

# Escripta

---

PESCA Y DESARROLLO PORTUARIO  
EN MANZANILLO: GRUPOMAR Y LA INDUSTRIA  
ATUNERA EN LA REGIÓN CENTRO OCCIDENTE  
DE MÉXICO DURANTE EL SIGLO XX

FISHING AND PORT DEVELOPMENT  
IN MANZANILLO: GRUPOMAR AND THE TUNA  
INDUSTRY IN THE CENTRAL- WESTERN REGION  
OF MEXICO DURING THE 20TH CENTURY

**Gabriel Rodríguez Pérez**  
[orcid.org/0009-0002-2162-4341](https://orcid.org/0009-0002-2162-4341)

Recepción: 1 de agosto de 2024  
Aceptación: 30 de octubre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC.SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

# PESCA Y DESARROLLO PORTUARIO EN MANZANILLO: GRUPOMAR Y LA INDUSTRIA ATUNERA EN LA REGIÓN CENTRO OCCIDENTE DE MÉXICO DURANTE EL SIGLO XX

## FISHING AND PORT DEVELOPMENT IN MANZANILLO: GRUPOMAR AND THE TUNA INDUSTRY IN THE CENTRAL- WESTERN REGION OF MEXICO DURING THE 20TH CENTURY

Gabriel Rodríguez Pérez<sup>1</sup>

### Resumen

Este trabajo aborda el inicio de las actividades económicas más importantes del puerto de Manzanillo durante el siglo xx, particularmente el comercio marítimo y en menor medida la pesca ribereña, actividades económicas que transformaron a Manzanillo en un potencial polo de desarrollo hasta convertirse en uno de los puertos más importantes del centro occidente mexicano. El objetivo de este artículo es señalar cómo es que la pesca en Manzanillo fue marginada durante décadas como consecuencia del enfoque del puerto hacia el tráfico de mercancías, hasta tener un auge en los años 80 mediante la implementación de políticas públicas que atendieron las principales necesidades de infraestructura y servicios. En este contexto, surge el complejo pesquero más importante de Colima y la región centro-occidente, el cual, a lo largo de los años, recibió significativas inversiones tanto del sector federal y privado como del empresario español Antonio Suárez Gutiérrez, CEO de Grupomar. En este análisis, se examinará la participación de dicha empresa en la industria atunera nacional.

**Palabras clave:** Industria atunera, Desarrollo portuario, Desarrollo pesquero, Ventaja comparativa, Ventaja competitiva.

---

<sup>1</sup> Facultad de Estudios Internacionales y Políticas Públicas de la Universidad Autónoma de Sinaloa.  
Correo [gabrielrodriguez@uas.edu.mx](mailto:gabrielrodriguez@uas.edu.mx)

## Abstract

This paper examines the emergence of the most significant economic activities in the port of Manzanillo during the 20th century, particularly maritime trade and, to a lesser extent, coastal fishing—activities that transformed Manzanillo into a potential development hub, ultimately becoming one of the most important ports in central-western Mexico. The aim of this article is to highlight how fishing in Manzanillo was marginalised for decades due to the port's focus on cargo traffic, until it experienced a boom in the 1980s following the implementation of public policies that addressed key infrastructure and service needs. In this context, the most important fishing complex in Colima and the central-western region emerged, receiving significant investments over the years from both the federal and private sectors, as well as from Spanish businessman Antonio Suárez Gutiérrez, CEO of Grupomar. This analysis will explore the company's role in the national tuna industry.

**Keywords:** Tuna industry, Port development, Fishing development, Comparative advantage, Competitive advantage.

## Introducción

En el noroeste del estado de Colima se encuentra el puerto de Manzanillo, ubicado en el centro del litoral del Pacífico mexicano, limitando con los municipios de Armería, Coquimatlán, Minatitlán y con el estado de Jalisco. Actualmente, por su posición geográfica que facilita el comercio marítimo, y por su cercanía con los grandes centros industriales del país, Manzanillo es uno de los puertos más importantes de la Región Centro-Occidente de México<sup>2</sup> (Ver Figura 1).

---

<sup>2</sup> De acuerdo con Eric Van Young (1987, pp. 257-258) el concepto región es la «especialización» de una relación económica, un espacio geográfico con una frontera que lo activa, la cual estaría determinada por el alcance efectivo de algún sistema cuyas partes interactúan más entre sí con los sistemas externos. Por otra parte, según el Programa Nacional de Desarrollo Urbano, la región centro occidente a la que hacemos referencia, es una de las 9 regiones geográficas existentes en nuestro país, y la comprenden las entidades federativas de Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas.

De acuerdo con Guillermo Woo (2002, p. 88) desde mediados de la década de los cincuenta, las políticas públicas nacionales influyeron en el crecimiento económico de la región centro-occidente.<sup>3</sup> En el caso de Manzanillo, fue necesaria una fuerte inversión tanto de la iniciativa privada como de los gobiernos federal, estatal y municipal, con el propósito de aprovechar plenamente las ventajas comparativas y competitivas que hasta entonces no habían sido explotadas en su totalidad.

En el censo de recursos naturales de la denominada «Esmeralda del Pacífico» o «Capital mundial del pez vela» destacan los espacios aptos para la actividad agrícola, así como la riqueza en recursos mineros, silvícolas, pecuarios y pesqueros. Su litoral, además, ha sido aprovechado mediante la instalación de infraestructura portuaria, lo que ha incentivado el desarrollo del comercio marítimo internacional.

**Figura 1.** Estados que conforman la región centro occidente de México



Nota. Bernache, 2012, p. 2.

<sup>3</sup> En el contexto nacional, el crecimiento económico regional es paralelo al denominado «Milagro Mexicano» o «Desarrollo Estabilizador», nombre con el que se le conoce al periodo entre 1954 y 1970, donde nuestro país evidencia un notable crecimiento económico y un control inflacionario.

