de otros ámbitos de las ciencias sociales, tiendan a ser cuestionados por su énfasis *circulacionista*. Sin embargo, lo que parece más cuestionable hoy en día es esa separación teórica tajante entre producción y circulación. En la realidad, tal dicotomía es discutible (Martner, 1998).

En todo caso, con el enfoque estructural-sistémico de este trabajo, queda claro que el análisis de la producción inmediata no puede seguir confinándose a un lugar específico dentro de rígidas fronteras nacionales o regionales. En efecto, con la fragmentación e integración global de las fases, la producción se ha desdoblado sobre vastos espacios, insertándose en el terreno de la circulación, la distribución física y el transporte (Martner, 1998). De igual forma, la necesidad de fluidez y circulación se inserta en la esfera de la producción inmediata, mediante órdenes y señales sobre los lugares, volúmenes y montos solicitados.

Precisamente, la formación de redes es el elemento que permite cuestionar la tajante dicotomía teórica entre producción y circulación. Se desdibujan fronteras conceptuales muy útiles cuando la unidad de análisis se ubica en espacios nacionales o regionales, pero poco efectivas para entender dinámicas recientes de la economía-mundo. Las redes no son exclusivamente ámbitos de la circulación, son también y principalmente redes de producción-distribución. A través de éstas son transportados o desplazados objetos tangibles e intangibles que no han salido del proceso de producción inmediata. "La ampliación de los contextos posibilitada por la eficiencia de las redes hace también posible aquello que Marx previó en cuanto al uso del territorio: La disminución del ámbito de producción y... [simultáneamente]... la ampliación de su área" (Santos, 2000: 235).

Los enfoques sistémicos dentro del campo de la logística consideran a las actividades de transporte y distribución, incluyendo la operación portuaria, como un subsistema del sistema total de producción (Antún, 1995). Esto significa que lo importante ahora es la red total o integrada de producción-circulación[7] y los actores que la controlan. En este sentido, "desde la compra de las materias primas en el lugar de producción hasta la entrega de los productos al almacén del receptor, la producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran todos en una red única" (UNCTAD, 1992: 9). En

---

del mismo. Esto significa que a partir de los pedidos hechos a la fábrica y, por lo tanto, de los productos efectivamente vendidos, se programan las necesidades en unidades y en materiales" (Coriat, 1992: 50).

[7] Esta concepción integral o sistémica (Antún, 1995) de un proceso productivo cada vez más fragmentado y territorialmente deslocalizado nace con la incorporación de la logística y las nuevas formas de organización de la producción (*Kan ban*, "justo a tiempo", *supply chain*, etcétera).

este sentido, los puertos de la globalización y la apertura comercial tienden a convertirse en nodos o *"hubs"* dinámicos "en la red compleja de producción... [circulación]... y distribución internacionales" (UNCTAD, 1992: 23).

Según este enfoque, el puerto no necesariamente aparece más integrado a su región inmediata como sucedía en el periodo de sustitución de importaciones, sino que puede tener vínculos económicos y territoriales más fuertes y de mayor densidad con fragmentos del territorio o regiones interiores distantes. De hecho, Manzanillo, hoy por hoy el puerto más dinámico del Pacífico mexicano, alcanza una articulación multirregional compleja (mapa 2), debido al despliegue de redes de producción y circulación globales en torno a este nodo. En el siguiente apartado pretendemos mostrar que la articulación territorial múltiple del puerto en cuestión está determinada, en buena medida, por el surgimiento de un territorio constituido por redes.

4.2. El territorio de redes y la articulación territorial múltiple del puerto de Manzanillo

Dentro de la nueva articulación multirregional que ha desarrollado Manzanillo desde la apertura comercial destaca, por sus efectos en la reestructuración territorial, la relación establecida con regiones interiores donde predominan emplazamientos de empresas globales, cuyas plantas trabajan con sistemas de producción flexible ("justo a tiempo", *supply chain*, etcétera).

La articulación con estas zonas o fragmentos territoriales, caracterizados en México por la presencia de plantas de las ramas automotriz, electrónica y química principalmente, genera una dinámica económica y territorial singular. En ella no sólo se establecen lazos de conexión entre el puerto y zonas interiores distantes (como la ciudad de México, las ciudades del Bajío, Aguascalientes, Guadalajara y Monterrey, entre otras), sino que también se genera una fuerte integración productiva entre tales fragmentos territoriales. El puerto entra a formar parte del proceso de producción-circulación de estas empresas y tiene labores concretas. En efecto, se trata de flujos internacionales de bienes intermedios intra-firmas o intra-rama, es decir, de productos que forman parte de aspectos internos del proceso productivo.

