

El vacío del desarrollo sustentable en el puerto interior de Manzanillo, Colima.

Avance de investigación en la Maestría en Ciencias Ambientales, UAEMex-Toluca, Edo.Mex.

GT 15: Medio ambiente, sociedad y desarrollo sustentable

Elizabeth Velasco Hernández*, Emilio Gerardo Árriaga Álvarez** y Ana Luz Quintanilla Montoya***
Facultad de Química (UAEMex)*, Instituto de Estudios Sobre la Universidad (IESU-UAEMex)** y
Universidad de Colima ***
elibuh@yahoo.com.mx*, egearriaga@hotmail.com** y analuzqm@hotmail.com***

Resumen.

Lo que se expone aquí, es aquello que el Estado Mexicano enuncia como discurso: que el campo, el turismo y el desarrollo industrial, serán imprescindibles en la ruta que México traza para transformarse en potencia económica emergente. Dicho discurso y su práctica, basado en la Biopolítica, considera de manera cómoda, que en la zona del pacífico Mexicano se realicen megaproyectos para intercambio comercial internacional, por lo cual, el puerto interior de Manzanillo en el Estado Mexicano de Colima se amplía, en la búsqueda de impulsar “los motores del desarrollo sustentable”, lo que significa “crecimiento económico” de sectores que no toman en consideración aspectos sociales y culturales y el entorno natural en donde se desarrollan estos procesos.

Palabras clave: sustentabilidad, biopoder, gubernamentalidad.

1 Introducción.

Iniciaremos definiendo lo que es desarrollo. Siguiendo a Wallerstein (2004), consideraremos dos connotaciones; la primera es crecer, reproducirse y morir desde el punto de vista orgánico, lo cual nos indica, que la especie no muere definitivamente, sin embargo no nos asegura que su existencia sea infinita; y la segunda, es tan solo suponer algo más, lo que nos indica que se vuelve lineal y monótona y por lo tanto infinita, es decir, como posibilidad social; lo que tengamos ahora, sin importar qué sea, mañana podría ser más, visualizando esta última como un vacío. En razón a la segunda connotación nos indica que hay deseos en todos nosotros; mismos que el sistema histórico ha hecho socialmente legítimos “¡Acumulen, acumulen!” lema del capitalismo, que sólo se interesa por el producto interno bruto.

En relación al párrafo anterior podemos desprender, que el desarrollo es muy difícil de alcanzar, porque al parecer es infinito. Así las cosas, los países descritos como desarrollados, siempre van a tener un problema a erradicar: el problema de la distribución no equitativa, originada por el plusvalor y que difícilmente será erradicada, debido a que es parte consustancial del funcionamiento del sistema.

Aunado al concepto de desarrollo, se encadena el de sustentabilidad. Aquí sabemos, que significa la relación y supervivencia de varios actores, entornos y medios, utilizados de una manera que no comprometa la posibilidad futura de satisfacer las necesidades de las nuevas generaciones. Sin embargo, esa idea se ha adulterado. Se utiliza el concepto para dar sentido legitimador a los discursos políticos para facilitar venta de megaproyectos que producen tensiones e inducen conflictos de índole diversa.

Foucault da a conocer el concepto de biopoder, el cual se entiende que es el poder sobre la vida y a su vez sobre la muerte, comprendiendo el primero en las políticas de lo biológico y lo sexual y la segunda en el racismo. El Biopoder alude a la vieja potencia de la muerte, en la cual se simbolizaba el poder soberano y se encuentra ahora recubierta cuidadosamente por la administración de los cuerpos y la gestión calculadora de la vida. Es y ha sido indispensable en el desarrollo del capitalismo (Ver Foucault: *La voluntad de saber*).

