

# Historia del proyecto carretero a la Costa central de Oaxaca durante el siglo XIX

*Damián González Pérez\**

*Recibido: 30 de julio de 2022  
Dictaminado: 1 de octubre de 2022  
Aceptado: 28 de octubre de 2022*

## RESUMEN

El objetivo del artículo es revisar de manera general la historia del camino transversal hacia la Costa central de Oaxaca, México, a lo largo del siglo XIX, desde la lógica de la historia regional. Esta mirada muestra dos momentos generales en los que el puerto de Huatulco, inicialmente, y Puerto Ángel, posteriormente, fueron los puntos de articulación del camino, muchas veces como parte de proyectos de comunicación interoceánica. Ninguno de los proyectos específicos se concretó, debido a diversos factores, sobre todo políticos y económicos, los cuales pueden identificarse en el texto. Sin embargo, esta mirada muestra un papel sumamente significativo del proyecto carretero en las proyecciones de un sistema de comunicaciones en el siglo XIX. Uno de los principales aportes del texto es, precisamente, el de explorar desde una óptica crítica, distante de la visión centralista convencional. Entre los acervos consultados se encuentran la Hemeroteca Nacional de México, Hemeroteca Manuel Brioso y Candiani, Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Fray Francisco de Burgoa y la Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

\* Instituto de Turismo, Universidad del Mar, Campus Huatulco, Oaxaca, México. Correo electrónico: [damiangp313@hotmail.com](mailto:damiangp313@hotmail.com). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1795-6493>

Palabras clave: *vías de comunicación, caminos, puertos, comunicación interoceánica, Pacífico oaxaqueño.*

## History of the road project to the central Coast of Oaxaca during the 19th century

### ABSTRACT

The objective of the article is to review in a general way the history of the transversal road towards the Central Coast of Oaxaca, Mexico, throughout the nineteenth century, from the logic of regional history. The text shows two general moments in which the port of Huatulco, initially, and Puerto Ángel, later, were the points of articulation of the road, many times as part of interoceanic communication projects. None of the specific projects materialized, due to various factors, especially political and economic, which can be identified in the text. However, this look shows an extremely significant role of the road project in the projections of a communications system in that period. One of the main contributions of the text is precisely to explore from a critical perspective, distant from the conventional centralist vision. Among the collections consulted are the Hemeroteca Nacional de México, the Hemeroteca Manuel Brioso y Candiani, Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Fray Francisco de Burgoa and the Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

Key words: *communication routes, roads, ports, interoceanic communication, Oaxacan Pacific.*

### INTRODUCCIÓN

El estudio de los caminos conocidos como transversales es relativamente reciente y se corresponde con un enfoque de historia regional; esto ha permitido comprender lo ocurrido en distintas y diversas regiones de México, en las que los caminos fueron expresiones de las necesidades económicas, sociales y políticas, así como de los cambios tecnológicos y productivos en su momento. Este reconocimiento hacia los caminos transversales, pero también a otros medios y vías de comunicación, ha logrado trascender el enfoque centralista establecido por Bernardo García Martínez, en el que se asume una estructura radial en el sistema de comunicaciones en México,<sup>1</sup> articulado a

<sup>1</sup> Favila Vázquez, “Cramaussel, Ch., Los caminos transversales”.

partir del centro del país, con el ferrocarril como elemento central, sobre todo desde el siglo XIX.<sup>2</sup>

En nuestro caso, nos interesa comprender la situación del camino transversal que, como parte de distintos proyectos específicos, se intentó construir entre la ciudad de Oaxaca y la Costa central del estado durante el siglo XIX, específicamente hacia los puertos de Santa Cruz Huatulco (también puerto de Huatulco y puerto de Santa Cruz) y hacia Puerto Ángel, en el Pacífico. Hablamos de proyectos específicos, considerando que a lo largo del siglo hubo diversos intereses que se expresaron en decretos federales y estatales, concesiones, contratos, exploraciones, con la participación del gobierno federal y distintas administraciones estatales, así como comunidades, autoridades, empresarios o comerciantes regionales y compañías nacionales e internacionales.

