



Coatzacoalcos: espacio social y desarrollo histórico del capitalismo en una región del sur veracruzano

Coatzacoalcos: social space and historical development of capitalism in a southern region of Veracruz

Serafín Flores de la Cruz ^{1*}, Luis Miguel Pavón León ² y David Quitano Díaz ³

^{1, 2, 3}Facultad de Economía la Universidad Veracruzana. *Autor de correspondencia.
serafin_flores_cruz@hotmail.com

Recibido 2 de diciembre 2016; recibido en forma revisada 30 de octubre 2017; aceptado 01 de noviembre 2017

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo reconstruir los procesos que dieron origen a la ciudad de Coatzacoalcos, vinculando su formación y transformación con el desarrollo del capitalismo en México y la dinamización de la región sur del estado de Veracruz. Expone un marco contextual sobre la construcción de las ciudades mexicanas y específicamente de Coatzacoalcos. Se exploran las bases del proceso de industrialización en la región y las directrices de este proceso posterior a la Revolución y durante el periodo de sustitución de importaciones hasta el actual contexto de las políticas neoliberales.

Palabras clave: Ciudad, región, capitalismo, modelo industrializador.

ABSTRACT

The goal of this paper was to rebuild the rising processes of the Coatzacoalcos Municipality, linking to its foundation and transformation with the development of capitalism in Mexico and the dynamic into the southern region of the State of Veracruz. This survey/ study presented on the context in which Mexican cities were built and specifically Coatzacoalcos. Also, it explored on the basis of the industrialization process in the region and a guidelines of this process after the Mexican Revolution, during the import substitution period until the present context of neoliberal policies.

Key words: City, region, capitalism, industrialization model.

INTRODUCCIÓN

Contexto general de desarrollo de las ciudades mexicanas

El interés de este artículo es observar a la ciudad como un espacio social, que permita visualizar el surgimiento y desarrollo complejo de Coatzacoalcos, Veracruz. Se considera que las ciudades son lugares en los cuales se verifican y entrecruzan complejamente una diversidad de procesos vinculados a las dinámicas físico-geográficas, ecológico-ambientales, económico-productivas, socio-culturales, político-organizativas y demográfico-poblacionales en un sentido actual e histórico y que parten de diversos puntos: mundiales, nacionales, regionales y locales. De tal forma, se van definiendo como espacios en donde se construyen y son construidos los sujetos sociales que la habitan. Como lo señala Safa (1993: 288), la ciudad debe ser pensada como un territorio que guarda y muestra las huellas de la historia de los hombres que la han habitado; conformada pero también conformadora de la vida de sus habitantes.

El surgimiento de poblaciones que han dado lugar a las ciudades en México, no son hechos únicamente locales. Su desarrollo ha estado relacionado estrechamente a la expansión del capitalismo y a la formación del Estado. Estas poblaciones se originaron en principio en torno a dinámicas como la minería, las plantaciones, la extracción de petróleo, la construcción del ferrocarril, los puertos y por su ubicación dentro de las rutas comerciales.

En México, la consolidación del régimen nacional y su vinculación al mundo capitalista en expansión, se dio con el ascenso al poder de los liberales (Tutino, 2002:45) y específicamente con Porfirio Díaz, quien impulsó un desarrollo modernizador basado en inversiones extranjeras, la exportación de productos primarios (agrícolas y mineros) y la construcción de una red de comunicaciones, en la que el ferrocarril fue la pieza clave (Pipitone, 1994:395), además de la extracción del petróleo a finales del siglo XIX y principios del XX. Como se observa, la industria y el desarrollo tecnológico han estado vinculados a la expansión del capitalismo mexicano.

Si bien existieron esfuerzos para impulsar el poblamiento de regiones en algunos puntos del país a través de decretos¹, el crecimiento explosivo de las ciudades tiene lugar posterior a la Revolución Mexicana, principalmente por la migración en busca de empleo y por la reproducción de los habitantes (Alonso, 1984:101). Selby *et al* (1994:58) aseguran que, posterior al movimiento armado revolucionario, el criterio más sobresaliente en la determinación de habitabilidad de las ciudades es el mercado de trabajo. Las ciudades crecieron por el desplazamiento de los jornaleros rurales y de campesinos en las primeras cinco décadas posteriores a la Revolución, alcanzando su cúspide en los setenta, debido a la fase del capitalismo monopolista del sistema estatal que hace crecer la industria a costa del campo desde 1965 (Alonso, 1984:101), disminuyendo a partir de los ochenta como consecuencia de las crisis que

¹ Como los que promovían el poblamiento del sur de Veracruz en 1823 y 1857 (Pulido, 2003:14)

redujeron las oportunidades de trabajo (Selby *et al*, 1994:60-61).

El cambio de paisaje en México se torna acelerado y desordenado. En 1940 existían 19.6 millones de habitantes de los cuales 20% estaba en 55 ciudades y 80% en el sector rural, para 1960, 34.9 millones de habitantes se repartían en 36.6% en las ciudades, mientras que 63.4% radicaba en comunidades rurales, en 1970 de 49 millones de habitantes 44.9% era urbano y existían ya 178 ciudades y en 1980, de 37.6 millones de habitantes, el 56.2% radicaba en las ciudades (Garza, 1996:101-102). Visto así, la ciudad se ha configurado en un

espacio de integración de la fuerza de trabajo, caracterizada por situaciones de explotación y precariedad. Los habitantes de las ciudades la experimentarán, imaginarán y construirán en una interrelación compleja de sus prácticas campesinas, rurales, étnicas, religiosas y políticas, encaminadas a satisfacer sus necesidades materiales para su reproducción biológica.

El municipio de Coatzacoalcos actualmente, tiene una población de 280 mil 363 habitantes, de acuerdo con el II Censo de Población y Vivienda 2005. Esto representa el 3.9% de la población total del estado de Veracruz.

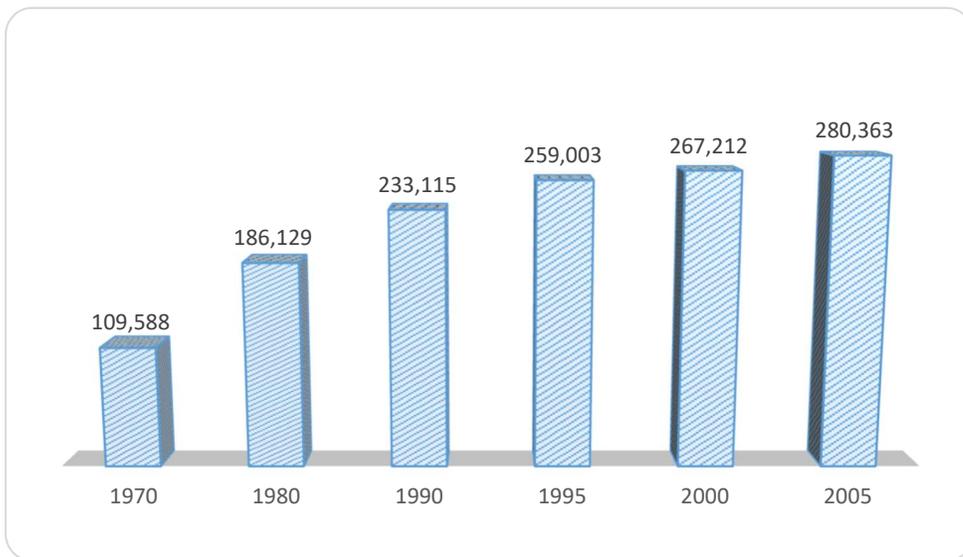


Figura 1. Coatzacoalcos. Población total. 1970-2005

La población ha venido creciendo de manera significativa en las últimas décadas; de 1970-2005 (Figura 1) el incremento en el número habitantes fue de 170 mil 775; el cual representa un aumento de 156%, una de las tasas más altas de crecimiento dentro del grupo de los municipios grandes como Boca del Río, que creció un 518% en el mismo

periodo, Cosoleacaque un 411%, y Xalapa un 217%.

En Coatzacoalcos, el mayor crecimiento poblacional se registró en el periodo intercensal 1970-1980 (Figura 3), cuando el número de habitantes aumentó en un 35.3%, a una tasa media anual del 5.4%, lo cual representó 75 mil 541 personas más. Por tanto, para el periodo 1980-1990 la dinámica demográfica disminuyó

considerablemente ya que el número de habitantes creció en un 25%, a una tasa

media anual de 2.3%, esto equivale a 46 mil 986 más.