## El desarrollo portuario

Podemos afirmar que los orígenes de la actividad portuaria en nuestro país se remontan a la época de la conquista. Desde los inicios del México independiente, la administración y gestión de los puertos mexicanos le correspondía a la Marina de Guerra, puesto que no existía una división con la Marina Mercante (Anda, 1999, pp. 215-217). Posteriormente, a lo largo de la historia se suscitaron diversos cambios referentes a la administración portuaria, en primera instancia quien tuvo esta responsabilidad fue la capitanía de puerto, luego la administración aduanera, y finalmente fue la Secretaría de Marina a través de sus dependencias (Martínez, 2002, p. 1).

Durante los diferentes periodos de administración, una de las dependencias que se encargó de la ejecución de los trabajos portuarios fue el ejecutivo federal a las organizaciones de trabajadores, ya que era quien autorizaba la prestación de los servicios públicos de maniobras en los puertos o en zonas marítimas de jurisdicción federal. Con el tiempo, esta organización resultó obsoleta e ineficiente, por lo tanto, se originaron los gremios de trabajadores y los radios de acción. En un principio esta nueva organización resultó lenta e incluso peligrosa por el escaso uso de maquinaria y equipo de protección; sin embargo, este sistema organizacional posteriormente mejoró y corrigió las deficiencias que adoleció en sus inicios. Fue así como los gremios de estibadores portuarios operaron en los principales puertos de carga del país, como Veracruz, Lázaro Cárdenas, Altamira, o Manzanillo (Martínez, 2002, p. 1).

Respecto a la historia del puerto de Manzanillo, podemos afirmar que la modernidad y la competitividad del puerto como punto de enlace marítimo y ferroviario, tuvo su origen en 1906 cuando la federación inició la construcción del rompeolas, el malecón, los canales de saneamiento en las lagunas de Cuyutlán y San Pedrito, y las obras ferroviarias para el transporte de mercancías iniciadas por el presidente Porfirio Díaz (Martínez, 2018, p. 3). Con esto, se pretendía sacar al puerto de su atraso, hacerlo más higiénico, traer progreso económico a sus habitantes, y lograr un importante intercambio comercial con otras naciones aprovechando la estratégica posición geográfica de Manzanillo,

de esta manera, convertir a la localidad en uno de los puertos más importantes de la región centro occidente.

Entre 1924 y 1927, por órdenes del presidente Plutarco Elías Calles, se suscitaron otra serie de obras portuarias que encaminaron a Manzanillo para convertirse en un importante puerto de la época; como la ampliación del muelle, la autorización del puerto para los servicios de cabotaje y altura, la elevación del malecón a 5 metros sobre el nivel del mar, así como la pavimentación de las principales calles del centro de la ciudad (Martínez, 2018, p. 3).

Para febrero de 1944, por decreto del presidente Manuel Ávila Camacho, se expropiaron los terrenos ganados al mar con el propósito de instalar ahí la Zona Naval Militar, siendo ese mismo año cuando comenzó la construcción del Muelle Fiscal de Manzanillo y de sus respectivas bodegas, obra que estuvo a cargo de la Secretaría de Marina y que concluyó en 1951; mismo año en que comenzó «La Marcha al Mar»,<sup>4</sup> programa federal que modernizó los principales puertos mexicanos. Cabe destacar, que el desarrollo portuario de Manzanillo dio pasos agigantados durante las administraciones presidenciales de Gustavo Díaz Ordaz y Luis Echeverría, ya que, en este lapso, se llevó a cabo el dragado de la Laguna de San Pedrito y la eventual construcción del Puerto Interior en la periferia de esta.

Aunque de manera no oficial, y en el marco de los festejos por el Día de la Marina, el puerto interior de Manzanillo fue preinaugurado en junio de 1970 por el entonces secretario de Marina, almirante Antonio Vázquez del Mercado. Sin embargo, fue hasta el 9 de agosto de 1971 cuando el presidente Luis Echeverría encabezó la inauguración oficial y la apertura definitiva del puerto (Martínez, 2011, p. 1). Según Martínez, en aquel momento se le describía como un puerto «muy moderno»:

[... ] Pero que por sus dimensiones reducidas no se pensaba que pudiera destacar tanto. Aquel espacio para el embarque, almacenamiento y desembarque de

---

<sup>4</sup> Durante el sexenio del presidente Adolfo Ruiz Cortines, y siendo secretario de Marina el general Rodolfo Sánchez Taboada, se proyectó el más ambicioso programa marítimo hasta entonces, al cual se le dio el nombre de «Programa Marítimo» y al que el pueblo llamó «Marcha al Mar»; el cual tuvo como objetivo aprovechar al máximo las riquezas y los recursos naturales que proporcionaban los amplios litorales mexicanos (Secretaría de Marina, 2020).

mercancías, por muchos años estuvo bardeado con paredes de concreto blanco, de manera que eran pocos los manzanillenses que sabían cómo era el puerto por dentro. En la colonia Burócrata, al lado del Puerto Interior, se asentaron muchas oficinas relacionadas con la actividad que se empezó a desarrollar, mientras que Las Brisas, antes una colonia pegada al Centro Histórico, quedó al otro lado de la entrada del puerto, quedando afectada y marginada por algunas décadas.

La culminación de obras en el Puerto Interior simbolizó la entrada del primer barco carguero de gran calado en 1972, «El Salvada» (Martínez, 2011, p. 1), un buque de bandera británica con más de 10 años de servicio y propiedad de la naviera «Salvesen Lines», fundada por el afamado empresario noruego Christian Salvensen. Se habla de que la inversión total para habilitar el puerto fue de 250 millones de pesos (Martínez, 2011, p. 1), ya que las nuevas instalaciones quedaron revestidas de equipo especializado para el manejo de azúcar y de cereales a granel, lo que permitió la mejor distribución hacia el interior del país a un menor costo. Desde tiempos tempranos se reconocía el gran potencial estratégico de Manzanillo, y con su consolidación como puerto moderno se le dotó de la capacidad para movilizar minerales, especialmente aquellos ubicados dentro de su zona de influencia, como el carbón y el espato flúor (fluorita).