Como estas redes son sumamente exigentes, ya que trabajan con sistemas de producción "justo a tiempo", es decir, con inventarios mínimos y un nivel de aprovisionamiento de insumos que se ajusta a las fluctuaciones de la demanda, requieren certeza en sus envíos, por lo tanto, establecen fuertes presiones sobre la operación portuaria, sobre las navieras, sobre las empresas de transporte multimodal y sobre diversos agentes que participan en el proceso. En este sentido, tienden a modificar la función del puerto, de sus enlaces y de su relación espacial con los fragmentos territoriales interiores donde se localizan las plantas. Lo cierto es que el sistema flexible "justo a tiempo", utilizado a larga distancia, implica un desdoblamiento muy amplio del proceso productivo sobre el territorio (Martner, 1999).

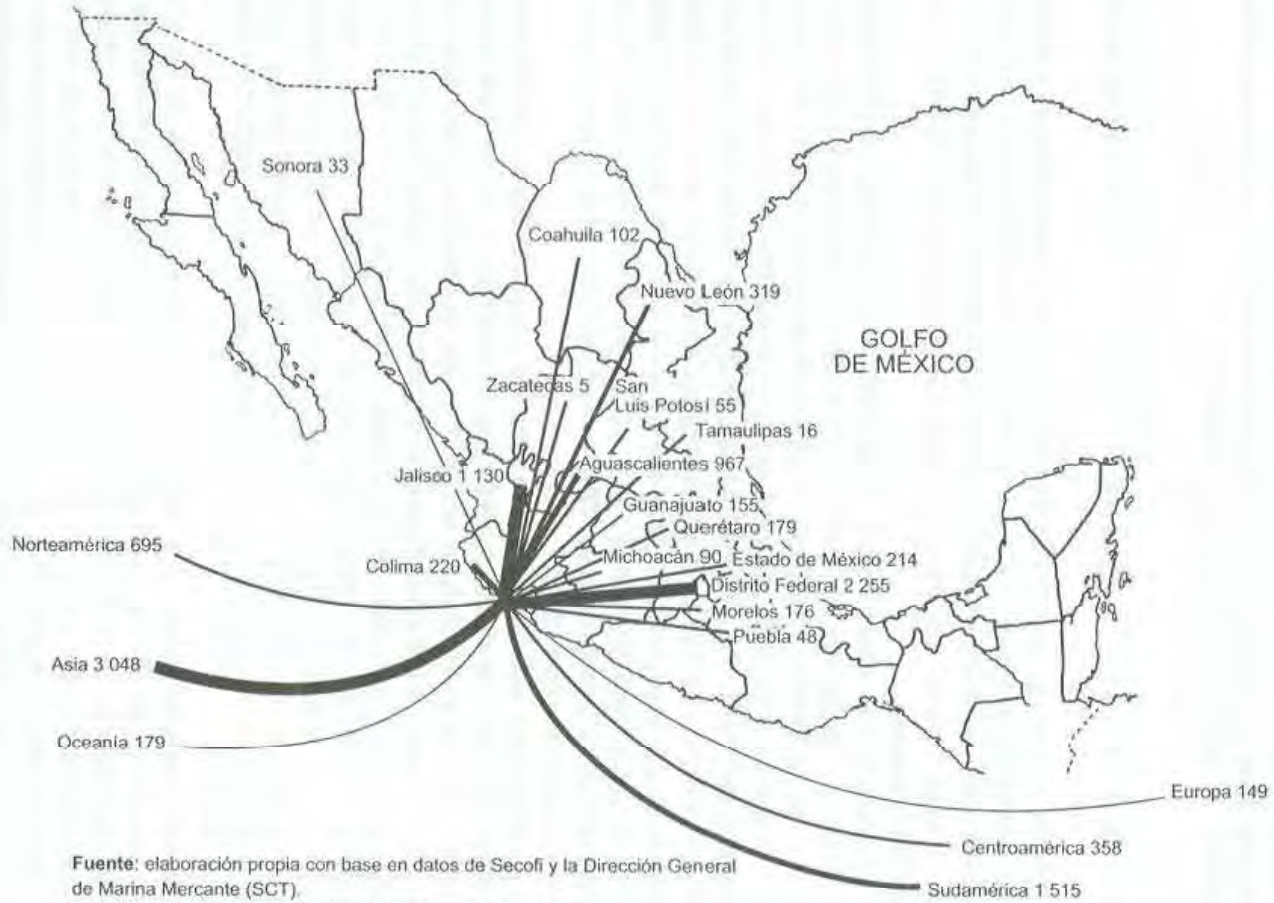
En el caso de Manzanillo, por ejemplo, la terminal portuaria se ha integrado en el proceso productivo de plantas automotrices como Nissan y sus proveedores, localizadas en Aguascalientes, a más de 550 kilómetros del litoral del Pacífico (Manzanillo), y en otras ciudades del Bajío y el centro del país. En el primer caso, el puerto funciona como gestor, administrador y distribuidor de inventarios en los tiempos y los ritmos demandados por la red productiva internacionalizada de la empresa automotriz en cuestión. Los contenedores que llegan al puerto tienen diferentes prioridades de entrega. Aquellos de mayor prioridad deben ser entregados en las plantas del interior (en Aguascalientes, principalmente) en menos de 24 horas, desde el momento en que son descargados del barco en Manzanillo. Los de segunda prioridad tienen que colocarse en las fábricas en menos de 48 horas y así sucesivamente hasta llegar a la quinta prioridad.