Desde siglos pasados se ha dado la transformación de los dispositivos del poder, direccionando sus objetivos en el dominio de la vida de tal forma que nos impone herramientas (normas, reglas, guías, sanciones, etc.) que guían el comportamiento de los individuos en un entorno establecido, con el fin de que se cumplan, dando pie a la anatomopolítica para tener el control total de los individuos, hasta considerarlos maquinas de producción. Posteriormente la biopolítica, ésta con la finalidad de tener el control de la sociedad, creando herramientas de control que permiten creaciones de índices (natalidad, mortalidad, movilidad, enfermedades, razas, cultural, etc.) y normatividad (leyes, reglamentos, códigos de conducta, etc.), inclinando a la población a transformar sus entornos o en algunos casos, que se adapten a ellos, de forma que recodifiquen su vida, estandarizando los modos de vida, estructurando el saber gubernamental en torno a la economía. De ahí que diversos autores le consideren elemento fundamental para el desarrollo del capitalismo.

Con el fin de que la industria del transporte marítimo se desarrolle, ha sido necesario construir embarcaciones más grandes y adaptar puertos de mayor capacidad y eficiencia, lo cual ha motivado que en el pacifico Mexicano se amplié el puerto interior de Manzanillo, en virtud de que se encuentra en una posición estratégica, lo cual conlleva a que grandes intereses nacionales e internacionales, den ocasión para ampliar, vías ferroviarias, carreteras, rutas aéreas y fluviales, así como del desarrollo urbano, para garantizar la eficiente conectividad marítima y terrestre y así generar bienestar económico, social, cultural y ambiental en ese puerto.

El espacio físico donde se realiza el proyecto de ampliación del puerto interior, es la Bahía de San Pedrito en Manzanillo Colima. Aquí se deforestaron 14 hectáreas de manglar y humedales costeros con el fin de rellenar esa área y construir las obras de infraestructura necesaria para la expansión del puerto interior para funciones de abrigo, vía de navegación, muelle de uso privado, gasoducto, espuela ferroviaria, vialidades. Además si fuese necesario, se tiene proyectado una tercera terminal de contenedores. Todo esto con un concepto integral de desarrollo, para lo cual la Comisión Federal de Electricidad, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, solicitaron la determinación de Cuyutlán como zona de reserva portuaria en el Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial y la inclusión como recinto portuario de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, favoreciendo las necesidades del comercio exterior y cruceros turísticos, entre otras actividades (PMDP 2006-2012).

De igual manera, en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2012-2017, que emite la API cada 5 años, dice que ese documento considera un horizonte de planeación que permita desarrollar estrategias a corto, mediano y largo plazo, con el objetivo de lograr un desarrollo integral, equilibrado y sustentable del Puerto de Manzanillo, y que su posición geográfica y alto nivel de capacidad en el manejo de carga en contenedores, genera expectativas de crecimiento sustentable y sostenido. Y finalmente se dice, que dentro de los retos globales que enfrenta la industria marítima, está el de las medidas de protección ambiental y de desarrollo sustentable.

Los dos párrafos anteriores nos dicen claramente que significa el concepto de desarrollo sustentable en términos formales. No obstante, en la práctica sólo se enfocan al crecimiento económico, sin importar el deterioro de los recursos naturales que están generando y mucho menos parece interesarles el impacto socio-cultural. Se muestra un fenómeno de poder cuando se otorga la zona federal marítima y terrestre a concesionarios, valiéndose de dependencias que se supone deberían resguardar esos bienes. Los manglares y humedales, son hábitats muy importantes a nivel mundial y

que también son cotizados por los bonos de carbono. Sin embargo, evaluando la situación con base en el concepto real de desarrollo, no valen lo mismo que el intercambio comercial a nivel mundial, a pesar de que sabemos la importancia de dichos hábitats porque son las cortinas que protegen las costas. En el Golfo de México su mayor enemigo son los derrames de hidrocarburos, el cual tiene un fin parecido al del Pacífico Mexicano en donde el desarrollo de infraestructura portuaria, implica un beneficio jamás es sustentable.