Por otra parte, podemos señalar que las obras realizadas en el nuevo puerto consistieron en la construcción de la barda perimetral, el canal de acceso, la dársena de maniobras, muelles de altura con longitud sumada de 450 metros para el manejo de carga general, patios de almacenamiento y maniobras, y áreas para instalaciones mecanizadas que facilitaran el movimiento de contenedores (Santoyo, 2001, p. 2); lo que motivó la apertura marítima hacia la costa oeste del continente americano, y a la llamada «Cuenca del Pacífico», con China, Corea, Japón, Taiwan, Indonesia, Malasia, Singapur, Filipinas, Australia y Nueva Zelanda.

Más adelante, a principios de los años setenta, emerge la «Comisión Nacional Coordinadora de Puertos», conformada de manera tripartita por el gobierno, los trabajadores portuarios y los usuarios. Uno de los propósitos principales de esta comisión era atender de manera más efectiva las demandas tanto de

los trabajadores como de los usuarios; para los primeros, se buscaba mejorar sus condiciones laborales, mientras que, para los segundos, se establecía una estructura tarifaria adecuada, se garantizaba seguridad y protección para las cargas. Asimismo, en 1971 se crea la empresa «Servicios Portuarios de Manzanillo S.A. de C.V.» (SEPOMAN) cuyo cometido era contar con una única organización de trabajadores para llevar a cabo las maniobras, coordinar la participación de los usuarios en su capital social, adquirir un equipamiento portuario adecuado y capacitar al personal para aumentar la productividad y la calidad en la prestación de los servicios.<sup>5</sup>

## El desarrollo pesquero

Hasta antes de la década de los ochenta la participación del estado de Colima en la industria pesquera nacional había sido mínima; sin embargo, la pesca costera y artesanal en Manzanillo es una de las actividades que dieron vida y sustento al desarrollo del puerto.

Durante el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, la Laguna de San Pedrito fue el escenario de la bonanza pesquera del puerto, pero dejó de ser tan productiva hasta 1932 cuando un maremoto azotó a la región y como consecuencia del desarrollo de Manzanillo como puerto para el transporte de mercancías, la productividad pesquera se trasladó hacia la Laguna de Coyutlán y «La playita de en medio» (S.A., 19 de junio de 1988, p. 1).

La Laguna de Coyutlán tradicionalmente era el medio que cubrían las necesidades pesqueras de Manzanillo y las principales especies capturadas eran camarón, huachinango, lisa, mojarra, jaiba, y hasta antes de que se crearan leyes para su protección, dorado y tortuga (S.A., 19 de junio de 1988, p. 1). Por su parte, La Playita de En Medio fue testigo de las actividades fundamentales en la vida del puerto, la pesca y la estiba; en este lugar convergía la actividad de los estibadores descargando el producto de los barcos, y para la década de los

<sup>5</sup> Administración Portuaria Integral (API) Manzanillo. (s.f.). Información general. Puerto Manzanillo. Recuperado el 27 de junio de 2024, de <https://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020207/informacion-general.html>

30, los carpinteros de la ribera construían botes pesqueros que tenían como destinos el puerto de Salina Cruz Oaxaca y varios más de la península de Baja California (Hernández, 2008, p. 1). Se dice que importantes inversionistas provenientes de diversas partes de México llegaron a La Playita de En Medio para solicitar la construcción de embarcaciones elaboradas con maderas de guayabillo, zangualica y barcino, maderas regionales de gran dureza, ideales para recubrir los cascos de las naves que se aventuraban a pescar hasta las Islas Marietas en Nayarit o los puertos de Guerrero y Michoacán.

Podemos afirmar que la pesca, la carpintería, y en menor medida la herrería, fueron un conjunto de actividades económicas conexas que durante el periodo de bonanza pesquera, fueron prioritarias en la Playita de en Medio; por su parte, los talleres de herrería se encargaban de la construcción de herrajes y anzuelos para los botes pesqueros, y como material se usaba muelles de furgones de ferrocarril, pues se requería dureza para soportar los violentos jalones de los enormes tiburones que se capturaban en esa época (Hernández, 2008, p. 1).

Por otra parte, al estallar la Segunda Guerra Mundial surgieron nuevas actividades económicas en Manzanillo, como la pesca de tiburón, que motivó la creación de una enorme flota de embarcaciones menores, y un crecimiento en el gremio de trabajadores dedicados a la pesca del escualo y a su preparación en pieles y carne seca; así mismo, las grandes cantidades de vitamina «A» que se obtenía del hígado de tiburón, convirtió su captura en una verdadera industria que dio ocupación a millares de personas y sirvió, además, como fuente de divisas al exportarse en un alto porcentaje a los Estados Unidos.<sup>6</sup> De acuerdo con Román (2013, p. 27) a los tiburones se les extraía el hígado y se les cortaban las aletas, las cuales tenían una gran demanda en el Lejano Oriente. Los hígados eran enhielados y enviados hacia Estados Unidos por agencias de esa

<sup>6</sup> La noticia del magnífico negocio en Manzanillo se extendió por toda la república y pronto llegaron empresarios de diversas partes, atraídos por las fabulosas utilidades que se lograban, según Raúl Zuazo, al puerto llegaron los empresarios: Alfredo Woodward Téllez, Alfredo Ruiseco, Fernando del Río, Salvador López Curiel, Douglas McDonald, Fernando Solórzano, Jesús Godínez, Salvador Bayardo, Adolfo Aparicio, Luis Pérez, Luis Gutiérrez Chopín y Alejandro Melgoza, entre otros (Zuazo 1999, p. 95).

nacionalidad establecidas en Guaymas, Mazatlán y Manzanillo, vendiéndose allá entre 3.50 y 6 pesos el kilogramo, dependiendo su calidad vitamínica.