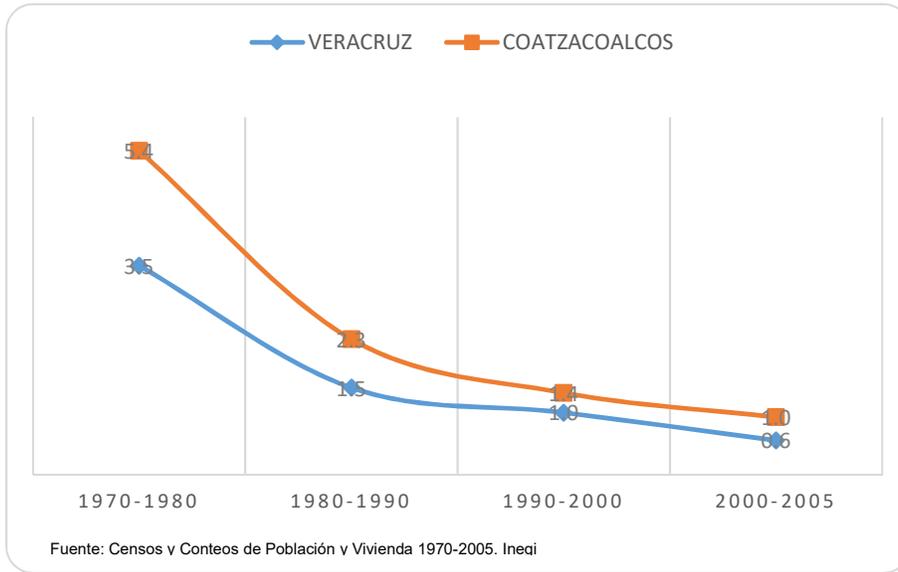
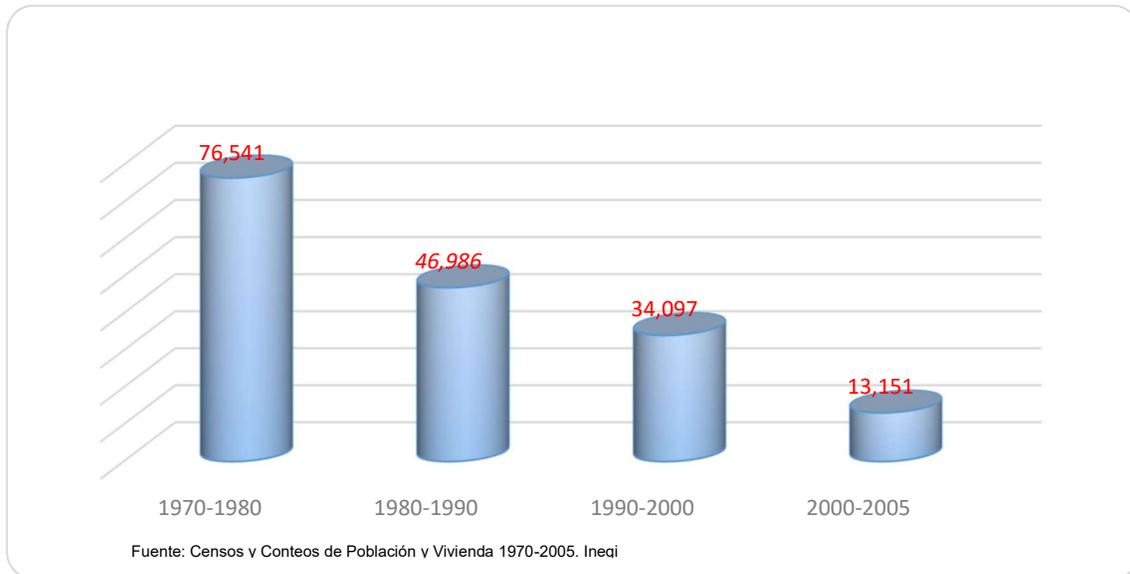


Figura 2. Coahuila de Zaragoza. Tasa media anual de Crecimiento de la Población

Como se puede observar Coahuila de Zaragoza siempre tuvo un mayor crecimiento poblacional que la Entidad Veracruzana (Figura 2). Entre 1990-2000, la población municipal creció un 14.6%, aunque en

términos absolutos fue menor (34 mil 097 personas más) a una tasa media anual de 1.4%, y en el periodo 2000-2005 aumento un 5% (13 mil 151 personas más) a una tasa anual media anual del 1% (Figura 3).

Figura 3. Coahuila de Zaragoza. Crecimiento de la población por periodo intercensal. 1970-2005



Por lo anterior, Williams (1984:11), afirma que uno de los procesos económicos que mayor impacto causó en el nivel y ritmo del crecimiento de las ciudades en México, fue precisamente la política industrial instrumentada por el gobierno federal, en el marco de la sustitución de importaciones a partir de la década de 1940, sin embargo, este proceso escondió, bajo una imagen de desenvolvimiento exitoso, las contradicciones sociales y las limitaciones intrínsecas del aparato productivo. Williams afirma que se generaron problemas sociales que pusieron al descubierto la mala distribución de la riqueza generada por el proyecto de industrialización y la ineficacia del gobierno para satisfacer las necesidades sociales que demandaba el crecimiento de las ciudades. Así, surgen demandas por la vivienda, los servicios básicos y de solución a los problemas de contaminación de aire, agua, suelo, etcétera.

Aun cuando Selby asegura que en la década de los ochenta se frenó el crecimiento de las ciudades, Cisneros

(1992:205-206) aclara que, en ésta década, que efectivamente estuvo marcada por la crisis, se frenó sólo el crecimiento de las principales ciudades del país en las que se incluye a la ciudad de México como la más importante. Según el mismo autor, la eliminación de estímulos para que las industrias se asentaran en la ciudad de México, hizo que éstas se desplazaran hacia otros lugares. El resultado fue un incremento en los procesos de crecimiento de las ciudades a lo largo del territorio nacional y por lo tanto, el aumento de ciudades medias.

Pipitone (1994) considera que durante el desarrollo capitalista en México entre 1934 y 1970, el país mantuvo un crecimiento económico (el Milagro Mexicano) y el gobierno federal tomó las riendas asumiendo fuertes responsabilidades en los proyectos modernizadores, así como fomentando el retiro de los inversionistas extranjeros. Sin embargo, tal intento no fue sostenido y debido a las presiones internas y externas, el proyecto se vino abajo generando una serie de crisis. El

resultado, afirma Pipitone, fueron la devaluación, fuertes conflictos políticos y un proceso de industrialización precario, entre otros.

Con Miguel de la Madrid Hurtado como presidente de la República, se implementan una serie de medidas, que caracterizan al nuevo liberalismo y cuyo origen se encuentra en las medidas propuestas por el consenso de Washington: desregulación, apertura y privatización (Martínez y Reyes, 2012). El gobierno federal reduciría su papel en la regulación de los intercambios comerciales e iniciaría una política de reducción del gasto público.

Este proceso de cambio de una política proteccionista a otra de corte neoliberal, agravó una diversidad de problemas sociales que ya existían y que van de la contaminación y deterioro ecológico que obstaculizan las formas de subsistencia, hasta las carencias de los servicios básicos para la vida y falta de empleo, lo que permite que la ciudad sea vista, más allá de su papel administrativo, como un espacio en la que los sujetos luchan por la apropiación de los recursos que les proporcionen las bases materiales para su reproducción social (Marcial, 1997:68).

Coatzacoalcos: “El lugar donde se escondió la serpiente”.

Coatzacoalcos, conocida también como la ciudad de las avenidas por sus calles de seis carriles (tres de cada lado), tiene una historia que se remonta a los Olmecas, pero no es compartida, ni arraigada, ni mucho menos conocida por sus habitantes que son básicamente migrantes (chinos, zapotecas, libaneses, nahuas, zoques, popolucas, tabasqueños, tamaulipecos, oaxaqueños, etc), que llegaron como consecuencia de los proyectos de

desarrollo comercial e industrial posterior al periodo revolucionario. Coatzacoalcos, como ciudad, antecede a la industria, pero su importancia inició con el descubrimiento del petróleo.

En Coatzacoalcos, a partir de 1960, se han instalado la mayor parte de los complejos petroquímicos y las industrias químicas del sur de Veracruz, cuya dinámica define al Coatzacoalcos contemporáneo como una ciudad industrial estratégica.