Mapa 2

Puerto de Manzanillo, Colima.

Flujos de comercio exterior y articulación territorial, 1999

(millones de dólares)



Fuente: elaboración propia con base en datos de Secofi y la Dirección General de Marina Mercante (SCT).

Nota: El comercio exterior incluye importaciones y exportaciones.

Los empleados de la empresa automotriz, así como los agentes de transporte multimodal, subcontratados por la primera, realizan la gestión de estos flujos, observando un control férreo de tiempos de entrega para no parar la línea de producción o para no acumular costosos inventarios en planta. Este férreo control que se ejerce en el proceso productivo se transforma en un exhaustivo control del territorio, o al menos sobre fragmentos específicos de él; por lo tanto, se define de este modo una nueva forma de interacción espacio-temporal, debido a la posibilidad de desarrollar y coordinar actividades productivas interconectadas en tiempo real, entre fragmentos territoriales muy distantes (Martner, 1999).

Desde luego, este control y peculiar modo de articulación espacial supone acciones tangibles sobre el territorio para mejorar la integración física y productiva. La construcción de autopistas de cuatro carriles, las redes de ferrocarril de doble estiba de contenedores y la introducción de modernos sistemas de comunicación e información son obras de infraestructura que, por su propia envergadura, implican modificaciones en la estructura territorial de determinados fragmentos espaciales y refuerzan los vínculos del puerto con regiones interiores de gran dinamismo y adaptabilidad, para insertarse en los procesos productivos globales.

Más significativo aún es el hecho de que estas modificaciones tienen un sentido cualitativamente diferente, dado que responden a otra racionalidad en la estructuración del territorio. Efectivamente, no se trata de la acumulación de obras de infraestructura, sino de la creación de objetos destinados, como diría Santos, a favorecer la fluidez. En el mismo sentido, Castells (1996) denomina a estos objetos "soportes materiales de la simultaneidad", dado que permiten coordinar, incluso en tiempo real, actividades ampliamente separadas en el espacio. Para este autor, tales soportes materiales, que posibilitan la fragmentación y discontinuidad física de los vínculos territoriales, son característicos de la conformación del "espacio de flujos" de la globalización.

El puerto de Manzanillo es, nuevamente, un buen ejemplo de la conformación del territorio de redes, apoyado en el desarrollo de esos objetos para crear fluidez. Efectivamente, la construcción de instalaciones similares tanto en el nodo portuario como en las regiones interiores donde se asientan las plantas, junto con la función integradora de los sistemas de comunicaciones y transporte, ha generado una suerte de acercamiento de fragmentos territoriales distantes. De esta forma, a través de los objetos que estimulan los flujos (es decir, de los soportes materiales de la simultaneidad), integrados en tiempo y espacio, es factible programar de manera simultánea los requerimientos y envíos de insumos de acuerdo con los inventarios y ritmos de producción de las plantas en cuestión (Martner, 1999).