También, cabe señalar que la captura desmesurada de esta especie redujo a los tiburones de las costas de Colima, de manera que los pescadores debían trasladarse hasta las Islas Marietas y las costas de Oaxaca. Cada vez fue más difícil obtener un número considerable de latas con hígado por embarcación y sumado a la culminación de la Segunda Guerra Mundial, apareció en el mercado la vitamina “A” sintética, que desplomó a la natural derrumbando con ello el precio del hígado de tiburón<sup>7</sup> hasta convertir la actividad en un negocio incosteable y dar por terminada la época dorada de la pesca de escualos (Zuazo, 1999, p. 197).

Al término de la Segunda Guerra Mundial, en Manzanillo se acabó el auge de la pesca de tiburón y se da impulso a la pesca de escama. Desde Manzanillo hacia el noroeste del país, se inició el descubrimiento de varios arrecifes que en el fondo albergaban una gran biodiversidad de peces, crustáceos y moluscos, lo que trajo como resultado que entre los años cincuenta y setenta, cientos de pescadores colimenses iniciaran una emigración hacia otros puertos pesqueros, principalmente a Topolobampo y Mazatlán, Sinaloa (Hernández, 2008, p. 1).

Como resultado de lo anterior, la rentabilidad del sector pesquero disminuyó, lo que provocó una escasa atención por parte de las autoridades estatales y federales hacia los cooperativistas y armadores manzanillenses. Posteriormente, en 1983, se implementó el denominado «Plan Colima», cuyo objetivo, en el ámbito pesquero, fue incrementar los niveles de alimentación de la población estatal y regional, así como fomentar la generación de empleos mediante la modernización de la base productiva y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos.

---

<sup>7</sup> Aunque la rentabilidad de la pesca de tiburón era estable, a finales de los años 40 se vio afectada debido a la sustitución del aceite de hígado de tiburón por extractos vegetales que resultaban más baratos para la obtención de vitamina A. Aunque esta actividad fue impulsada por la demanda norteamericana, esta se vio agravada al disminuir sus exportaciones.

## **El plan Colima: «Pescado de Colima S.A» y el origen de la industria atunera en Manzanillo**

El Plan Colima surgió como resultado del minucioso análisis efectuado por la «Secretaría de Programación y Presupuesto», así como también, de la consulta popular realizada en octubre de 1981, cuando Miguel de la Madrid Hurtado iniciaba su campaña como candidato a la Presidencia de la República por el Partido Revolucionario Institucional (PRI). En la consulta, aportaron datos los propios colimenses sobre la problemática de su entidad, y al mismo tiempo, contribuyeron con planteamientos y alternativas de solución.

Dada la importancia nacional y regional que ha tenido Manzanillo a lo largo de la historia, autoridades de las distintas secretarías, en conjunto con la gobernadora del estado de Colima Griselda Álvarez Ponce de León, se realizó una reunión el 29 de abril de 1983 para conocer la problemática del puerto (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 25). A partir de esa fecha, la Secretaría de Programación y Presupuesto se abocó a la realización del Plan Colima; para ello, se apoyó en la consulta popular, en las opiniones del Gobierno del Estado, en las de los diez Ayuntamientos, y en las distintas secretarías del estado y sus delegados en la entidad.

Oficialmente, el Plan Colima lo dio a conocer el Presidente de la República Miguel de la Madrid Hurtado, como el segundo Plan Estatal de Desarrollo el 25 de agosto de 1983, en la ciudad de Colima, Colima. Fueron varios los objetivos fijados para Manzanillo, entre los cuales destacan: 1.- Convertir a Manzanillo en el principal puerto de altura del Pacífico, 2.- Construir la carretera Guadalajara-Colima-Manzanillo, 3.- Rehabilitar la estructura ferroviaria, 4.- Erigir el aeropuerto de Colima, y 5.- Dragar el Puerto Interior de San Pedrito (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 29).

El proyecto estratégico de convertir a Manzanillo en un detonador del desarrollo industrial y comercial del país, recibió un fuerte impulso al ordenar sistemáticamente las obras del Plan Colima por orden de prioridad. En el ramo portuario, desde 1981 se planteaba la necesidad de terminar el dragado en el Puerto Interior de San Pedrito, obra que culminó con la draga belga Vesalius en 1985 (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 84), lo que trajo

consigo el ingreso de barcos de gran calado. Además, se consolidó el puerto al terminar 300 metros más del muelle de la banda «B», la cual requirió de obras como pedraplenes, rellenos, pavimentos, agua potable, alumbrado, vías férreas y patio de contenedores, para así iniciar, en 1986, 680 metros de la banda «C», lo que aumentó la infraestructura portuaria en 980 metros de muelle.

Por otra parte, en el ramo pesquero, se buscaba transformar a Manzanillo como el puerto atunero más importante de consumo interno, motivo por el cual se fijaron los siguientes objetivos:

- 1) Instalar una planta enlatadora de atún
- 2) Culminar el muelle pesquero
- 3) Establecer una planta congeladora de productos de escama
- 4) Ampliar la flota pesquera
- 5) Extender e intensificar los programas de acuicultura
- 6) Tener una mejor programación e investigación de los recursos pesqueros en la Zona Económica Exclusiva (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 30).