Geográficamente se localiza en la Cuenca Baja del río del mismo nombre, en su desembocadura, al norte del Istmo de Tehuantepec y al sur del estado de Veracruz. Limita geográficamente, al norte con el Golfo de México, al sur con los municipios de Ixhuatlán del Sureste, Moloacán, Las Choapas y Minatitlán, al este con el estado de Tabasco y al oeste con los municipios de Pajapan, Chinameca y Minatitlán. El ferrocarril, la carretera federal transistmica y la autopista lo comunican con el Puerto de Salina Cruz en Oaxaca, el estado de Tabasco y el centro de Veracruz, mientras que el aeropuerto con el centro del país (Flores 1999 y 2006).

Etimológicamente, la palabra Coatzacoalcos proviene del nahuatl y se descompone en tres vocablos: Coatl, que significa culebra o serpiente; tzacualli, que significa escondite y co, lugar o sitio: “el lugar donde se escondió la serpiente”. Tal definición tiene como fundamento la antigua leyenda de Quetzalcoatl, quien, según Caso (1953:20-39) fue uno de los dioses fundadores de la humanidad, hijo de Ometecuhtli y Omecíhuatl que representaban a la dualidad (maculino y femenino) y de quienes descienden Quetzalcoatl (conocido como Tezcatlipoca blanco) y su hermano

Tezcatlipoca negro. Quetzacoatl, era el Dios benéfico, descubridor de la agricultura y la industria su nombre quiere decir “serpiente de plumas” y fue sacerdote de los Toltecas en la antigua ciudad de Tula. Caso afirma que en el siglo XII d.C. derrotado por Tezcatlipoca negro, huye hacia el mítico Tlillan Tlapallan, prometiendo a su pueblo que volvería por el oriente en el año de su nombre: “Ce Acatl” (“1 caña”). El mismo autor dice que éste llegó a las costas del Golfo y de ahí se embarcó para perderse y, posteriormente, a la llegada de los españoles en el 1519, precisamente el año “Ce Acatl”, Moctezuma no dudó ni un momento de que Cortés era Quetzalcoatl.

Coatzacoalcos se ubica en la región del Istmo de Tehuantepec en su porción veracruzana. A lo largo de ésta región se ubican una diversidad de ecosistemas naturales (Chimalapas, Uxpanapa, El Ocote y el Bajo Mixe), grupos étnicos (nahuas, huaves, mixes, zapotecas, popolucas, entre otros), complejos industriales y áreas ganaderas y agrícolas, que la convierten en una región de riquezas ecológicas, heterogeneidades culturales y foco de proyectos de inversión nacional y extranjera.

Para Munch, (1994:24), el Istmo favoreció el contacto cultural entre diversos grupos indígenas y se constituyó como una región de intercambio, debido a que era -y continúa siendo-, el punto de paso de las rutas comerciales y las migraciones. En este sentido, afirma, era un punto de enlace no sólo entre el altiplano y el sur de la Nueva España para el transporte de mercancías, sino el centro del circuito comercial que unía a las islas del Caribe con México y Centroamérica. Esto significa que ya desde entonces existía una correspondencia entre su ubicación geográfica y los procesos de intercambio comercial internacional,

nacional y regional, que se intensifican y diversifican con el perfeccionamiento de las tecnologías y las comunicaciones.

El Istmo abarca un territorio que comprende parte de las entidades federativas de Oaxaca, Veracruz, Chiapas y Tabasco (Beas, 2000:11), pero en Oaxaca y Veracruz se localizan dos de sus puntos extremos más importantes: Salina Cruz y Coatzacoalcos, respectivamente. Entre uno y otro se encuentra la distancia más corta por tierra que une al Océano Pacífico con el Atlántico, proporcionando las oportunidades de agilización del tráfico de mercancías entre un océano y otro.

En su parte veracruzana, el Istmo, de acuerdo a Delgado (2000:27-28), Blázquez (2000:25) y Uribe (2002:34), fue asiento de la civilización Olmeca, que abandonó la región antes de la llegada de los españoles. Posteriormente se instalan en ésta, diversos grupos nahuas, organizándose en señoríos. Con la llegada de los españoles y por órdenes de Cortés la región es explorada por Diego de Ordaz, recorriendo el río Coatzacoalcos en busca de oro y tomando a los antiguos señoríos como base para el establecimiento de las provincias coloniales (Nolasco, 1981:53; Uribe, 2002:40; Delgado, 2000:30).

Hacia 1522, Hernán Cortés comisiona a Gonzalo de Sandoval para trasladarse a Coatzacoalcos y fundar la Villa del Espíritu Santo (Nolasco, 1981:53-54). Aguilar y Alafita (1995), aseguran que la creación de esta Villa se debió a los intentos de conquista del Istmo de Tehuantepec, cuando los españoles buscaban un puerto que les permitiera asegurar militarmente la región. Sin embargo, entre 1646 y 1658 varios ataques piratas ocasionaron su abandono total y ocasionaron que la cabecera de la

alcaldía mayor pasara a Acayucan (García de León, 1992:59-64 en Ochoa, 2000:66; Uribe, 2002:42, Oropeza, 2000:46) y que la Villa finalmente desapareciera a principios del siglo XVIII y algunos de sus pobladores se desplazaran hacia zonas más altas de la sierra de Santa Marta (Oropeza, 2000:47).

A fines del XVIII y después de consumada la Independencia, el Istmo es el blanco de diversos proyectos para favorecer el intercambio comercial (Nolasco, 1981:54; Aguilar y Alafita: 1995; Brasseur, 1981:25; Beas, 2000; Blázquez, 2000:93; Münch, 1994 y Oropeza, 2000:48). Como señala Blázquez (En: Maison y Bebouchet, 1986:7), después de la Independencia, se intenta transformar a la sociedad colonial en una sociedad nacional. Así, entre 1820 y 1830, el nuevo gobierno mexicano independiente intenta colonizar las áreas poco pobladas del norte y de las costas del país, como parte del proyecto de la construcción de la nación (Ochoa, 2000:68).

Es con los liberales cuando se comienza a consolidar un régimen nacional y a vincular la economía con un mundo capitalista en expansión (Pipitone, 1994:45). Con el ascenso de Benito Juárez a la Presidencia, la demanda de Estados Unidos del paso a perpetuidad por el Istmo de Tehuantepec se vuelve a renegociar. En este caso, como un requisito para el reconocimiento del gobierno de Juárez por el gobierno norteamericano, estos últimos obligan a firmar el Tratado Mac Lane-Ocampo entre Melchor Ocampo y Robert Mc Lane, que concede a los Estados Unidos, entre otras cosas, el paso a perpetuidad por el Istmo de Tehuantepec. Este tratado será finalmente invalidado en 1937, con la derogación del artículo 8° del Tratado

de Límites entre México y Estados Unidos (PEMEX, 1988:18).

De los regímenes liberales después de la Independencia, el régimen de Díaz es el que sienta las mayores bases para la expansión del capitalismo en México y específicamente en la región del Istmo. En este periodo se emprende un desarrollo modernizador basado en inversiones extranjeras, la exportación de productos primarios (agrícolas y mineros), la construcción de una red de comunicaciones, en la que el ferrocarril fue la pieza clave, una gigantesca concentración de tierras en pocas manos y un prolongado estancamiento tanto de los salarios como de la producción agrícola de subsistencia (Pipitone, 1994:395). Como lo menciona Saraiba (2000:1-9), entre 1821 y 1880 se delinearán las características del capitalismo dependiente en México, que alcanzará su esplendor con Porfirio Díaz, ya que éste se encargó de centralizar el poder y abrir las puertas a la inversión extranjera, sobre todo inglesa. En el marco de este contexto nacional se empezaran a delinear las características de la ciudad de Coatzacoalcos.

A partir de 1870, la dinámica productiva en el sur veracruzano empieza a modificarse. Decae la actividad forestal por el agotamiento de las selva en las márgenes de los ríos (Prevot-Schapira en Ochoa, 2000:69) y es relevada por las plantaciones y la construcción del ferrocarril (Ochoa, 2000:69).

De acuerdo a Pulido (2003:19), a finales de 1879 llegó a la Barra de Coatzacoalcos el Sr. Jorge Tyng, ciudadano estadounidense y encargado de iniciar los trabajos del ferrocarril interoceánico de Tehuantepec. En la margen izquierda del río Coatzacoalcos, según este mismo autor, encontró una serie de casitas con

techos de palma y que se adjudicaban la propiedad de esas tierras por una adquisición hecha por el general Tomás Marín entre 1851 y 1852, quien obedecía las órdenes del gobierno federal para construir en ese sitio una ciudad con el nombre de Colón. Nolasco (1981:55) señala que en 1880 se construyó el tramo final del ferrocarril de Tehuantepec y se concluyeron también una serie de obras en el puerto de Coatzacoalcos: la torre con el faro, un fuerte y un práctico para la navegación río arriba. Coatzacoalcos se empieza a modernizar tecnológicamente. En un sentido político-administrativo, esto origina una relativa importancia de la Villa y en 1881 es declarada cabecera del mismo municipio.