Sin embargo, aludimos también al proyecto del camino transversal para el tránsito de carretas y carruajes, en singular, pensando que fue un interés común en todos esos proyectos específicos. La revisión histórica que se presenta es un primer ejercicio general por comprender cómo aquel proyecto se desarrolló en un contexto complejo de inestabilidad económica y política interna en la etapa del México independiente, situación que se refleja en las fuentes consultadas, desde la segunda década del siglo XIX. Muestra de ello es que el camino carretero, como tal, no se concretó sino hasta el siglo XX, a pesar de que en algunas fuentes se llega a hablar de su culminación a mediados del siglo XIX. En otras fuentes se afirma la terminación de algunos de sus tramos iniciales, como Ocotlán, Ejutla y Miahuatlán, en momentos distintos.

El artículo se estructura en cinco secciones, además de la apertura y el cierre. Inicialmente se revisan algunos enfoques contrastantes sobre las vías de comunicación, no solo para el caso de México, sino enfoques más generales;

<sup>2</sup> Esta visión centralista puede identificarse tanto en el contexto histórico de análisis como en su estudio desde el presente. En el primer caso, se puede asumir a los proyectos de comunicación como parte de una política pública de fomento que pretendió desarrollar un personaje como Benito Juárez, desde su periodo como gobernador de Oaxaca. Dicho proyecto pretendía, según Carlos Sánchez Silva, “hacer una administración eficiente y expedita” a partir de tres ejes que “incorporarían al estado por la ruta del progreso”: 1) la modernización de los caminos y las comunicaciones en general; 2) un sistema fiscal que supiera al sistema de alcabalas del antiguo régimen; y, 3) un sistema educativo que permitiera un proceso civilizatorio y de desarrollo de Oaxaca en general, pero, sobre todo, de las regiones indígenas. Sin embargo, la mirada crítica hacia dicho proyecto y su posible estudio desde la historia dejan ver que no solo las vías de comunicación fueron un proyecto fallido durante sus gestiones como gobernador y presidente de la República, sino a lo largo del siglo XIX, al menos (Sánchez Silva, “Juárez gobernador de Oaxaca y la administración política de los pueblos de indios”, pp. 40-41).

después, se aborda el papel del camino hacia la costa del Pacífico central desde el periodo precolombino y el periodo novohispano, así como la existencia de un circuito que vinculó a la región con los caminos hacia el puerto de Veracruz y la ciudad de México; continúa una revisión de la situación del camino en la primera mitad del siglo XIX; finalmente, hay una mirada breve hacia las primeras décadas del siglo XX, lo que permite corroborar la no concreción del proyecto.

Entre los temas pendientes están el estudio de los proyectos ferroviarios en el mismo siglo, los cuales, de igual manera, no se llevaron a cabo; también, un estudio puntual sobre el papel de los distintos actores e intereses en torno al camino carretero y a las comunicaciones en general; así como algunos factores que incidieron en la situación del camino y en el funcionamiento de los puertos que funcionarían como lugar de destino, tanto el puerto de Huatulco como Puerto Ángel, entre ellos el contrabando y la corrupción en la región.

Otra reflexión que, si bien se deja ver en este texto, amerita un abordaje puntual con una mirada comparativa, es aquella sobre la historia de los discursos desarrollistas vinculados con proyectos de comunicación (caminos, puertos y ferrocarriles, entre otros), que en este caso, sin duda, reflejaban los ánimos positivistas de la época, contrastándose las condiciones a veces agrestes de los territorios, y su “atraso” y lejanía de aquellas ciudades y regiones vistas como industrializadas y modernas. Puede hablarse, incluso, de una historia de los discursos sobre proyectos “no realizados, no terminados, terminados con éxito pero sin la menor utilidad” en una región como América Latina.<sup>3</sup> La revisión histórica de “lo no concluido y lo no construido”, así como los discursos en torno a dichos proyectos, son también una historia de planos, informes, exploraciones, así como una historia de recursos que se “evaporan”: una historia de fracasos.<sup>4</sup>