Analizando los decretos nacionales, donde nunca faltan las palabras desarrollo sustentable, ya sea juntas o separadas, se visualiza que de ninguna de las dos formas se da el equilibrio, debido a que el desarrollo no se estabiliza nunca ya que su fin es crecer, sea el medio que sea, en cuanto a lo sustentable, lo que menos le importa al Estado, es el pueblo y su medio donde se desarrolla, en este caso los pescadores han tenido que cambiar de *roll* y los pobladores adaptarse a nuevas tecnologías, trabajos y culturas, en algunos casos los habitantes de la Bahía que se encuentra al fondo de San Pedrito, la cual se llama Laguna de las Garzas, ha experimentado una serie de cambios desde el inicio del proyecto (inundaciones, grandes mortandades de peces y garzas, de fauna y flora en general, etc.), sin embargo, el proyecto no para, ni parara, ya que lo que menos importa en esa situación es, el pueblo, los cuales poco a poco van siendo exterminados al quitarles sus entornos naturales y medios de subsistencia.

2 Desarrollo

En el Municipio de Manzanillo está considerado el principal puerto comercial del Pacífico Mexicano, llevando a cabo la transferencia de las mercancías de las regiones occidente, del Bajío y centro del país, regiones cuya producción representa más del 60% del Producto Interno Bruto del país y que cuentan con una población equivalente al 47% de la nacional. En el plano internacional, el puerto de Manzanillo es estratégico para el comercio con los países de la Cuenca del Pacífico y el trasbordo de cargas provenientes de Centro y Sudamérica, así como del litoral Pacífico de Estados Unidos y Canadá.

El crecimiento del Puerto Interior y la movilidad provocada por el mismo, la operación de la Termoeléctrica Manuel Álvarez, el establecimiento de plantas industriales, de transformación y los desarrollos turísticos, han provocado un impacto importante en el entorno ecológico de la ciudad y del municipio. Aunado a lo anterior, el crecimiento de la mancha urbana, el manejo no siempre eficiente de las aguas residuales, los cambios de uso del suelo, el movimiento de tierra, y la deforestación han sido causa-efecto en la modificación de las condiciones de la calidad de vida medio socio-ambiental.

Hasta finales del siglo XX, el suelo no había sido considerado como un recurso agotable, ni se había planteado la necesidad de su mantenimiento. Este desconocimiento unido a los impulsos de desarrollo de la sociedad moderna, origina una degradación progresiva de los suelos debida principalmente a la incorrecta gestión agrícola, industrial y económica, e incluso en alguna forma cultural. En las últimas décadas el estado de degradación de los suelos y sus consecuencias para el futuro desarrollo de la economía mundial, han provocado reacciones políticas y sociales casi de emergencia, que inducen a tomar medidas precautorias de prevención de la contaminación de los suelos en buen estado y de protección, conservación y recuperación de los ya contaminados.

Los puertos de México fueron establecidos seleccionando bahías naturales favorables a la navegación y en sus orígenes generaron el establecimiento de las áreas urbanas entorno a sus muelles, patios y bodegas, para contener los servicios de apoyo al puerto, los edificios públicos y las viviendas. En aquella época formaron intuitivamente un conjunto armónico, solo que se olvido prever su crecimiento futuro.

Actualmente el puerto interior de Manzanillo, Col. conllevan a grandes intereses internacionales, que dan ocasión al desarrollo de vías ferroviarias, carreteras, aéreas y fluviales, así como de desarrollo urbano. Los puertos marítimos destinados al embarque y desembarque de grandes

volúmenes de carga son una parte importante de la infraestructura de México. El aumento del transporte de mercancías por vía marítima, y la ventajosa posición geográfica de México al tener más de 11,000 kilómetros de costa en los litorales del Pacífico y Atlántico, brindan a los puertos mexicanos la oportunidad de explotar el tráfico marítimo en la zona y aprovechar su vecindad con Estados Unidos, considerada la primera potencia económica del mundo.

El proyecto en sí consiste en incrementar la profundidad del canal de navegación de -14 a -17 metros referidos al nivel de bajamar media inferior desde las escolleras hasta la terminal de usos múltiples, además se ampliara a 600 metros la dársena norte de ciaboga; desmontar el 100% de la zona norponiente, con un área de 91.55 hectáreas arboladas con mangle y tule; incluyen dragados de mantenimiento, ya que la configuración del recinto portuario no permite la formación excesiva de azolve.