Con el fin de promover el empleo y el desarrollo de la actividad, la terminal pesquera de Manzanillo requirió de la inversión de capital privado para instalar procesadoras de escama y atún; por lo tanto, la Coordinación del Plan Colima impulsó al gobierno federal, estatal, e instituciones bancarias, la creación de un proyecto que estimulara las fases de captura, y la concurrencia y el arraigo de embarcaciones; este proyecto llevó por nombre «Pescado de Colima».

A finales de 1986 se inició la construcción de las instalaciones de la empresa paraestatal Pescado de Colima S.A. de C.V., así como los trabajos de ingeniería, diseño, obtención de créditos y licitaciones para la edificación de la planta industrial (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 89). La empresa pesquera de coinversión franco-mexicana, se constituyó el 24 de octubre de 1986 con un capital de 10 millones de pesos, y tuvo como accionistas tanto a empresas paraestatales, como al Gobierno del Estado de Colima y al empresario Karim Assam Assam, representante de la firma francesa Alsthom (Ver Cuadro 1).

Cuadro 1. Accionistas y capital de la empresa Pescado de Colima S.A. de C.V.	
Pescado de Colima S.A. de C.V.	
Accionista	Capital
Pesca Industrial Corporativa S.A. de C.V.	\$ 5 200 000.00 (Cinco millones doscientos mil pesos)
Gobierno del Estado de Colima	\$ 1 200 000.00 (Un millón doscientos mil pesos)
Productos Pesqueros Mexicanos S.A. de C.V.	\$ 1 200 000.00 (Un millón doscientos mil pesos)
Rigoberto Díaz Rizo	\$ 800 000.00 (Ochocientos mil pesos)
Karim Assam Assam	\$ 800 000.00 (Ochocientos mil pesos)
TOTAL	\$ 10 000 000.00 (Diez millones de pesos)

Nota. Elaboración propia basado en los datos del *Instituto para el Registro del Territorio del Estado de Colima*, en adelante IRTEC.

Oficialmente la empresa entró en operaciones en septiembre de 1989, pero a partir de ahí, su panorama se tornó incierto a causa de varios motivos. El primero de ellos, fueron los constantes reclamos de los vecinos quienes demandaban la reubicación de la empresa por los olores fétidos que desprendían los residuos de materia prima, y por otro lado, tenemos la emigración de los trabajadores hacia otros puertos como Mazatlán y Guaymas, ya que, al no contarse con una flota de altura en Manzanillo, la productividad de la empresa decreció y la mayoría de los pescadores decidieron buscar fortuna en otros lugares (Zuazo, 1993, p. 4).

Por lo anterior, se buscó la manera de lograr asociaciones con otras empresas para lograr la distribución de atún enlatado y satisfacer la demanda del mercado nacional; fue así como surgió la asociación de Pescado de Colima con «Marindustrias S.A. de C.V.», empresa propiedad del empresario Antonio Suárez Gutiérrez, quien posteriormente, compraría la planta industrial de «Pescado de Colima» (García, 1993, p. 1).

### **El surgimiento de «Marindustrias S.A. de C.V.»**

Marindustrias se constituyó el 8 de noviembre de 1993 con un capital de \$150 000.00 pesos. Tuvo como accionistas al empresario de origen español

Antonio Suarez Gutiérrez con \$90 000.00, y a la empresa «Marítima Industrial Pesquera» con \$60 000.00 (IRTEC, Folio mercantil N° 081950). Fue hasta 1994, cuando inicia labores gracias a una operación que hace en conjunto con el Banco de Comercio Exterior y el Estado de Colima, para operar la planta de Pescado de Colima, la cual al poco tiempo de iniciar operaciones se quedó estancada y no tuvo el resultado esperado (Torres, 2008, p. 8).

Después de 3 años de asociación, y debido al éxito y aceptación de las marcas «Tuny», «Maratún» y «Nicolasa», el 30 de junio de 1996 Marindustrias decide comprar la planta industrial y terminar la asociación antes mencionada (S.A., 3 de julio de 1996, p. 5). A partir de ese año, la empresa inicia las capturas con apenas tres embarcaciones, pero tendría su mejor bonanza a partir del 2001 cuando los buques «María Valeria» y «María Verónica», lograron romper los récords nacionales de captura. Se habla de que en tan solo 10 días se logró el trabajo de 3 meses, teniendo como resultado una descarga de 1460 toneladas; 520 del «María Verónica» y 940 del «María Valeria». Con este nuevo récord, se logró la disminución en los gastos de operación, ya que las provisiones y el combustible, se redujeron considerablemente (Sánchez, 2001, p. 1).

### **La flota atunera manzanillense**

En 2003, y por tercer año consecutivo, Marindustrias volvió a batir los récords de pesca, esta vez con el buque «María Luisa» a cargo del técnico portugués José Verissino Gouncalvez, quien logró capturar en el año la cantidad de 9600 toneladas, lo que significó que, a tan solo 10 años de haberse constituido, Marindustrias se convirtiera en la segunda empresa atunera más importante del país (Shaphit, 2003, p. 1).

Para el año 2007, y con tan solo 4 embarcaciones (María Luisa, María Fernanda, María Verónica y María Delia), la flota pesquera de Marindustrias se clasificaba como la más eficiente del país, ya que, para obtener una mejor producción, todas sus embarcaciones contaban con una tripulación de 25-26 trabajadores, redes de cerco, radares, satélites, helicópteros y sonares. Según

las palabras del CEO de Grupomar,<sup>8</sup> Antonio Suárez, Marindustrias supo conjugar la utilización de tecnología de punta con personal bien capacitado, lo que fue el principal factor para distinguirse de sus demás competidores y a su vez colocarse en los primeros lugares de producción. Por ejemplo, tenemos a los técnicos de pesca José Virissimo, Alberto Loaeza y Jorge Torres, quienes colocaron a la flota atunera manzanillense en los primeros lugares de captura sin la necesidad de trasladarse a lugares distantes en aguas internacionales (Valdéz, 2007, p. 1).