En este caso, los objetos en cuestión son, por ejemplo, las terminales multimodales de contenedores de Manzanillo y Aguascalientes. A la construcción de la terminal de contenedores de Manzanillo, en 1992, siguió la construcción de una instalación similar en un nodo regional interior: se trata de la terminal de contenedores de Aguascalientes, ubicada a un costado de la planta de Nissan. Tales terminales han sido articuladas espacial y temporalmente por un innovador sistema de comunicación, el EDI (Intercambio Electrónico de Datos), manejado por el operador de transporte multimodal, Transportación Marítima Mexicana, y por las plantas de la rama automotriz ubicada en la región en cuestión. Este sistema permite conocer, en tiempo real, los requerimientos de bienes intermedios para preparar anticipadamente la logística de aprovisionamiento y distribución. Además, la integración espacio-temporal entre el puerto de Manzanillo y los fragmentos territoriales interiores ha sido reforzada por modernas carreteras y por la introducción del ferrocarril de doble estiba. Por lo tanto, la consolidación del territorio de redes o "espacio de flujos" no se produce sólo por la intensificación de flujos sino también por la de "fijos", representados en este caso por los objetos para crear fluidez.

Las instalaciones similares o "gemelas" para el movimiento de contenedores entre el puerto de Manzanillo y regiones del interior tienden a multiplicarse. En efecto, en ciudades del occidente (Guadalajara), el Bajío (Querétaro, Celaya, Silao), del norte (Monterrey, Saltillo) y del centro (Distrito Federal) se han creado (o están en construcción) terminales intermodales interiores para el manejo de contenedores. Desde luego, ello responde a la localización de nuevas plantas de empresas globales de producción flexible y fragmentada en el plano internacional, como las de General Motors, en Silao y Saltillo; Daewoo, Celanese y Mabe, en Querétaro; Honda automóviles en Guadalajara, etc. Lo cierto es que tal situación está reforzando la articulación multirregional o multinodal de Manzanillo y no sólo en el movimiento de flujos mediante contenedores se observa la presencia de este tipo de soportes materiales. Ciertos flujos de graneles agrícolas y minerales insertados en cadenas productivas globalizadas tienden a ser tratados mediante instalaciones físicas "gemelas" y avanzados sistemas de comunicaciones, principalmente en Manzanillo, Veracruz y Guaymas (Martner, 1999).

Ahora bien, el desarrollo de estos objetos o soportes materiales no se explica sin la presión de agentes sociales importantes como las propias empresas aludidas, los gobiernos estatales y los agentes de transporte multimodal. Esto se debe a que la creación de objetos para apoyar la fluidez no es una actividad distribuida de manera homogénea en el territorio, cuya función principal sea buscar equilibrios regionales. Por el contrario, esta creación se ve afectada necesariamente por las presiones de grupos económicos y por las decisiones del poder político.

En este sentido, Santos (2000) advierte que: "La producción de fluidez es una iniciativa conjunta del poder público y del sector privado. Cabe al Estado [...] proporcionar al territorio los microsistemas técnicos sin los cuales las demás técnicas no se hacen efectivas. Las empresas, aisladamente o asociadas, establecen las redes privadas cuya geografía y funcionalización corresponden a su propio interés mercantil. Es por donde circulan —no raras veces de forma exclusiva— las informaciones ...[los bienes]..., los datos especializados y las órdenes que estructuran la producción" (Santos, 2000: 233). Así, "la existencia de las redes es inseparable de la cuestión del poder. La división territorial del trabajo resultante atribuye a algunos actores un papel privilegiado en la organización del espacio" (Santos, 2000: 229).

En definitiva, la producción de fluidez, dentro de la economía-mundo capitalista, es selectiva. Los actores escogen un puerto que, por sus aptitudes, se convierta en un nodo de articulación de redes, capaz de desplegarse sobre fragmentos territoriales específicos y, a la vez, generar fluidez. Sin embargo, no debe olvidarse que la emergencia de esta nueva forma de organización espacial de los sistemas globales de producción-circulación excluye a gran cantidad de puertos y espacios litorales no integrados a la red.

5. Conclusión

De acuerdo con el análisis previo, parece existir una notable interacción entre las características de los modelos de desarrollo recientes y las formas de articulación territorial de los puertos en México. Durante el modelo de sustitución de importaciones los puertos tenían una participación limitada en el manejo de mercancías de comercio exterior; sin embargo, algunos desempeñaron un papel significativo en la integración de las actividades económicas en torno a su región de pertenencia. Entonces, imperó un vínculo espacial de tipo zonal (territorio-zona) caracterizado por la cercanía física; la continuidad geográfica, con rasgos comunitarios y de identidad afines, así como por una relativa cohesión interna. Sin embargo, con el auge del modelo neoliberal y la incorporación de innovaciones tecnológicas en la producción, la circulación, las comunicaciones y los transportes, se intensificaron, concentrándose los flujos en unos cuantos puertos, por lo

que surgió una nueva articulación territorial basada en redes destinadas a vincular fragmentos espaciales de la producción global ampliamente separados en tiempo y espacio.