En el área de estudio y zona circundante existen vegetales que se encuentran en estatus de protección especial según la Norma NOM-059-ECOL-2001 y que serán afectadas por los trabajos de desmonte.

Culebro	<i>Astronium graveolens</i>
Primavera	<i>Tabebuia chrysanta</i>
Granadillo	<i>Dalbergia granadillo</i>
Coquito de aceite	<i>Orbygnia coyule</i>
Mangle rojo	<i>Rhizophora mangle</i>
Capire	<i>Masticodendron capire</i>
	<i>Bumelia cartilaginea</i>

Del material dragado, se ocupara el 40% para relleno de patios, de cuerpos de agua y zonas inundables, el resto será depositado en zona de vertido mar adentro, localizado a tres millas náuticas a partir del morro del rompeolas del puerto. Además, se realizara dragado de mantenimiento y construcción en dársena y canales.

2.1 Potenciales impactos que está generando la ampliación del Puerto interior de Manzanillo, Col.

Son Cinco las áreas potenciales de creación identificadas, una incluye dos posiciones de atraque y dos terminales de usos múltiples, las cuatro restantes representan 124.81 hectáreas destinadas para el establecimiento de patios de almacenamiento de vehículos, la ampliación de áreas para el manejo de contenedores de las terminales especializadas, el desarrollo de actividades turísticas, el establecimiento de nuevas terminales e instalaciones y desarrollo de nuevas vías terrestres tanto de ferrocarril como de automotores.

2.1.1 Problemas especiales (Mapa 1 y 2).

2.1.1.1 Sobre el recurso aire: La presencia eventual de partículas solidas emitidas al aire durante los movimientos de tierra y excavaciones; el incremento de emisiones de ruido durante la etapa de construcción por el uso de maquinaria; la presencia de monóxido de carbono en la atmosfera debido al incremento de vehículos de combustión interna y la presencia eventual de partículas químicas producto de la fumigación a embarcaciones.

2.1.1.2 Sobre el recurso agua: El vertimiento de materiales en las etapas de construcción, el incremento de profundidad que modifica el dren natural del terreno, la contaminación que originan las descargas provenientes de los barcos, de los procesos productivos y de las instalaciones portuarias en sí, el derrame de hidrocarburos como aceites lubricantes, grasas y

combustibles provenientes de embarcaciones en mal estado o por derrame accidental y la presencia de metales pesados como el mercurio, cromo y cadmio, principales constituyentes de los residuos industriales.

2.1.1.3 Sobre el recurso suelo: La introducción de accesos, la nivelación del terreno, el cambio de uso de suelo al rellenar el área de manglar, lo cual modifica las topoformas existentes.

2.1.1.4 Sobre el recurso flora: La contaminación de su hábitat debido a la presencia de materia orgánica producto de la contaminación, los recursos flora y fauna por la eliminación del manglar al hacer el cambio de uso del suelo y el desplazamiento de aves, reptiles y mamíferos que habitaban en las inmediaciones del manglar.

2.1.1.5 Sobre el medio transformado: El incremento del flujo vehicular y naval que traerá aparejado el mejoramiento de la infraestructura y servicios portuarios y la instalación de nuevas terminales, posiciones de atraque y el desarrollo de actividades turísticas relacionado con el arribo de cruceros, aunando el incremento en la demanda de servicios públicos municipales, vivienda e infraestructura urbana, generada por el aumento en la población derivado de la oferta de empleos en el puerto.

2.1.1.6 Sobre el subsistema de comunicaciones: Se tiene considerado nuevas vías terrestres por el incremento de posiciones de atraque mismas que ocasionaran a su vez un aumento considerable en el flujo vehicular por carreteras y vías férreas de la región, las cuales son insuficientes.