El fundo legal se establece también a partir de 1881, por donación del Sr. Jorge Ting, quien poseía buena parte de los terrenos de lo que hoy es el centro de la ciudad (Nolasco, 1981:55). Sin embargo, es hasta 1889 cuando se realiza la traza urbana de la ciudad a cargo del ingeniero Alcides Droumont, comisionado a su vez por la empresa S. Pearson and Son.

Actualmente la producción bruta generada en la región asciende a 338.68 mil millones de pesos, donde la mayor generación de valor se encuentra en el sector manufacturero, produce el 85% del total de la región, cuya participación en las cadenas de valor internacionales tiene una gran importancia; seguido por el sector minero 7%, el comercial 4% y servicios 3%. La producción bruta se aglomera principalmente en Minatitlán (45.3%), Coatzacoalcos (38.8%),

Agua Dulce (7%) y Cosoleacaque (5.1%), concentrando en su conjunto el 96.17 % de la producción total de la región, la principal característica de estos municipios es la presencia de la industria química y petrolera (INEGI, 2014).

•De acuerdo al INEGI, la esperanza de vida al nacer de los negocios (2016) en el estado de Veracruz es de 6 años, por el contrario, en el sector manufacturero la esperanza de vida es de 9.5 años, también identifica que el 57 por ciento de los negocios manufactureros cierran en su primer año de actividades, siendo más vulnerables aquellos que tienen menor número de colaboradores.

En esta investigación que incluye a los 100 principales municipios del país sólo se consideran a dos de la región, por un lado, al municipio de Coatzacoalcos, el cual se ubica en el lugar 95

de 100 municipios evaluados, donde la esperanza de vida de los negocios al nacer es de 5.8 años; por otro, al municipio de Acayucan, el cual se ubica en el lugar 99, donde la esperanza de vida en los negocios es de 5.5 años.

Ferrocarril y petróleo: las bases de la moderna industrialización.

Las inversiones en el Istmo, a fines del siglo XIX, se centraron en proyectos como la economía de plantación, la explotación forestal, el petróleo y la construcción del ferrocarril transístmico. Se invirtió capital extranjero en negocios de tipo agropecuario y agroindustriales, sobre todo en productos de explotación extensiva como el café, hule, caña de azúcar y tabaco. Actividades en las cuales los pobladores de las comunidades indígenas vendían su fuerza de trabajo.

El 29 de junio de 1894 se inaugura el ferrocarril que unía al golfo de México y al Pacífico a través del Istmo de Tehuantepec, sin embargo, dicha obra presentó serias deficiencias que, sumados a que el tráfico era mínimo, pues se prefería al ferrocarril de Panamá y al

transcontinental de Estados Unidos, la rentabilidad no permitía allegarse los recursos necesarios para su rehabilitación y mantenimiento, lo cual limitaba considerablemente el tráfico de mercancías y de pasajeros (Prevot-Sachapira, 1994:255 en Oropeza, 2000:50; Ruiz, 1994:29). Así, el ferrocarril del istmo conoció varios procesos de construcción caracterizados por compañías que no cumplían, hasta que se le concede la obra a la Empresa Pearson and Son y se reinaugura en 1907 junto con los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca (PEMEX, 1988:33).

Wetman Pearson, inversionista de origen inglés y considerado “el contratista de Don Porfirio”, debido a que fue invitado a realizar una serie de obras (de muy alto costo) durante el porfiriato (Connolly, 1997), recibió un amplio apoyo de Díaz para la consolidación de su empresa debido a los intentos por neutralizar el avance de los Estados Unidos, pues a finales del siglo XIX ya se perfilaba como una potencia mundial (Saraiba, 2000:44).

El ferrocarril construido por Pearson cumplió la función de unificar los mercados regionales y permitió el transporte de mercancías hacia los puertos, lo cual debía concretar, como lo señala Ruiz (1994:27), el proyecto de hacer de la región istmeña la puerta al comercio mundial. El ferrocarril se constituyó en el principal apoyo de la dinámica industrial, no sólo de la región, sino del país, aunque éste era todavía una base insuficiente, pues el desarrollo se circunscribía a reducidos espacios urbanos (Pipitone, 1994:397).

Además, la construcción del ferrocarril se realizó expropiando tierras de las comunidades, incorporando a los campesinos despojados como fuerza de

trabajo, desorganizando sus vidas y arrastrándolos al turbión mercantil del capitalismo (Gilly, 1979:25). Tutino (2002:48), señala que, a partir de la década de 1880, México se insertó en otra ola expansiva de la economía global. Afirma que renació la minería de la plata y el cobre y el petróleo, productos esenciales para el nuevo mundo industrial que se convirtieron en exportaciones importantes. Así, la industrialización interna creció en el rubro de los textiles e inmediatamente en el papel, hierro y acero entre otros productos, afirma el mismo autor.

A fines del siglo XIX y principios del XX, a la par de las obras de reconstrucción del ferrocarril, dio inicio la explotación petrolera en el Istmo veracruzano (Saraiba, 2000:62), debido a que cuando se realizaron los trabajos de investigación del ferrocarril del istmo, se detectaron ciertos fenómenos geológicos que denotaban la existencia de petróleo (Nolasco, 1981:56).

Con el objetivo de explotar los yacimientos petrolíferos, Pearson funda la compañía “El Aguila”, filial de la *Pearson and Son*. Tan sólo para 1904 ya poseía propiedades en varias partes del Istmo e iniciaba perforaciones en Tabasco, en la antigua mina de Manuel Gil y Sáenz², así como en las regiones de San Cristóbal y Potrerillo, a no gran distancia de Minatitlán sobre el río Coatzacoalcos (Celis, 1988). Nolasco (1981:56) señala que para 1900 Coatzacoalcos, ya elevada a Villa Puerto México, cuenta con una estación de ferrocarril, un puerto de altura, tres escuelas, un hotel, una oficina de Registro

² Lourdes Celis (1988) menciona que es en 1863 cuando el sacerdote tabasqueño Manuel Gil y Saenz descubre los primeros yacimientos en México y pone en marcha trabajos para destilar aceites.

Civil, alumbrado público a base de faroles de petróleo, oficina de telégrafos y de correos, una notaría pública, consulados inglés y norteamericano, una dinámica comercial en ascenso y una aduana marina.

En el año de 1906, la importancia del lugar se reflejó en la construcción de la refinería de Minatitlán, cuyo objetivo era el de cubrir la demanda de crudo del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y de la industria regional, así como las necesidades de iluminación de la zona (Aguilar y Alafita, 1995). En esta refinería se trataban los aceites provenientes del istmo y de la ciudad de Tuxpan (PEMEX, 1988:33)

Por otro lado, debido a lo rica que era la zona en yacimientos petroleros y su posición geográfica de frente al océano pacífico, se empieza a proyectar la reconstrucción del ramal del ferrocarril que comunicaría a Coatzacoalcos con el puerto de Salina Cruz en Oaxaca.

Desde el punto de vista de Nolasco (1981:56), en el enclave formado por Coatzacoalcos-Minatitlán se usó la mano de obra nativa sólo para tareas no calificadas y se trajo de la metrópoli la mano de obra semicalificada (empleados, administradores, técnicos de bajo nivel, etcétera) y calificada (ejecutivos, especialistas, técnicos de alto nivel, etcétera.). Además, asegura Nolasco, las diferencias de ingresos entre ambos sectores generaron también diferencias a nivel del espacio geográfico, pues los lugares que habitaban el personal calificado contrastaba con los lugares que habitaban los obreros de menor categoría. Afirma la misma autora que, mientras que en Coatzacoalcos y Minatitlán se construyeron zonas de habitación expreso para “los de la Compañía”, los nativos y obreros de bajo nivel

empezaron a habitar las zonas de dunas y pantanosas.

Como lo indica Nolasco (1981:57), entre 1907 y 1913 Coatzacoalcos vive un periodo de auge económico, el tránsito transistmico del Pacífico al Golfo y viceversa se intensifica, la ciudad se empieza a especializar en servicios comerciales, sociales y de esparcimiento.