A partir del 2011 surgió la necesidad de ampliar la flota de Marindustrias, por lo cual se proyectó una inversión superior a los 1000 millones de pesos para mandar a construir 3 nuevas embarcaciones en los astilleros de Gijón España las cuales llevaron por nombre «Gijón», «Oaxaca» y «Manzanillo», lo que garantizó la incorporación de por lo menos 100 nuevos trabajadores (Sánchez, 2007, p. 1). El primer buque en arribar al puerto de Manzanillo fue el «Gijón», con una dimensión de 78 metros de eslora y que alcanzaba una velocidad de hasta 18 nudos, tuvo un costo de 25 millones de dólares y fue construido por la empresa «Armon» en el astillero «Juliana» de Gijón, España (Lozoya, 2014, p. 1). En julio del 2014 arribó el segundo atunero, el Oaxaca, de idénticas proporciones y costos que los otros dos (Lozoya, 2014, p. 1) y finalmente, el último en incorporarse a la flota fue el Manzanillo, el cual fue abanderado en mayo del 2015 por el titular de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), Enrique Martínez y Martínez, y por el Gobernador del estado de Colima, Mario Anguiano Moreno (S.A., 18 de mayo de 2015, p. 8).

Las 3 nuevas embarcaciones de Grupomar fueron parte de los 7 nuevos buques que se mandaron a fabricar a España por empresas mexicanas para fortalecer y elevar el rendimiento de la flota atunera nacional. De acuerdo a las palabras del presidente Enrique Peña Nieto:

---

<sup>8</sup> «Grupo Marítimo Industrial S.A. de C.V.», empresa tenedora de acciones constituida en 2003, encargada de administrar las compañías donde el señor Antonio Suárez Gutiérrez figura como accionista mayoritario. I.R.T.E.C.

Sin duda es un paso muy importante que dieron varios empresarios del sector pesquero en México, un gran esfuerzo para elevar el rendimiento y aprovechar los litorales del país; y hoy quiero felicitar a Don Antonio Suárez y toda su empresa, pero sobre todo a los trabajadores y pescadores que son el alma de este sector, por esa labor que hacen para producir más, generar más alimentos y más fuentes de empleo para los mexicanos (Jiménez, 2014, p. 1).

### **La planta procesadora: inversiones e innovación**

Después de la adquisición de la planta industrial de Pescado de Colima, eran altas las expectativas puestas en Marindustrias, pues se vislumbraba una mayor producción y la generación de nuevas fuentes de empleo, ya que se le daba preferencia a la mano de obra femenina que representaba más de 60 por ciento de la planta laboral (Valencia, 1998, p. 11). Para 1998, con una plantilla de más de 1300 empleados, la empresa pasó a producir de 90 mil a 200 mil cajas de atún enlatado por mes, con lo que aseguró ventas de hasta 10 millones de dólares, motivo por el cual se planteó la ampliación del grupo industrial, con la construcción de nuevas instalaciones como astilleros, talleres, central de combustibles, y diversas obras. Hasta ese entonces, Marindustrias había invertido alrededor de 50 millones de dólares, lo que propició un aceleramiento en el crecimiento de la empresa al grado de poder exportar a los principales destinos de Centro y Sudamérica y Europa (Quiles, 1998, p. 1).

Primeramente, se hace mención de la planta de harina de pescado que surgió en 1998 como un importante aliciente de la cadena productiva, ya que como mencionamos anteriormente, una de las mayores quejas de los vecinos de las colonias cercanas a la empresa, fue el de los malos olores que desprendían los residuos de la planta, por tal motivo, en agosto de ese mismo año entró en operaciones la fábrica de harina de pescado, la cual se encargó de generar 50 nuevos empleos (Marcos, 1998, p. 1). Además, esta obra se unió a la planta tratadora y el nuevo frigorífico que inauguró el presidente Ernesto Zedillo, las cuales tuvieron un costo de 6 millones de pesos y 4 millones de dólares, respectivamente (Valencia, 1998, p. 1). Por lo anterior, para 1999 la empresa

se fijó la meta de producir 3 millones de cajas de atún y una captura de 15 mil toneladas, ya que además de las obras portuarias, también se buscaba ampliar la flota (Hernández, 1999, p. 1).

Si hablamos de innovación y diversificación productiva, el caso de Marindustrias es un claro ejemplo de ello. Gracias a la pujanza de Antonio Suárez que constantemente buscaba presentar al mercado productos innovadores y, sobre todo, de calidad y a bajo costo, a partir del 2004 se colocó en el mercado nacional una variada gama de productos como el pollo, salmón y atún en presentación de ensalada, con el distintivo de que la lata tenía un diseño «abre fácil». La introducción de la ensalada y la innovadora lata, resultó ser un detonante para la industria avícola y agrícola del estado de Colima, ya que, a partir de aquí, se realizaron negociaciones para posicionar estos productos en las principales cadenas de autoservicios (Shaphit, 2004, p. 3).

Es necesario mencionar que este proceso de innovación y diversificación, surgió ante la necesidad de buscar nuevas alternativas antes las bajas capturas de atún; ya que, de palabras del director de operaciones de Marindustrias, Alberto García Canchola:

Cuando hablamos de innovación no solo estamos hablando de innovar productos, sino también de innovar procesos para ser líderes en ciertos esquemas de autoservicios, ser líderes en presentaciones del producto, y en ese sentido fuimos primeros, como empresa, en colocar en el mercado las ensaladas de atún enlatadas; posteriormente fuimos los primeros en sacar el sistema de abre fácil en el atún, y fuimos los primeros en ofrecer los multienvases, es decir, las presentaciones que se encuentran en tiendas o clubes de mayoreo, también fuimos en desarrollar una línea de especialidades como lo son las angulas, pulpos, calamares, atún ahumado y en chipotle; muchas de esas cosas que se han implementado en México, Grupomar ha sido punta de lanza (Valdéz, 3 de abril de 2007, p. 1).