## LOS CAMINOS TRANSVERSALES EN MÉXICO ENTRE LOS SIGLOS XVIII Y XIX

Debido a su orografía, las regiones costeras en México se han articulado a los centros políticos y económicos ubicados en los altiplanos mediante caminos transversales, los cuales se extienden de manera perpendicular a los caminos longitudinales, es decir, aquellos que han articulado los distintos puntos fronterizos con el Altiplano Central de México, así como otras ciudades de importancia. Por ello, los caminos transversales que descienden hacia las

<sup>3</sup> Schöffner, “Los medios de comunicación y la construcción del territorio en América Latina”, pp. 813-814.

<sup>4</sup> Carse y Kneas, “Unbuilt and Unfinished. The Temporalities of Infrastructure”, p. 10.

costas del Golfo o del Pacífico atraviesan, en su mayoría, la Sierra Madre Oriental u Occidental. En el pasado precolombino dichos caminos eran transitados solo por tamemes o cargadores, por tanto, no se requería de caminos anchos. Sin embargo, a partir del siglo XVI, en el contexto de los cambios ocurridos como parte del sistema global del capitalismo mercantil, el desplazamiento de personas y el traslado de productos cambió con la introducción de animales de carga y, posteriormente, de carretas, lo que hizo necesaria la adecuación de los antiguos caminos, no solo en anchura, sino también en términos de una superficie más regular.<sup>5</sup>

Sergio Ortiz estima que dicha red de caminos, para finales del siglo XVIII, estaba conformada por 105 caminos de herradura y 55 rutas carreteras, con longitudes de 19,325 km y 7,605 km, respectivamente.<sup>6</sup> Las carretas eran vehículos capaces de transportar casi una tonelada, para ello, requerían del servicio de seis u ocho mulas. Sin embargo, su uso se discontinuó en algunas regiones para principios del siglo XVIII, debido, precisamente, a que necesitaban de caminos mucho más amplios y de mejores condiciones, lo que implicaba mayor mantenimiento y, por consiguiente, un gasto mayor.<sup>7</sup> De hecho, para el caso de las rutas de México a Veracruz, el transporte predominante a finales de la Colonia seguía siendo la recua de mulas, tanto en la ruta de Perote y Jalapa, como la de Orizaba y Córdoba.<sup>8</sup>

Desde un enfoque crítico, se ha planteado la necesidad de reconocer la existencia de una visión centralista que asume una estructura radial articulada a partir de un polo como la Ciudad de México, tanto en el periodo novohispano como en el siglo XIX. Si embargo, dicha visión, que es predominante en la historiografía, omite las historias de aquellos caminos transversales que articularon y dinamizaron distintas regiones de la nueva España y de México.<sup>9</sup>

Para Bernardo García Martínez,<sup>10</sup> por ejemplo, estos caminos formaron parte, durante el siglo XIX, de un sistema de comunicaciones, articulado o estructurado a partir del ferrocarril como “la espina dorsal”. Después de los ferrocarriles, García Martínez considera las veredas o caminos de herradura heredados desde el periodo novohispano, que carecían de vigilancia y mantenimiento constante, lo que hacía que muchos de sus tramos fueran peligrosos e inseguros. También estaban los caminos terrestres, más amplios que los de herradura, por los que transitaban carretas y algunos carruajes,

<sup>5</sup> Cramaussel, “Introducción”, p. 10; Romero Frizzi, “Los caminos de Oaxaca”, pp. 122-123.

<sup>6</sup> Ortiz Hernán, “Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX”, p. 1247; cf. Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX*, pp. 43-44.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>9</sup> Cramaussel, “Introducción”, p. 10.

<sup>10</sup> García Martínez, “Cien años de carreteras en México (1891-1991)”.

ubicados, sobre todo, en la zona del Altiplano Central y hacia el norte del país. Un cuarto tipo de comunicación correspondía a las rutas marítimas de cabotaje con barcos de vapor, en especial en el Golfo de México.