2.1.1.7 Problemas socioculturales: El incremento de la población flotante que viene aparejado con la llegada de barcos, lo cual puede impactar negativamente en el ámbito de las tradiciones de pensamiento, cultural e identidad de la población local.

Analizando la cantidad de impactos que provoca este proyecto, se observa que el Estado esta directamente involucrado políticamente en todos los ámbitos y todo en pro de beneficiar totalmente al sector privado, olvidándose de los verdaderos dueños de las zonas federales, que es el pueblo, los verdaderos nativos de esa localidad que está siendo devastada física, fisiológica y moralmente.

3 Conclusión.

Es por eso que concluimos con la afirmación de que, el desarrollo sustentable es un concepto vacío, que es el eufemismo cuyo contenido práctico conlleva destrucción y devastación del medio natural y/o social que estorbe para darle funcionalidad al capitalismo. Se trata de un concepto vacío, cuya utilización por parte del Estado se utiliza como retórica política. En la práctica se muestra, que lo que menos vale es la vida y se prueba un centramiento en el poder, incluso de la vida y la muerte. Se manipula la legislación de tal forma que omita el destrozo de todo lo que estorbe para lograr fines mercantiles. El desarrollo se convierte en destrucción, en este caso del manglar y las comunidades biológicas que dependían directamente de este, para crear infraestructura estéril, que afecta directamente a una amplia población que vivía de la pesca. Actualmente no existen posibilidades de rehacer la pesca y sus viviendas quedaron expuestas a las agresiones naturales como los huracanes. Desapareció el hábitat de los organismos que ahí se reproducían y la barrera protectora. La sustentabilidad se ha convertido en una falacia, que al destruir todo lo que daba subsistencia y protección a la población de Manzanillo, se pierde. Al igual que esa reciprocidad que en teoría dice que

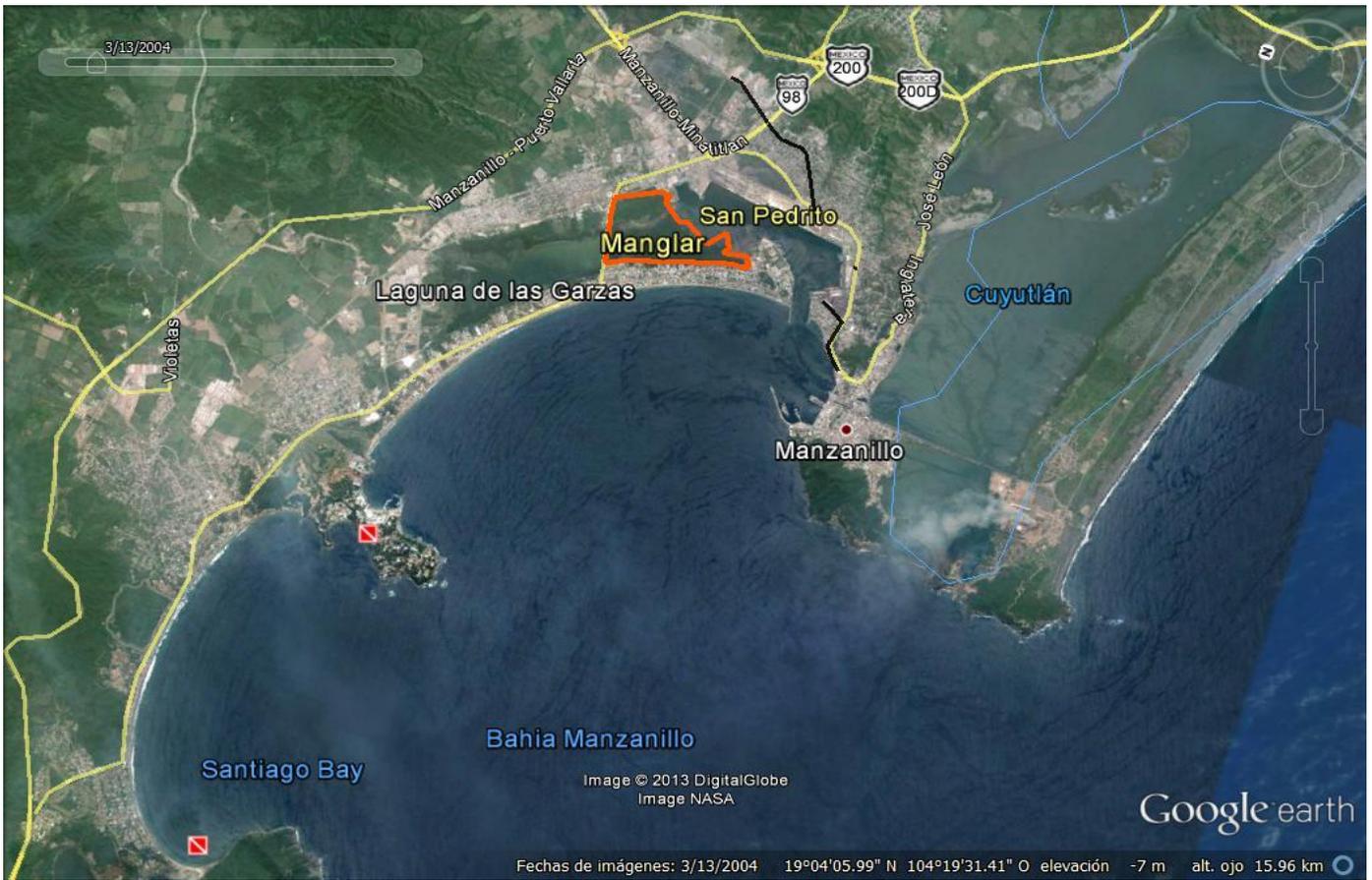
debe conservar entre lo social-económico-ambiental-cultural. Esto ocurrió sin consentimiento social y el resultado los han dejado totalmente desprotegidos.