La región cuenta con ventajas comparativas y competitivas derivadas de su ubicación geográfica y dotación de infraestructura esencial para la instalación de las zonas económicas especiales; como el puerto marítimo, aeropuerto, vías férreas y el ferrobuzo como detonadores del mercado de servicios de transporte y de logística para aprovechar el fácil acceso a mercados nacionales/internacionales.

Resultado de su ubicación y clima, la región tiene un alto potencial de producción agrícola y forestal, otorgándole ventajas comparativas y competitivas en algunas actividades económicas como: la agricultura y agroindustria, el procesamiento de alimentos, los productos forestales y sus derivados, los servicios energéticos y ambientales. Sin embargo, el paradigma está cambiando, y la relación con la producción petrolera y el puerto se encuentra muy acentuada, la diversificación productiva se comienza a establecer, sin embargo es incipiente de cara al alcance de un desarrollo sostenido.

Además, agrega la autora, en Coatzacoalcos, al recibir el rango de ciudad se emprenden una serie de obras como la introducción de agua entubada, se construyen tres colectores para drenaje, se establecen más médicos, una farmacia y una sucursal bancaria. Por otro lado se construyen casinos, casas de prostitución, cantinas, etcétera y el centro de la ciudad

queda en poder de los altos técnicos y empleados de la compañía como zona residencial de lujo.

Durante la Revolución, la empresa Pearson, a través de su compañía “el Aguila”, mantuvo una producción favorable. Los sucesos armados no representaron una baja en sus ingresos. Entre 1911 y 1925, la producción petrolera mantuvo un ritmo de crecimiento que empezó a decrecer sólo a partir de 1926 y es que este periodo coincide con la implementación del fordismo en la producción en serie del automóvil que generó una demanda del hidrocarburo como combustible (Pulido, 2003). En el mismo sentido, en 1915, la empresa “El Aguila”, obtuvo 24 millones de barriles, dados los requerimientos de la Primera Guerra Mundial. En poco tiempo se convirtió en la empresa con mayor capacidad de almacenamiento de crudo y destilados.

Sin embargo, los gobiernos revolucionarios y posrevolucionarios empezaron a subir los impuestos y crear nuevos, para permitir un mayor ingreso a las arcas nacionales (Saraiba, 2000). Así, en 1912 se promulga un decreto que establece un impuesto especial del timbre sobre el petróleo crudo producido en México a razón de 20 centavos por tonelada (diez centavos de dólar) y Venustiano Carranza en 1915 expide otro decreto que dispone la suspensión de todas las obras tanto de perforación como de construcción de oleoductos y tanques de almacenamiento, pues desde esa fecha, sólo podrían realizar esas actividades con el permiso de la Secretaría de Fomento (PEMEX, 1988:43-45).

Esto, sumado a las presiones del gobierno para solucionar los problemas laborales³,

³ Entre 1910 y 1934 aproximadamente, se crean una diversidad de sindicatos, que finalmente se

generó un descontento en los empresarios extranjeros, quienes finalmente se retiran ante el Decreto de Expropiación del petróleo y la creación de Petróleos Mexicanos (PEMEX, 1988:203-209), el cual fue blanco de las inversiones y el depositario de las esperanzas del desarrollo mexicano (Pipitone, 1994).

Posrevolución y desarrollo estabilizador.

Posterior al movimiento armado revolucionario, a nivel nacional se emprenden diversos procesos encaminados a reconstruir y fortalecer la nación. La Reforma Agraria, el fortalecimiento de la Constitución Política, la nueva Secretaría de Educación y sus programas y el fomento a la incipiente industrialización son algunos de los proyectos que intentan dinamizar una economía desorganizada y la búsqueda de la paz social a través del control de los diversos grupos levantados en armas. Es decir, se trataba de conciliar a todos los sectores sociales del país y de construir una conciencia nacional.

Entre estos intentos de construcción de la conciencia nacional, el gobierno federal crea una diversidad de empresas paraestatales, centrando su atención en la ordenación del sistema bancario, la integración física del país y el apoyo al desarrollo agrícola (De la Torre, 1997:100).

En el contexto de estas dinámicas y como consecuencia del crecimiento poblacional y de la dinámica comercial y productiva

agrupan en un sindicato único: el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM) en 1935. La demanda principal en contra de las empresas petroleras era mejorar las condiciones laborales, incluyendo el aumento de salario (PEMEX, 1988:175-203).

de Coahuila de Zaragoza, en 1936, por decreto Número 34 del 8 de diciembre, el Gobernador Miguel Alemán Valdés, devuelve a Puerto México su antiguo nombre de Coahuila de Zaragoza (Williams, 1984:34). Nolasco (1981:58) afirma que, aunque entre 1922 y 1937 hay una crisis en la explotación petrolera, en Coahuila de Zaragoza no se resiente. De acuerdo a ella, la ciudad había diversificado sus actividades económicas y contaba con una incipiente industria (ladrillos, aserradero, beneficio de madera y harinera de pescado. En este periodo, asegura, se construyen los principales edificios como el palacio municipal, el teatro al aire libre y el parque Independencia. Hacia finales de la década de 1930 se inicia la construcción del mercado municipal y para la de 1940 se construye la secundaria y bachillerato “Miguel Alemán González”, el Hospital “Valentín Gómez Farías” y el mercado “Constitución”. Todas estas obras, para hacer frente a la creciente demanda de abasto, salud y educación de una población en aumento.

Según Tutino (2002:59), a partir de 1940, “el milagro mexicano” transformó a una sociedad surgida de una revolución agraria en un país en vías de industrialización y urbanización. Este proceso se ubica en un periodo que Pipitone (1994)⁴ considera como una tercera oleada del desarrollo capitalista en México y que va de 1934 a 1970, en la cual el gobierno tomó las riendas asumiendo fuertes responsabilidades en los proyectos modernizadores y

⁴Este autor ubica cuatro oleadas del desarrollo capitalista mexicano: la primera de 1821 a 1910 (porfiriato), la segunda de 1911 a 1933 (Revolución y posrevolución), tercera de 1934 a 1970 (posrevolución y desarrollo estabilizador) y de 1971 hasta 1991 (neoliberalismo), que constituye el cierre de su estudio.

fomentando el retiro de los inversionistas extranjeros.

El crecimiento de Coahuila de Zaragoza se ubica en un contexto nacional, en el que los procesos económicos, como la política industrial en el marco de la sustitución de importaciones a partir de la década de 1940, intentó fomentar el consumo interno de productos nacionales, sin embargo, escondió al mismo tiempo las contradicciones sociales y las limitaciones intrínsecas del aparato productivo (Williams, 1984:11). Así, se empezaron a perfilar como asuntos prioritarios para el desarrollo del Istmo, la adecuación de los puertos de Coahuila de Zaragoza y Salina Cruz y las vías de comunicación que los unían con el centro del país.

A partir de lo anterior, de acuerdo con Barcelata (2011) el municipio de Coahuila de Zaragoza es uno de los más ricos del estado, considerando el valor de su Producto Interno Bruto Municipal (PIBM) de 2005, el cual alcanzó un monto de 12 mil 855 millones 237 mil pesos, que representan el 4.1% del Producto Interno Bruto Estatal (PIBE). Esto coloca a Coahuila de Zaragoza en el 3º lugar a nivel estatal, lo cual significa que es uno de los municipios con un amplio crecimiento económico como: Veracruz y Xalapa. El PIBM per cápita para Coahuila de Zaragoza en ese mismo año fue de 45 mil 852 pesos, superior al PIB per cápita estatal, que es de 43 mil 940 pesos.

La dinámica económica del municipio está sustentada en un total de 10 mil 986 empresas, lo cual significa que la economía se encuentra estable; ya que es uno de los municipios que se encuentra en los primeros lugares en cuanto a participación del Producto Interno Bruto Estatal. El mayor número de empresas se concentran de manera fundamental en el

sector comercial (Figura 4), con un 48.2% del total (5 mil 290 empresas), particularmente al comercio al por menor, que contiene un 45% del total de las empresas del municipio (4 mil 918 unidades).

Otro sector importante en la economía municipal es el de servicios, el cual es compuesto por un 40.5% del total de las empresas productivas (4 mil 451 empresas); la industria manufacturera solo representa el 7.8% (862 empresas), transportes, correos, almacenamiento e información con el 1.4% (159 empresas) y la construcción con sólo 0.9% (94 empresas).

En el sector servicios, uno de los subsectores de gran importancia es el de “Otros servicios” con mil 501 empresas (13.7% del total), el cual se encuentra integrado por los servicios de reparación y mantenimiento, personales, asociaciones y organizaciones.