La imagen de un "territorio de redes" a la vez discontinuo y segmentado se dibuja en contraste con la del viejo "territorio de zonas" (Veltz, 1999: 61). Entonces, para un nodo portuario, ahora es más importante su integración espacio-temporal con fragmentos territoriales, generalmente discontinuos, que están integrados en las redes de producción y circulación global que la relación con su región continua, basada tradicionalmente en la proximidad.

El "territorio de redes" parece convertirse en una configuración dominante en la fase de producción capitalista global y fragmentada, pero no incorpora todos los puertos y territorios. De hecho, su introducción tiende a desestructurar conformaciones territoriales previas y genera resistencias de los actores locales o regionales. Asimismo, hay lugares que sufren un desfase difícil de superar cuando se trata de insertarse en procesos globales; y por ello encuentran dificultades y limitaciones para establecer esta nueva estructura territorial.

En el Pacífico mexicano pocos puertos se constituyen en nodos estructuradores del territorio de redes. Seguramente el más cercano a estas características sea Manzanillo, pero hay muchos puertos que no tienen la posibilidad para articular redes y alcanzar vínculos multirregionales. Incluso los espacios litorales que han logrado articularse como ámbitos locales específicos, ubicados dentro de zonas de la periferia o semiperiferia del sistema-mundo, no pueden garantizar que se sostendrán permanentemente dentro de las redes. En efecto, los puertos serán más vulnerables mientras exista en ellos un mayor predominio de las redes corporativas (generalmente de uso exclusivo) controladas por poderosos actores globales. Por el contrario, con redes menos selectivas, es decir, más abiertas al uso público de diversos usuarios, y con la afluencia de inversiones en los llamados objetos o soportes materiales con el propósito de crear fluidez, el puerto se volvería un espacio menos vulnerable y se revalorizaría como nodo sólido de articulación del territorio de redes.

Por último, vale la pena hacer una reflexión sobre las implicaciones teórico-metodológicas que pudieran, incluso de manera incipiente, derivarse de este trabajo. El concepto de territorio de redes cuestiona sensiblemente los enfoques de la geografía y el análisis territorial que ubican la unidad de análisis en el espacio nacional o subregional. En efecto, al incorporar el concepto de redes tal como se ha manejado aquí, difícilmente podrá evitarse un enfoque sistémico que rebase las fronteras de los países. De hecho, las redes serían incomprensibles si las constreñimos a sus manifestaciones locales o incluso nacionales. En ámbitos locales de países periféricos difícilmente podrá encontrarse algo más que el control de la parte técnica de la fase de producción y circulación que allí se realiza, mientras que en lugares distantes, ubicados en posiciones superiores del sistema urbano mundial (principalmente en las ciudades globales, cuyas características han sido descritas por Sassen), se posee el dominio político de la producción, "mediante órdenes, disposición de la plusvalía, control del movimiento, es decir, todo aquello que guía la circulación, la distribución y la regulación" (Santos, 2000: 231).

Sin duda, la conformación de un territorio de redes o "espacio de flujos" es lo que permite afianzar el control distante de la parte política de la producción-circulación global e incidir significativamente en espacios locales o nacionales que, por cierto, cada vez tienen menos control sobre su propio desarrollo. Este enfoque estructural-sistémico de los estudios territoriales, donde nodos espaciales (entre los que destacan algunos puertos) articulados por redes de flujos trabajan a escala mundial y fortalecen ciertos lugares y actores hegemónicos, plantea retos metodológicos importantes. Todavía es difícil pensar y estructurar información empírica en términos de un territorio de redes. Tanto en la geografía como en el campo de la planeación territorial las mediciones se realizan mucho más fácilmente con datos estadísticos correspondientes a trozos de territorio claramente

delimitados dentro de un país o región, que con flujos de diversa índole. Lo cierto es que los cambios recientes en la organización del territorio sugieren la necesidad de generar instrumentos y evidencias empíricas que conduzcan a una conceptualización renovada en el análisis espacial y regional.

Bibliografía

Antún, Juan Pablo (1995), "Logística: una visión sistémica", documento técnico núm. 14, Sanfandila, Querétaro, Instituto Mexicano del Transporte, SCT.

Bartra, Roger (1976), *Estructura agraria y clases sociales en México*, México, Era.