García Martínez afirma que para finales del siglo XIX los trenes habían desplazado a los caminos carreteros y a las carretas como el medio de transporte en varias zonas del país.<sup>11</sup> Guajardo Soto,<sup>12</sup> por su parte, habla de una “revolución de infraestructuras” ocurrida a partir de 1850, la cual abarcó estas cuatro vías y medios de comunicación. De la misma manera, considera como central al Ferrocarril, que, como parte de la Revolución Industrial, permitió un mayor flujo de personas, materias primas y productos.

Por su parte, Alejandro Humboldt,<sup>13</sup> desde principios del siglo XIX, advirtió que los caminos transversales en México, si bien eran aquellos que permitían el ingreso y salida de productos por los puertos del país, también eran “los más penosos”, y merecían una mayor atención, por ser los que debían atravesar serranías. Esta situación de los caminos transversales continuó, de manera general, durante la primera mitad del siglo XIX, como consecuencia del estancamiento económico posterior a la Guerra de Independencia, al no consolidarse un régimen político estable. Incluso, algunos proyectos iniciados en los últimos años de la Colonia quedaron inconclusos durante el siglo XIX:<sup>14</sup> “Si mala era la condición de los caminos durante los últimos años (del periodo) virreinal, peor fue al consumarse la Independencia”.<sup>15</sup>

## SITUACIÓN DE LOS CAMINOS TRANSVERSALES EN EL SUR DE MÉXICO

En general, durante esta primera mitad del siglo XIX hubo una centralización tanto del sistema de transporte como de los caminos en el país, siendo la ruta de la Ciudad de México hacia Veracruz la más favorecida, cuyo puerto prevaleció como el principal punto de conexión para el ingreso y envío de mercancías de larga distancia, continuando de esta manera la inercia del comercio novohispano.<sup>16</sup>

Para 1774 Orizaba adquirió el rango de villa, después de cuatro peticiones hechas directamente al rey de España, lo que le permitió el cobro de peaje y poder destinar así recursos para puentes y calzadas. Sin embargo, luego

<sup>11</sup> García Martínez, “Cien años de carreteras en México (1891-1991)”, p. 405.

<sup>12</sup> Guajardo Soto, “Infraestructura y logística en la historia económica”, pp. 8-11.

<sup>13</sup> Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, pp. 40-43.

<sup>14</sup> Rees, *Transportes y comercio en México y Veracruz*, p. 95.

<sup>15</sup> Ortíz Hernán, “Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX”, p. 1251; cfr. Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, p. 232.

<sup>16</sup> Rees, *Transportes y comercio en México y Veracruz*, p. 97; Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, p. 244.

de veinte años, el cobro de dicho impuesto no generó los beneficios que se esperaban, debido a la corrupción y al mal manejo de los recursos por parte de las autoridades locales.<sup>17</sup> En 1796 se inició la apertura de la ruta de Orizaba y Córdoba, pero para 1812 el camino quedó inconcluso debido a la escasez de recursos y, sobre todo, al inicio de la Guerra de Independencia.<sup>18</sup>

Esta última vía era la que se conectaba con el camino regional hacia Tehuacán y Oaxaca, y de ahí hacia Huatulco, por un lado, y hacia Tehuantepec y Chiapas, por otro.<sup>19</sup> La vía era empleada, sobre todo, para movilizar productos para el mercado interno en las zonas sur y sureste, entre ellos azúcar, vainilla, grana cochinilla, añil, cacao, tabaco y algodón. Algunos de estos productos se producían dentro del país y otros ingresaban por tierra o mar desde lugares como Guatemala y Perú. Por ser el camino más corto, era el preferido por los viajeros para ir hacia el centro del país, pese a que era el más accidentado e inseguro. En cambio, el camino de Perote y Xalapa era empleado para desplazar desde el centro mercancías trasatlánticas y productos de aquella región, principalmente ganado.<sup>20</sup>

Por su parte, Edith Ortiz<sup>21</sup> destaca la importancia del camino de Orizaba hacia el sur, debido a su posición dentro de uno de los circuitos comerciales agrícolas más importantes, al menos desde finales del periodo novohispano, junto con la ciudad de Guatemala, los Cuchumatanes, Tehuantepec y Antequera. En Orizaba se almacenaban los productos provenientes de Oaxaca y Guatemala, para después enviarse al puerto de Veracruz o a la ciudad de Puebla, desde donde se distribuían hacia el interior del país.