Después del éxito de las ensaladas enlatadas, en 2011 se realiza una nueva inversión de la empresa, esta vez de 1 millón de dólares para la creación de una planta de mayonesa y aderezos, la cual generó 30 nuevos empleos y una producción diaria de 20 mil kilogramos (Hernández, 2011, p. 1). Ante esto,

Grupomar se comprometía a ser líderes en actividades de pesca, industrialización y comercialización de diversos productos marinos.

### **Trayectoria empresarial de Antonio Suárez Gutiérrez**

Don Antonio Suárez Gutiérrez nació en Oviedo, España, el 10 de abril de 1942. Su primer encuentro con México fue en 1966 cuando asistió a la boda de la hermana de su novia, en Oaxaca. En ese entonces, Suárez se dedicaba al comercio de pieles finas como mink, nutria, y marta, razón por la cual, en 1967, decidió asociarse con la empresa «Industria Pesquera de Oaxaca» para vender en España la producción de piel de tortuga que esta empresa procesaba. En 1968 el gobierno de Oaxaca vendió todas sus empresas paraestatales, entre ellas la Pesquera de Oaxaca, fue en ese entonces cuando adquirió la planta y modernizó las instalaciones para convertirse en el pionero de la pesca en ese estado (Cázares, 2011, p. 1).

En 1970 contrae nupcias y 10 años después es invitado por el presidente Lic. José López Portillo para incursionar en la pesca atunera, oportunidad que no rechazó y que propició la entrada de otros empresarios y grupos empresariales, como VISA, COMERMEX, BANORO, y PROTEXA (S.A., 3 de febrero de 2017, p. 1). Fue a causa del primer embargo atunero en 1980, cuando Suárez decide regresar a España al no encontrar en México a quien venderle la producción; fue así como el destino lo llevó a pescar en África hasta 1984, año en que regresa a México para integrarse nuevamente a la flota mexicana y a la «Asociación Mexicana de Productores de Atún».

A pesar del embargo, Suárez decidió seguir en el negocio de la pesca atunera, pero esta vez decidió asociarse con «brokers» de Italia y España para venderles el atún que su flota producía, posteriormente, logró colocar su producción en los mercados de Japón, Tailandia y otras partes del mundo.

En 1994, fija su residencia en Manzanillo al formar una asociación con el Banco de Comercio Exterior para operar la planta de Pescado de Colima, que hasta ese entonces se encontraba paralizada; a partir de ahí, constituyó diversas empresas de servicio para su flota y planta procesadora (Ver Cuadro 2), y logró

posicionar a su empresa Marindustrias como uno de los complejos pesqueros más importantes del país, y a sus marcas entre las más vendidas (S.A., 2017, p. 2).

Año	Empresa	Capital	Fase	Aportacion	Socios
1993	Marindustrias S.A. de C.V.	\$ 150 000.00 (Ciento cincuenta mil pesos)	Enlatadora	\$ 90 000.00 (Noventa mil pesos)	Marítima Industrial Pesquera S.A. de C.V.
1995	Marflota S.A. de C.V.	\$ 500 000.00 (Quinientos mil pesos)	Construcción y reparación de embarcaciones	\$ 245 000.00 (Doscientos cuarenta y cinco mil pesos)	María Fernanda Suárez Gutiérrez (hija)
1996	Marítima Portuaria S.A. de C.V.	\$ 50 000.00 (Cincuenta mil pesos)	n.d.	\$ 20 000.00 (Veinte mil pesos)	María Fernanda Suárez Gutiérrez
1997	Maratún S.A. de C.V.	\$ 160 000 000.00 (Ciento sesenta millones de pesos)	Pesca	n.d.	n.d.
1997	Marfrigo S.A. de C.V.	n.d.	Frigoríficos	n.d.	n.d.
2003	Grupo Marítimo Industrial S.A. de C.V.	n.d.	Comercio	n.d.	n.d.

Nota. Elaboración propia con datos obtenidos de I.R.T.E.C.

## Conclusiones

Podemos afirmar que a lo largo de la historia el puerto de Manzanillo ha estado vinculado al comercio marítimo y en menor medida a la pesca, decantándose por el tráfico de mercancías debido a las ventajas comparativas y competitivas con las que contaba el puerto. Fue hasta los años 40 cuando la pesca tomó cierta relevancia en Manzanillo, particularmente con la pesca de escualos y la fabricación de embarcaciones de madera. Posteriormente, los diversos sectores pesqueros (social, privado y paraestatal) pasaron por una crisis que desencadenó el exilio de los pescadores manzanillenses hacia otros puertos pesqueros

del país, por lo que fue necesario en la década de los 80, la implementación de políticas públicas que subsanaran y fortalecieran diversos sectores económicos en la región centro occidente, particular en el puerto de Manzanillo.

Fue así como surgió el Plan Colima, que se dedicó a atender las necesidades de desarrollo no solo de Manzanillo, sino en todo el estado de Colima; para el puerto, se establecieron prioridades, y una de ellas fue posicionar a Manzanillo como uno de los puertos líderes en captura y procesamiento de atún; por tal motivo, fue creada la empresa Pescado de Colima, que desafortunadamente tuvo que ser vendida poco tiempo después al no obtener los resultados esperados. En este contexto, se da que la planta operativa de Pescado de Colima fue adquirida por el empresario español Antonio Suárez Gutiérrez, fundador de Marindustrias, y a lo largo de casi 30 años, quien logró posicionar tanto a su flota como a su planta industrial, como las más grandes de la región centro occidente y la segunda más productiva e importante del país; esto en mayor medida por las fuertes inversiones en sus empresas conexas, y por la innovación en sus productos que han tenido éxito no solo en México, sino también en otros mercados internacionales.