Podemos observar que los servicios de reparación y mantenimiento se integran de 958 empresas, los servicios personales de 501 empresas y los de las asociaciones y organizaciones con 42 empresas. Esto nos brinda un panorama más claro de la gran importancia que representa este sector en el municipio de Coatzacoalcos, sabiendo que estas empresas son factor determinante de nuestra economía.

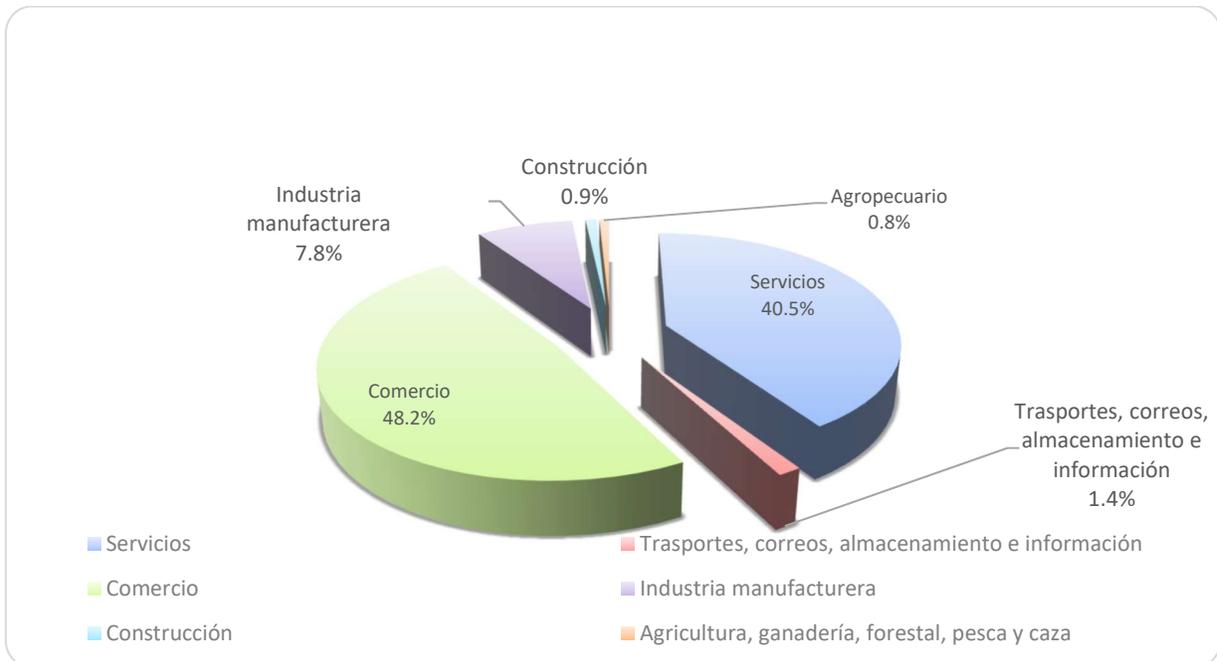


Figura 4. Coatzacoalcos. Empresas por Sector de Actividad. Fuente: Censos Económicos 2010.

A diferencia de lo que sucedía con Segura y Sorroza (1994:252) cuando sostienen que, de 1934 a 1970 la producción petrolera era mucho mayor en el norte de México y el 80% de ésta se empleaba

para la producción de energía eléctrica. Apuntan que, al agotarse estas reservas y descubrirse nuevos recursos en la región sur, el interés nacional por la explotación petrolera y la producción de refinados se

centró en el área de Coatzacoalcos-Minatitlán, constituyéndose las bases para el desarrollo del programa petrolífero más importante de la nación. Sin embargo, con las reformas estructurales presentadas en el

La reforma energética abrió una ventana de oportunidad para el sector energético de la región, aperturando las posibilidades de aprovechamiento sustentable de la energía, también dotó de oportunidades para la industria química y petroquímica instalada en el sur-sureste de Veracruz para el aprovechamiento de las ventajas competitivas que ha adquirido en el sector, sin embargo no se ha implementado una estrategia integral entre los municipios de la zona para enfrentar los retos y aprovechar las oportunidades de manera con junta, mediante la aplicación de políticas públicas para el desarrollo regional. En definitiva, Coatzacoalcos entra en otra fase de su desarrollo que influirá en la definición del paisaje urbano y social actual.

Durante el modelo de sustitución de importaciones, si bien el interés de los gobiernos fue concentrar la industria en el Distrito Federal, Guadalajara y Monterrey, en el ramo de hidrocarburos se construyó un sistema de refinación con plantas en Minatitlán, Distrito Federal, Tula y Salamanca, con la finalidad de abastecer la parte centro y golfo del país, mientras que el occidente y el noroeste fueron abastecidos a través de la base portuaria de Salina Cruz en Oaxaca, que recibía los productos del petróleo de la Refinería de Minatitlán mediante un sistema de ductos construido desde 1939 (Segura y Sorroza, 1994:254).

Ya desde 1946, ante la necesidad de mejorar las vías de comunicación en la zona petrolera del Golfo, se inició la

construcción de la carretera transistmica con el propósito de aumentar el movimiento comercial e industrial (Ortiz, 1971 en Segura y Sorroza, 1994:255). En Coatzacoalcos, como parte de los proyectos de urbanización, se inicia en 1954, la construcción del Boulevard Manuel Ávila Camacho, que pasará, posteriormente, en la década de 1980 a ser el “Malecón viejo”, con la construcción del nuevo Malecón que abarca, actualmente, desde las escolleras hasta las colonias que se ubican al norte de la ciudad. Es también a finales de ésta década cuando inicia la construcción del puente levadizo que cruza el río Coatzacoalcos que comunica con el sitio en donde se ubican los complejos industriales y la carretera hacia Tabasco.

Nolasco (en Rodríguez, Quiñónez y Cházaro, 2004:9) señala que a partir de los años cincuenta ocurren una serie de cambios rápidos y profundos en la región que impactaron el desarrollo económico y redefinieron el peso político de Coatzacoalcos. Para ella, la instalación de la industria petroquímica y química representa una etapa de creciente urbanización desigual en términos del crecimiento anárquico hacia zonas de poca viabilidad para la vivienda como la de pantanos y dunas y, además, trajeron un debilitamiento de la capacidad de respuesta de las autoridades municipales a la creciente demanda de servicios, lo que incrementó en forma dramática los problemas de la ciudad.

El crecimiento industrial de Coatzacoalcos provocó la llegada de trabajadores de diferentes regiones del país y acrecentó los centros urbanos del área. A partir de 1955 los habitantes de Coatzacoalcos se siguen desplazando hacia las zonas pantanosas y de dunas. Algunos otros empezaron a invadir de forma ilegal terrenos del ejido Palma Sola

y, de acuerdo a Nolasco (1981:59), el espacio urbano se convierte en un problema de la ciudad y empiezan a incrementarse el número de localidades de la misma.

Durante las décadas de 1960 y 1970, con la creación de los complejos petroquímicos en Coatzacoalcos se generaron oleadas migratorias de las cuales, según un estudio realizado por Margarita Nolasco en 1977, sólo el 37.3% de la población había nacido ahí, 29% procedía de lugares y municipios relativamente cercanos a Minatitlán y Coatzacoalcos (Jesús Carranza, San Juan Evangelista, Acayucan, Veracruz Catemaco y Tesechoacan) y el 33.3% era nativo de los estados de Oaxaca (Tehuantepec, Matías Romero y Tuxtepec), de Tabasco (Macuspana, Teapa y Centro de Tabasco) y de Chiapas (Tuxtla Gutiérrez y Tonalá) (Nolasco en Uribe, 2002:135).

El mayor impulso de la industrialización en el sur de Veracruz después de Díaz, tiene lugar entre 1950 y 1980, cuando el gobierno fomenta la instalación de los complejos industriales petroquímicos que trabajan con los derivados del petróleo. Como lo señala Beas (2000:35), ya con el Presidente Echeverría había iniciado un programa de industrialización de la región que había significado más de 300,000 has de selvas arrasadas, la explotación petrolera sin un control ambiental y la inauguración de complejos y refinerías petroleras.

Para facilitar este proceso, el gobierno implementa otro tipo de proyectos, como la construcción de un canal alternativo al de Panamá, la reactivación industrial y la construcción de un corredor transístmico multimodal, que comunicaría a los puertos de Coatzacoalcos con Salina Cruz en un menor tiempo. La infraestructura

para las comunicaciones incluye al ferrocarril, la carretera federal transístmica, la autopista y el aeropuerto que comunican al sur veracruzano con el Puerto de Salina Cruz en Oaxaca, el estado de Tabasco, el centro de Veracruz, Puebla y el Distrito Federal.