Orizaba, por tanto, concentró parte de una red de caminos que permitió el desplazamiento de diversos granos, frutas, legumbres, jamón, manteca, entre otros, que eran consumidos por la población, así como “biscochos” y harina para la tripulación de naves marítimas y para las islas del Caribe, y grana, azúcar, vainilla, añil y cacao del Soconusco para su exportación.<sup>22</sup> La conexión específica con Oaxaca y Huatulco permitía el comercio de la grana, algodón, mantas, hilo, seda, achiote, cacao del Soconusco y de Guayaquil y añil de Tonalá.<sup>23</sup> Por tanto, la ruta de Orizaba y los caminos que se desprendían de ella

<sup>17</sup> Valle Pavón, “El camino de Orizaba”, p. 186.

<sup>18</sup> Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, pp. 229-233.

<sup>19</sup> Ortiz Hernán, “Camino y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX”, pp. 1246, 1247; Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, p. 224.

<sup>20</sup> Almanza y Báez Méndez, “La construcción en tierra caliente del ferrocarril entre Veracruz y México”, pp. 88-90; Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, p. 224; cf. Valle Pavón, “El camino de Orizaba”, p. 184.

<sup>21</sup> Ortiz Díaz, “El camino real del Soconusco”.

<sup>22</sup> Valle Pavón, “El camino de Orizaba”, p. 178.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 179.

a manera de ramales ocupaban un papel central en la economía de la Nueva España, a pesar de que los caminos eran en gran mayoría de arriería y estaban en “pésimas condiciones”.<sup>24</sup>

## UN PUERTO Y UN CAMINO TRANSVERSAL PARA LA COSTA CENTRAL EN LA PRIMERA MITAD DEL XIX

Durante buena parte del siglo xvi, Huatulco fue el puerto más importante de la Nueva España, debido a sus características como puerto cerrado, lo que impedía el arribo de fuertes vientos y de oleaje.<sup>25</sup> Otras dos costas fueron la de Tehuantepec y Acapulco: la primera se caracterizaba por sus amplias costas, lo que favorecía los fuertes vientos; en tanto, Acapulco carecía de caminos. Por su parte, Huatulco, además de tener mejores características físicas, estaba comunicado con el camino de la Mixteca y el que atravesaba la sierra y llegaba a la ciudad de Oaxaca, pasando por Miahuatlán, Ejutla y Ocotlán, los cuales, probablemente, fueron caminos donde predominó la herradura durante el periodo colonial y parte del siglo xix.<sup>26</sup> Los pocos caminos carreteros de Oaxaca se ubicaban en los terrenos llanos, sobre todo en los Valles Centrales y el Istmo.<sup>27</sup>

Sin embargo, hacia 1573 Acapulco se convirtió en el principal puerto comercial en el Pacífico,<sup>28</sup> conformándose un circuito de comercio entre Perú, Filipinas y México.<sup>29</sup> De manera paulatina, Huatulco comenzó a perder importancia y su actividad comercial se redujo, lo que provocó que comerciantes, empresarios y artesanos lo abandonaran, y, para 1587, quedó convertido en “un pequeño centro pesquero”.<sup>30</sup> No obstante, Huatulco continuó siendo un punto de acceso para mercancías de contrabando.

La actividad comercial en el puerto de Huatulco, al menos la de carácter legal, vuelve a darse hasta el siglo xix, así como el interés por un camino formal hacia la Costa central del Pacífico. Previamente, a inicios de la década de los veinte de ese siglo, los puertos habilitados para el comercio nacional y extranjero por el gobierno español eran Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán de los Mulatos, Guaymas y San Diego de las Californias.<sup>31</sup> Al poco

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 184.