Bibliografía

- ❖ Ávila F. F y Ávila M. C. (2010). El concepto de biopolítica en Michel Foucault. *Revista de Filosofía A Parte Rei* 69. Mayo.
- ❖ Castro, Edgardo (2004). *El Vocabulario de Michel Foucault. Un recorrido alfabético por sus temas, conceptos y autores.* Universidad Nacional de Quilmes, 376 pp.
- ❖ Esposito, Roberto (2005). *Immunitas. Protección y negación de la vida.* Traducido por Luciano Padilla López. Buenos Aires: Amorrortu, 251 pp.
- ❖ Esposito, Roberto (2009) *Comunidad, inmunidad y biopolítica.* Traducido por Alicia García Ruiz. España: Herder, 204 pp.
- ❖ Delgado Díaz, Carlos J. (1999), *Cuba Verde. En busca de un modelo para la sustentabilidad en el siglo XXI.* Cuba: José Martí, 430 pp.
- ❖ Foucault, Michel. (2000). *Defender la Sociedad: Curso en el College de France (1975-1976).* Traducción al castellano de Horacio Pons. Primera edición. Primera reimpresión. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina.
- ❖ Google earth. Image © 2013 DigitalGlobe Image Nasa. Fecha de imagen 3/13/2004. 19°04'05.99"N 104°19'31.41"O.
- ❖ Google earth. Image © 2013 DigitalGlobe Image Nasa. Fechas de imágenes 3/13/2004; 6/10/2009 y 3/30/2012: 19°04'37.25"N 104°17'51.63"O.
- ❖ Martínez Alier, Joan (2004), "Los Conflictos ecológico-distributivos e indicadores de sustentabilidad", *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica*, Vol. 1:21-30.
- ❖ Diario Oficial del miércoles 6 de marzo de 2002. (Segunda Sección) SECRETARIA De Medio Ambiente y Recursos Naturales. Norma Oficial Mexicana NOM-059-ECOL-2001, Protección ambiental-Especies nativas de México de flora y fauna silvestres-Categorías de riesgo y especificaciones para su inclusión, exclusión o cambio-Lista de especies en riesgo.
- ❖ Wallerstein, Immanuel (2004), "El concepto de desarrollo". En: *Impensar las Ciencias Sociales: Límites de los paradigmas Decimonónicos.* México: Siglo XXI. Cap. 2, pp. 47-87.
- ❖ Administración Portuaria Integral de Manzanillo, Colima. Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2007-2012. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- ❖ Administración Portuaria Integral de Manzanillo, Colima. Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2012-2017. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