De acuerdo con Toledo (et al, 1989:33-34 y 1996:8), es sin duda a principios de los años sesentas, con el establecimiento de estos grandes complejos petroquímicos, cuando se inicia el periodo de crecimiento explosivo de esta zona. En su opinión, la apertura de las grandes carreteras del golfo y del Istmo, la construcción del puente “Coatzacoalcos I” y la rehabilitación del ferrocarril del sureste, hicieron posible el inicio de los grandes programas gubernamentales para desarrollar la industria petroquímica y química. El Istmo, en este sentido, continúa siendo el centro de las propuestas para el desarrollo del mercado, sobre todo de inversionistas extranjeros, entre los cuales los norteamericanos figuran como los principales.

Para Margarita Nolasco (1979:109), esta red de infraestructura ha propiciado la inversión pública y privada en Coatzacoalcos y la región, ejemplo de ello es con una inversión de 330 MDP el Puerto de Coatzacoalcos desarrolla en dos etapas el muelle 1p, la primera etapa contempla la construcción de 130 metros de muelle marginal, en la segunda 265 metros más, que en suma a los 270 metros con los que se cuenta actualmente se pretende alcanzar un total de 665 metros de muelle, que permita el arribo de embarcaciones de gran calado. Para ella, desde la instalación de la refinería en Minatitlán, se inicia en la región una serie de cambios drásticos que continúan hasta nuestros días: en 1950 se inicia la construcción del Complejo Petroquímico

“Pajaritos” y en 1970, los Complejos de “La Cangrejera” y “Morelos”.

Como parte de estos proyectos, el gobierno mexicano impulsa el área tecnológica (Instituto Mexicano del Petróleo y de Investigaciones Nucleares) y la creación de empresas productoras de bienes de capital (en general bajo esquemas de coinversión) y de petroquímicos secundarios (De la Torre, 1997:100). Posteriormente se instalan, con inversión pública y privada, las industrias que procesan sustancias químicas, lo que manifestó la presencia de intereses transnacionales: Bayer, Azufrera Panamericana (AP), Compañía Exploradora del Istmo S.A. (CEDISA), Resistol, los Complejos Petroquímicos de Pajaritos y Morelos, Policit, Industrias Químicas del Istmo S.A. (IQUISA), Química del Mar, Comisión Federal de Electricidad (CFE), Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX) y Cloro de Tehuantepec, entre otras, se instalaron en esta zona por las facilidades, en la circulación de materias primas y productos terminados, que posibilita la situación geográfica del Puerto de Coatzacoalcos de cara al Golfo de México y su conexión con el Puerto de Salina Cruz en Oaxaca frente al Océano Pacífico.

Ello ha permeado en el coeficiente de especialización es un indicador en base al cual podemos medir el grado de especialización de entidades federativas, regiones y municipios, obteniendo como resultado la determinación de cuáles son las actividades económicas que emplean una mayor proporción de la mano de obra (Barcelata, 2011).

El coeficiente de especialización se estima a partir de la siguiente fórmula:

$$CE_{ij} = (E_{ij}/E_j)/(E_i/E_n). \quad (1)$$

Donde E se refiere al empleo y los subíndices i y j a la rama de actividad y al municipio (o región) considerado, respectivamente. El subíndice n , indica que la variable a tratar se refiere al ámbito estatal. De esta forma, el coeficiente de especialización compara el peso del empleo del sector i en el municipio j con la participación de dicha actividad en el conjunto estatal.

Debido a que el coeficiente de especialización contrasta la relación local y nacional, se pueden presentar valores menores, iguales o mayores a la unidad.

- En el primer caso, el peso relativo del empleo de una industria en una determinada región, es menor que la relación prevaleciente en el ámbito nacional, que es igual a uno.
- Un índice igual a la unidad, por su parte, muestra idénticas proporciones de empleo industrial entre la región y el promedio nacional.
- Finalmente, un índice cuyo valor exceda a la unidad, indica que el empleo en la actividad productiva i de la región j sobrepasa a la misma relación a escala nacional.

Por lo tanto, cuando el valor del coeficiente de especialización de una entidad federativa (o región) es superior a la unidad en alguna rama económica, ésta se "especializa" en tal producción y se constituye en una de sus funciones predominantes.

De esta manera continuando con el análisis, tenemos que el coeficiente de especialización puede ser calculado a partir de los datos de la variable empleo o del valor agregado (PIB) del municipio en relación con el estado (Cuadro 1).

Cuadro 1. Coeficientes de especialización de acuerdo a empleo y PIB en los diferentes sectores dentro del municipio de Coatzacoalcos.

SECTOR	COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN (EMPLEO)	LUGAR A NIVEL ESTATAL	COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN (PIB)	LUGAR A NIVEL ESTATAL
MINERÍA	0.04	34	0.01	32
MANUFACTURAS	1.46	51	1.98	22
COMERCIO	1.19	32	1.28	33
SERVICIOS	1.01	153	1.32	73

Fuente: Tomado de *Coatzacoalcos Economía local y problemática social*. Hilario Barcelata (2011).

Con base a ello esto podemos decir que el municipio de Coatzacoalcos, presenta una mayor especialización en el sector manufacturero tanto en el caso del empleo como en el valor agregado, ocupando el lugar 51 y 22 a nivel estatal respectivamente, lo cual nos explica el hecho de que este sector sea uno de los más importantes en cuanto al nivel de remuneraciones de sus empleados.

El municipio de Coatzacoalcos también posee una importante especialización en el sector comercio, con un coeficiente de 1.19 (empleo) y a 1.28 (Valor agregado), explicando su alta condición de prestador de servicios.

En tanto que los sectores que menos especialización presentan son el minero con coeficiente de 0.04 (empleo) y 0.01 (Valor agregado) y de servicios con 1.01 (empleo) y 1.32 (Valor agregado).

CONCLUSIONES

El Coatzacoalcos actual

Actualmente, en Coatzacoalcos se presentan una serie de despidos masivos de las industrias que hace crecer el desempleo y el sector informal. La población sigue aumentando y

demandando vivienda y servicios. Lo anterior como consecuencia de un cambio en los microsistemas productivos.

Así como mencionamos en el cuerpo del artículo, Coatzacoalcos se ubica en un contexto nacional, en el que los procesos económicos, como la política industrial en el marco de la sustitución de importaciones a partir de la década de 1940, intentó fomentar el consumo interno de productos nacionales, sin embargo, escondió al mismo tiempo las contradicciones sociales y las limitaciones intrínsecas del aparato productivo (Williams, 1984:11).

Así, se empezaron a perfilar como asuntos prioritarios para el desarrollo del Istmo, la adecuación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz y las vías de comunicación que los unían con el centro del país. Y a partir de la reforma energética Coatzacoalcos está marcando la pauta como un centro logístico para el movimiento carguero. A pesar de ello, la ola de inseguridad desde el comienzo del Siglo XXI, la gente se empieza a desplazar hacia las zonas pantanosas y las dunas en busca de espacios para establecer sus viviendas y la Congregación de Allende, al otro lado del río Coatzacoalcos y cercana al centro de la ciudad, empieza a crecer

poblacionalmente. Este crecimiento y desplazamiento poblacional generó a su vez una serie de demandas sociales de regularización de tierras e introducción de servicios públicos (Toledo et al, 1989:33-35; 1996 y Nolasco, 1979), conflictos que se sumaron a aquellos que surgieron como consecuencia de la contaminación industrial.

Cada vez el panorama del desarrollo en Coatzacoalcos se torna más complejo. El paisaje social como hemos mencionando con anterioridad se caracteriza por los despidos masivos de trabajadores petroleros, como relieve del cambio en los modos de producción, que forma parte de las consecuencias de las Reformas del Estado y el incremento constante del crimen organizado que ha llevado a Coatzacoalcos a ser la tercera ciudad con mayor percepción sobre inseguridad en el país.