<sup>25</sup> Vázquez Mendoza, *Pueblo a orilla del mar*, p. 206.

<sup>26</sup> Romero Frizzi, “Los caminos de Oaxaca”, p. 129.

<sup>27</sup> *Ibid.*, pp. 122-123.

<sup>28</sup> Vázquez Mendoza, *Pueblo a orilla del mar*, p. 206.

<sup>29</sup> Vázquez Mendoza, comunicación personal, junio de 2022, Santa Cruz Huatulco, México.

<sup>30</sup> Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo xvi*, p. 225.

<sup>31</sup> “Aviso”, *Gaceta del Gobierno de México*, Ciudad de México, 15 de febrero de 1822 (HDBNE).

tiempo, el 3 de mayo de 1824, luego de consumada la Independencia, el puerto de Huatulco fue habilitado para el comercio marítimo por medio de un decreto federal, y se instaló en él una aduana.

Para incentivar la exportación de productos oaxaqueños, se concedió “libertad de derechos” durante diez años a todos los productos del estado que salieran por el puerto, con excepción de la grana cochinilla.<sup>32</sup> Con su habilitación, el puerto registró arribo de barcos, como el caso de la balandra británica Real Soberana, que desembarcó en Huatulco el 10 de diciembre de 1825, procedente de Guayaquil, con escala en Sonsonate. La Real Soberana llegó con cargamento de cacao y sombreros de palma.<sup>33</sup>

En dicho contexto, el gobierno de Oaxaca buscó mejorar la comunicación entre la capital y diversos puntos del estado, así como con la capital del país y el puerto de Veracruz. Muestra de ello es un decreto estatal de febrero de 1825 para la construcción y mejora de diversos caminos, entre ellos, un derrotero para el tránsito de carruajes por San Antonio de los Cues (San Antonio Nopalera, perteneciente al municipio de San Juan de los Cués), en el distrito de Teotitlán del Camino, en la región de la Cañada. El camino uniría a la capital de Oaxaca con los estados de Puebla y Veracruz. Para desarrollar dicho proyecto, se invitaría a los municipios y habitantes de la región, y del estado en general, para conformar una comisión encargada de realizar las exploraciones del terreno, y así identificar la vía más adecuada. El gobierno estatal, por su parte, solicitaría la autorización del Congreso federal para el cobro de un peaje que permitiera solventar los gastos de las obras, así como préstamos a los habitantes del estado y a empresarios, los cuales serían pagados también con la recaudación del peaje.

En una de las cláusulas del decreto se alude a un camino hacia Huatulco:

5° Que el gobernador del Estado en uso de sus atribuciones y con arreglo a la constitución, tome cuantas medidas estime convenientes para mejorar el camino de Huatulco, de modo que pueda practicarse cómodamente por caballerías y conducirse con seguridad y sin peligro al lomo de mulas toda la carga que se introduzca en el Estado, o se exporte por dicho puerto.

En el decreto se alude también a la “composición y mejora” del camino de Tehuantepec y, de manera general, de los demás caminos del estado.<sup>34</sup>

<sup>32</sup> “Ministerio de Hacienda”, *Gaceta del Gobierno Supremo de la Federación Mexicana*, Ciudad de México, 11 de mayo de 1824 (HDBNE).

<sup>33</sup> “Noticias nacionales, entrada y salida de buques”, *Gaceta del Gobierno Supremo de la Federación Mexicana*, Ciudad de México, 29 de diciembre de 1825 (HDBNE).

<sup>34</sup> “Decreto del Honorable Congreso de Oaxaca”, *Gaceta del Gobierno Supremo de la Federación Mexicana*, Ciudad de México, 03 de marzo de 1825 (HDBNE).