Benejam, María A. (1993), "El proyecto hegemónico de Estados Unidos y la Cuenca del Pacífico", en *Comercio Exterior*, vol. 43, núm. 12, pp. 1111-1121, diciembre de 1993, México, Bancomext.

Braudel, Fernand (1985), *"El Mediterráneo. El espacio y la historia"*, 1a. reimp., México, Fondo de Cultura Económica (Colección Popular, 431), 1992.

Castells, Manuel (1994), "European cities, de informational society and the global economy", en *New Left Review*, núm. 204, pp. 18-32, Londres.

——— (1996), "The rise of the network society", en *The information age: Economy, society and culture*, vol. I, Oxford, Gran Bretaña, Blackwell Publishers Ltd.

Chías, José Luis (1990), "Articulación de las costas mexicanas", en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 3, 1990, México, UNAM.

Coriat, Benjamín (1992), *Pensar al revés*, México, Siglo XXI.

De la Peña, Guillermo (1986), "Mercados de trabajo y articulación regional: apuntes sobre el caso de Guadalajara y el occidente mexicano", en De la Peña y Escobar (comp.), *Cambio regional, mercado de trabajo y vida obrera en Jalisco*, Guadalajara, México.

Fajnzylber, F. (1983), *La industrialización trunca de América Latina*, México, Nueva Imagen.

Hiernaux, Daniel (1993), "Globalización, integración y nuevas dimensiones territoriales: una aproximación conceptual", ponencia presentada en el Seminario Internacional "Integración y Democratización en América Latina: el camino recorrido", julio de 1993, México (mimeografiado).

Lipietz, Alain (1988), "Fordisme, fordisme peripherique e metropolisation", Simposium "A Metropole e a crise", São Paulo, Brasil, 1988 (mimeografiado).

Martner, Carlos (1998), *La apertura comercial y los puertos del Pacífico en la reestructuración del territorio en México*, tesis doctoral, doctorado en ciencias sociales, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

——— (1999), "Puertos, redes globales y territorio en el Pacífico mexicano", en *Espiral*, núm. 15, mayo-agosto de 1999, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara, Jalisco, México.

Rivera, Miguel Ángel (1993) "México: del sobreproteccionismo a la apertura comercial", en *Configuraciones del Mundo Actual*, publicado por la revista *Política y Cultura*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

Rozo, Carlos (1992), "El acuerdo de libre comercio en la disputa por la hegemonía económica mundial", en Benito Rey Romay (comp.), *La integración comercial de México a Estados Unidos y Canadá*, Siglo XXI, México.

Tello, Carlos (1980), *La política económica en México. 1970-1976*, México, Siglo XXI.

Toledo, Víctor M. y otros (1985), *Ecología y autosuficiencia alimentaria*, México, Siglo XXI.

Santos, Milton (2000), *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo. Razón y emoción*, Barcelona, Ariel (Colección Ariel Geografía).

Sassen, Saskia (1999), *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio*, Buenos Aires, Editorial Universitaria de Buenos Aires.

Sunkel, Osvaldo (1991), "Del desarrollo hacia adentro al desarrollo desde dentro", en Osvaldo Sunkel (comp.), *El desarrollo desde dentro*, México, Fondo de Cultura Económica (Lecturas, núm. 71).

Veltz, Pierre (1994), "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio", pp. 281-300, en Benko y Lipietz (comps.), *Las regiones que ganan. Distritos y redes: los nuevos paradigmas de la geografía económica*, Diputació Provincial de Valéncia, España, Edicions Alfons El Magnánim, Generalitat Valenciana.

Veltz, Pierre (1999), *"Mundialización, ciudades y territorios"*, Barcelona, Ariel (Ariel Geografía).

Yocelevzky, Ricardo (1997), "La ideología del desarrollo nacional en las ciencias sociales latinoamericanas", *Política y Cultura*, núm. 8, primavera 1997, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

——— (1999), "La relevancia de las contribuciones de Immanuel Wallerstein para las ciencias sociales latinoamericanas", en Baca y Cisneros (comps.), *Los intelectuales y los dilemas políticos en el siglo xx*, t. I, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

Wallace, Robert y otros.(1979), *La política de protección en el desarrollo económico de México*, México, Fondo de Cultura Económica.

Wallerstein, Immanuel (1992), "Las lecciones de los ochenta", en *Argumentos*, núm. 15, abril de 1992, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

——— (1996), *Después del liberalismo*, México, Siglo XXI.