No sólo es una de las ciudades más importantes de Latinoamérica, también es un espacio en el cual se verifican una serie de procesos propios los procesos globalizadores y de las políticas nacionales. Políticamente, la Reformas han golpeado la región, que se caracteriza por un desempleo creciente y culturalmente, sus pobladores, se han acostumbrado o acomodado a una vida caracterizada por el riesgo que genera la dinámica industrial, en términos de sus afectaciones a la salud y a su propia vida por los accidentes industriales. Todo lo anterior hace de Coatzacoalcos un espacio complejo e interesante en términos de los estudios sociales interdisciplinarios. Algo a lo que se considera que se ha contribuido en una pequeña parte en este texto.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, Martín y Leopoldo Alafita (1995). "El Istmo Veracruzano: Notas para una historia de la construcción de una región" En: *Anuario X*. IIIH-S-UV. Xalapa, Ver.
- Alonso, Jorge (1984). "Elementos para la discusión de movimientos urbanos y la participación del antropólogo en su estudio". En: Margarita Nolasco (Comp.). *La antropología y sus sujetos de estudio*. Cuadernos de la Casa Chata. Núm. 107 CIESAS. México. Pp. 99-117.
- Barcelata, Hilario (2011). Coatzacoalcos Economía local y problemática social. Eumed.net. Universidad de Málaga.
- Beas Torres, Juan Carlos (2000). *Megaproyecto del Istmo. La invasión global*. Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo, Abya Yala Fund, H. Congreso del Estado de Oaxaca y Ce-Acatl A.C. México, D.F.
- Blázquez Domínguez, Carmen (2000). *Breve historia de Veracruz*. FCE. México.
- Brasseur, Charles (1981). *Viaje por el istmo de Tehuantepec. 1859-1860*. FCE. México.
- Caso, Alfonso (1953). *El pueblo del sol*. FCE. México.
- Celis Salgado, Lourdes (1988) (Coord). *La Industria Petrolera en México. Una Crónica: de los inicios a la expropiación*. Tomo I. PEMEX. México.
- Cisneros Sosa, Armando (1992). "Crisis y movimientos sociales urbanos." En: Enrique de la Garza Toledo (Coord.). *Crisis y sujetos sociales en México*. Volumen I. Porrúa-CIIH-UNAM. México. Pp. 205-224
- Connolly, Priscila (1997). *El contratista de Don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*. FCE-COLMICH. México.

- De la Torre Alor, Mirelda (1997). "La privatización del Complejo Petroquímico Cosoleacaque." En: *Economía*. Números 3 y 4, Volumen 1. Julio-Diciembre, 1997. Facultad de Economía de la Universidad Veracruzana. Xalapa, Ver. Pp. 99-107
- Delgado Calderón, Alfredo (2000). "La conformación de regiones en el Sotavento veracruzano: una aproximación histórica." En: Eric Léonard y Emilia Velásquez (Coords.) *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*. CIESAS-IRD. México. Pp. 27-41
- Flores de la Cruz, Serafín (1999). *El conflicto de los pescadores de la cuenca baja del río Coatzacoalcos: ¿el ocaso de una forma de vida?*. Tesis de licenciatura en sociología. Xalapa, Ver. Universidad Veracruzana.
- Flores de la Cruz, Serafín (2006). *Los pescadores de la cuenca baja del río Coatzacoalcos: campo de poder y relaciones de fuerza. Tesis de Maestría en Sociología*. ICSyH-BUAP. Puebla, Pue.
- Fuentes Díaz, Antonio (2002). *Linchamientos: fragmentación y respuesta en el México neoliberal*. Tesis de maestría en sociología. ICSyH-BUAP. Puebla, Pue.
- Garza, Gustavo (1996). *Cincuenta años de investigación urbana en México, 1940-1991*. COLMEX. México, DF.
- Gilly, Adolfo (1979). "La guerra de clases en la revolución mexicana (Revolución permanente y auto-organización de las masas)." En: Adolfo Gilly, Arnaldo Córdova, Armando Bartra, Manuel Aguilar Mora y Enrique Semo. *Interpretaciones de la Revolución Mexicana*. Nueva Imagen. México. Pp. 21-53
- Kay, Cristóbal. (1999). "Neoliberalismo y estructuralismo. Regreso al futuro". En: Jorge Lora y Carlos Marroquín (Compiladores). *Prebisch y Furtado*. BUAP. Puebla, Puebla. Pp.284-306
- Martínez Rangel, Rubí y Ernesto Soto Reyes Garmendia (2012). "El Consenso de Whashington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina". *Política y Cultura*. Número 37 Pp. 35-64
- Maison, Hippolite y Charles Debouchet (1986). *La colonización francesa en Coatzacoalcos*. UV. México.
- Marcial, Rogelio (1997). *La banda rifa. Vida cotidiana de grupos juveniles de esquina en Zamora, Michoacán*. COLMICH. Zamora, Mich.
- Münch, Guido (1994). *Etnología del istmo veracruzano*. UNAM. México.
- Nolasco Armas, Margarita (1981). *Cuatro ciudades. El proceso de urbanización dependiente*. INAH. México.
- Nolasco, Margarita (1979). *Ciudades perdidas de Coatzacoalcos, Minatitlán y Cosoleacaque*. CECODES. México.
- Ochoa García, Rocío (2000) "La construcción de un sistema regional complejo en torno a dos polos rectores: Acayucan y Minatitlán-Coatzacoalcos." En: Eric Léonard y Emilia Velásquez (Coords.) *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*. CIESAS-IRD. México. Pp. 63-81
- Oropeza, Minerva (2000). "Poblamiento y colonización del Uxpanapa en el marco del Istmo veracruzano." En: Eric Léonard y Emilia Velásquez (Coords.) *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*. CIESAS-IRD. México. Pp. 43-61
- PEMEX (1988). *La industria petrolera en México. Cronología 1857-1988*. PEMEX. México.

- Pipitone, Ugo (1994). *La salida del atraso: un estudio histórico comparativo*. CIDE-FCE. México, DF.
- Pulido Biosca, Javier (2003). *Coatzacoalcos. Poder y desarrollo. Ferrocarril, puertos y petróleo, 1880-1938*. Dirección General de Culturas Populares-Unidad Regional Acayucan y Raíces. Coatzacoalcos, Ver.
- Rodríguez Herrero, Hipólito; Efraín Quiñónez León; Gilberto Cházaro García y Fidel Robles Guadarrama (2004). "Barrio Santa Rosa. Coatzacoalcos, Veracruz." En: Hipólito Rodríguez Herrero (coord.) *Los barrios pobres en 31 ciudades mexicanas. Estudios de antropología social*. Cuaderno 10. SEDESOL-CIESAS. Xalapa, Veracruz, México.
- Ruiz Cervantes, José (1994). "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)." En: Leticia Reina Aoyama (Coord.). *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec 1907-1986*. Nueva Imagen. México. Pp. 25-167
- Safa Barraza, Patricia (1993). "Espacio urbano como experiencia cultural". En: Margarita Estrada, Raul Nieto, Eduardo Nivón y Mariángela Rodríguez (Comps.). *Antropología y ciudad*. CIESAS-UNAM. México, DF. Pp. 283-295
- Saraiba Russel, María de los Ángeles (2000). *Procesos modernizadores en el istmo veracruzano. 1900-1921*. Tesis de maestría en historia de México. UNAM. México D.F.
- Segura, Jaime y Carlos Sorroza Polo (1994). "Una modernización frustrada (1940-1986)." En: Leticia Reina Aoyama (Coord.). *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec 1907-1986*. Nueva Imagen. México. Pp. 247-323
- Selby A. Henry, Arthur D. Murphy, Stephen A. Lorenzen, Ignacio Cabrera, Aída Castañeda e Ignacio Ruiz (1994). *La familia en el México Urbano. Mecanismos de defensa frente a la crisis (1978-1992)*. CONACULTA. México.
- Toledo, Alejandro; Alfonso V. Botello; Mónica Herzing; Margarito Paez; Lorenzo Bozadas; Francisco Contreras; Miguel Cházaro y Armando Baez (1989). "La contaminación en la región del río Coatzacoalcos." En: *Ciencia y desarrollo*. Vol. XV número 86. Mayo-Junio. CONACYT. México.
- Tutino, John (2002). "Globalizaciones, autonomías y revoluciones: poder y participación popular en la historia de México." En: Leticia Reina y Elisa Servín (Coords.). *Crisis, reforma y revolución. México: historias de fin de siglo*. Taurus-CONACULTA-INAH. México. Pp. 25-85
- Uribe Cruz, Manuel (2002). *Identidad étnica y mayordomías en zonas de alta concentración industrial. El caso de los nahuas, popolucas y zapotecas del Istmo veracruzano en el siglo XX*. Tesis de doctorado en historia y estudios regionales. IIHS-UV. Xalapa, Ver.
- Williams Rojas, María del Carmen (1984). *Coatzacoalcos: Análisis urbano y tipología de vivienda (una perspectiva antropológica)*. Tesis de Licenciatura en Antropología. Universidad Veracruzana. Xalapa, Ver.