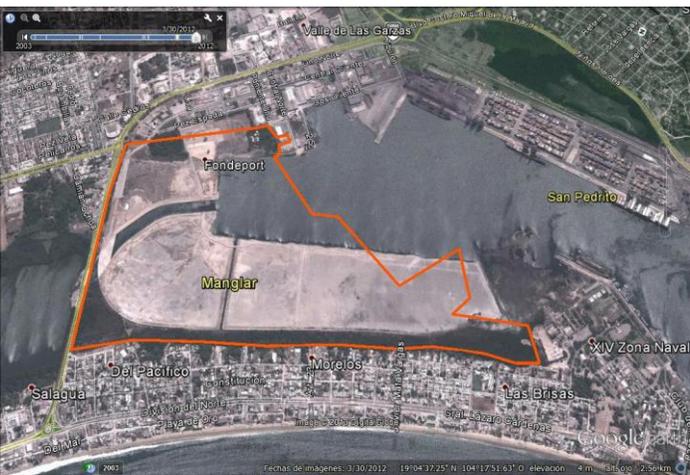
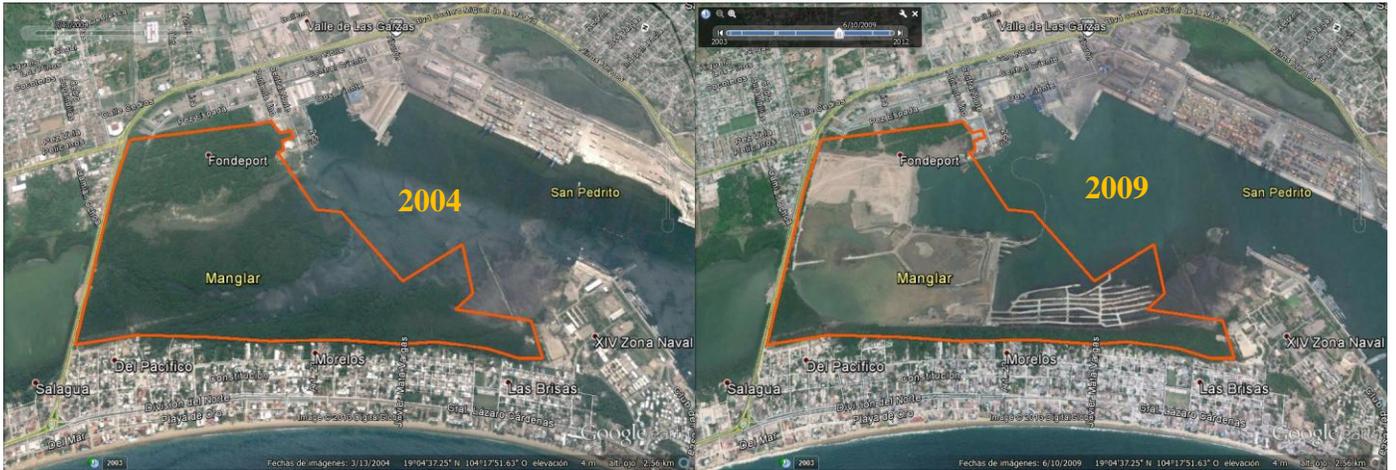
Anexo

Mapa 1. Bahía de Manzanillo, Col. en el 2004



Google earth. Image © 2013 DigitalGlobe Image Nasa.

Mapa 2. Cronología de la deforestación y relleno del Área de Manglar (cambio de uso de suelo) para la ampliación del Puerto Interior de Manzanillo, Col.



Google earth. Image © 2013 DigitalGlobe Image Nasa.

2012