Para concluir, es importante señalar que en el presente trabajo se intenta ofrecer una visión de largo plazo sobre una industria relativamente joven. No obstante, se considera que el tema requiere estudios más profundos en distintos periodos y regiones del país. Se estima que la industria atunera en la región centro-occidente de México se consolidó debido a que Marindustrias no solo se encarga del procesamiento de la materia prima, sino que también se ocupa del abastecimiento mediante su propia flota, así como de la distribución y exportación a través de sus filiales especializadas.

En México existe una industria que realiza los tres procesos: captura, procesamiento y comercialización. Además, otro de los factores que fortalecieron la industria atunera en la región es la innovación tecnológica en la flota, y la visión empresarial de los hombres de negocios.

## Referencias

### Bibliográficas

- Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc, (1999), *Los nuevos puertos mexicanos*, México, Noriega Editores.
- Bernache Pérez, Gerardo, (2012), *Riesgo de contaminación por disposición final de residuos. Un estudio de la región centro occidente de México*, México, Revista Internacional de Contaminación Ambiental.
- Gobierno Constitucional del Estado de Colima, (1989), *Colima Ayer y Hoy*, México, Coordinación del Plan Colima: Memorias 1983-1988.
- Román Alarcón, R. Arturo, (2013), *La pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán 1936-1982*, México, Editorial UAS.
- Secretaría de Marina, (2020), *México y el Mar: Relevancia del poder marítimo nacional*, México, Secretaría de Marina-Armada de México.
- Van Young, Eric, (1987), *Haciendo historia regional, consideraciones metodológicas y teóricas*, Argentina, Anuario IEHS.
- Woo Gómez, Guillermo, (2002), *La regionalización, nuevos horizontes para la nueva gestión pública*, México, Universidad de Guadalajara.
- Zuazo Ochoa, Raúl, (1999), *Manzanillo: Anécdotas, personajes y relatos*, México, Gobierno del Estado de Colima-Secretaría de Cultura.

### Hemerográficas

- Cázares, E. (2011, 27 de junio). Espera Marindustrias producir 5 millones de cajas de atún. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- García, C. (1993, 26 de octubre). Empieza la comercialización de atún: Pescado de Colima. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.
- Hernández, C. (1999, 18 de enero). Construirán un astillero aquí. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Hernández, C. (2008, 4 de octubre). 5 mil millones a pesca. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.

- Hernández, C. (2011, 23 de junio). Marindustrias invierte 200 mdp. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.
- Jiménez, M. (2014, 6 de marzo). Peña Nieto reconoce inversiones de Grupomar. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.
- Lozoya, J. (2014, 25 de julio). Marindustrias rebasará la meta este año. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Lozoya, J. (2014, 4 de febrero). Llegará nuevo barco atunero de Marindustrias. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Marcos, G. (1998, 25 de noviembre). SEMARNAP inaugura planta procesadora. *El Noticiero de Colima*, p. 1.
- Martínez, V. M. (2018, 16 de diciembre). 118 años del arranque de las obras del puerto. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 3.
- Martínez, V. M. (2011, 17 de junio). La inauguración del puerto interior de San Pedrito. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 3.
- Martínez, V. M. (2002, 20 de enero). Hace 30 años se hizo el puerto interior de Manzanillo. *El Noticiero de Colima*, p. 1.
- Quiles, A. (1998, 17 de diciembre). Se fabricarán 200 mil cajas al mes. *El Noticiero de Colima*, p. 1.
- S. A. (1988, 19 de junio). Productividad pesquera en el Estado de Colima. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.
- S. A. (2015, 18 de mayo). Grupomar consolida su flota atunera con el abandamiento del buque “Manzanillo”. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 8.
- S. A. (2017, 3 de febrero). Marindustrias gana premio alimentario. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- S. A. (1996, 3 de julio). Marindustrias. *El Correo de Manzanillo*, p. 5.
- Sánchez, S. (2007, 22 de noviembre). Desde el muelle. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 3.
- Sánchez, S. (2001, 7 de marzo). Capturan récord nacional de atún. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Santoyo, V. (2001, 26 de abril). Puerto Interior de San Pedrito. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 2.
- Shaphit, E. (2004, 15 de febrero). Marindustrias introduce un producto innovador al mercado. *El Correo de Manzanillo*, p. 3.

- Shaphit, E. (2003, 22 de diciembre). Grupomar reconoce el esfuerzo de sus marineros. *El Correo de Manzanillo*, p. 6.
- Torres, G. (2008, 27 de agosto). Horizonte favorable en la industria del atún. *El Correo de Manzanillo*, p. 8.
- Valdéz, C. (2007, 2 de abril). Grupomar tiene la flota atunera más eficiente del país. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Valdéz, C. (2007, 3 de abril). Agricultores no le sacan provecho a la industria: Grupomar. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Valencia, M. T. (1998, 22 de julio). Aumentarán empleos en Marindustrias. *El Noticiero de Colima*, p. 11.
- Valencia, M. T. (1998, 4 de abril). Invertirá Marindustrias 23 MDD. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Zuazo, R. (1993, 25 de marzo). Pescado de Colima se muere. *El Correo de Manzanillo*, p. 4.

### **Archivos consultados**

Archivo Histórico de Estado de Colima (Hemeroteca)

- El Noticiero de Colima

Archivo Histórico Municipal de Colima (Hemeroteca)

- El Diario de Colima

Archivo Histórico del Municipio de Manzanillo (Hemeroteca)

- El Noticiero de Manzanillo
- El Diario de Manzanillo

Instituto para el Registro del Territorio del Estado de Colima

- Actas constitutivas