El interés por el acondicionamiento o construcción de los caminos estuvo tanto en el gobierno federal como estatal, y formó parte de la búsqueda de consolidación de una hacienda pública. Sin embargo, la construcción de los caminos hacia el Pacífico, en el caso de Oaxaca, fue también interés de proyectos más amplios, que abarcaron su conexión con rutas marítimas, por medio de puertos para el comercio marítimo, de escala o cabotaje. Desde la década de los veinte, las fuentes disponibles muestran controversias en torno a los puertos y los caminos. Una de estas controversias ocurrió en abril de 1826, cuando la Cámara de Senadores autorizó al gobierno federal la construcción de un camino carretero entre Coatzacoalcos y Tehuantepec. Para ello, se invitaría a los gobiernos de Veracruz y Oaxaca para que participaran con la donación de los terrenos necesarios. En el transcurso de la construcción debía habilitarse un camino provisional con la mano de obra de los habitantes de las comunidades mediante tequios.

En la sesión se hizo referencia a un camino antiguo que podría acondicionarse como camino provisional. Del lado del Istmo, una primera consideración fue la habilitación de la barra de San Francisco como puerto de Cabotaje. En dicho lugar se establecería una nueva población y justo ahí llegaría el camino proveniente de Coatzacoalcos. Sin embargo, en la discusión, un senador de nombre Demetrio Castillo cuestionó esta decisión, debido a lo inconveniente en el uso de la costa en la barra de Tileme, por su peligrosidad:

porque dicha costa y barra es un mar muy bravo, sin abrigo alguno, muy poca agua y con fondo de peñascos en donde no pueden acercarse más que canoas siempre con peligro, pues aún los barcos de mayor porte tienen que quedarse mar en fuera expuestos a los extraordinarios vientos que corren allí.

Frente a esta situación, el senador Castillo sugería la habilitación de un camino desde Tehuantepec a Huatulco, “puerto el más seguro y de las mayores comodidades que tiene el sur y que tiene aduana”. Castillo alude a los riesgos de contrabando en la zona del Istmo, así como a un incremento en los costos de traslado. Para el caso de Huatulco, el camino estaba prácticamente habilitado hasta Huamelula. Esta nueva discusión llevó a los senadores a dejar abierta la posibilidad de Huatulco como lugar de destino del camino entre el golfo de México y el Pacífico.<sup>35</sup>

En el mes de octubre de ese mismo año de 1826, bajo la presidencia de Guadalupe Victoria, se emitió un decreto federal para la concertación de contratos con particulares, enfocados en la apertura o reparación de caminos.

<sup>35</sup> “Congreso General. Cámara de Senadores. Sesión del día 11 de abril”, *El Sol*, Ciudad de México, 23 de abril de 1826 (HNDM); “Cámara de Senadores”, *Águila Mexicana*, Ciudad de México, 09 de junio de 1826 (HNDM).

Para ello, se estableció que el gobierno debía publicar en los periódicos las propuestas correspondientes. Un año después se emite otro decreto mucho más ambicioso, con la intención de favorecer la comunicación entre la capital del país y distintos puntos fronterizos o con conexión marítima: Veracruz, Tampico, Oaxaca (Huatulco), Chiapas, Acapulco, Valladolid, San Blas, Sonora, Santa Fe, Nuevo México y Texas, junto con sus ramales. Luego del fracaso en estos intentos, en 1828 se emitió un nuevo decreto con la misma intención, pero en ninguna de las dos ocasiones hubo empresarios que participaran.<sup>36</sup>

Para 1831 el puerto de Huatulco continuaba habilitado, sin embargo, la Cámara de Senadores ordenó su deshabilitación, por recomendación de la Comisión de Hacienda. El senador Castillo cuestionó la deshabilitación, debido a los inconvenientes económicos y comerciales que esto implicaría para la región en general. Castillo, en su exposición frente al pleno del Senado, hizo alusión al ingreso de cacao de Guayaquil por el puerto de Huatulco, el cual resultaría considerablemente más costoso, debido a que tendría que trasladarse desde el puerto de Veracruz hasta Oaxaca. Esto deja ver que entre la década de los veinte y principios de los años treinta, aún ingresaba de manera formal cacao de Guayaquil por el puerto de Huatulco.

El argumento para la deshabilitación era la falta de ingresos económicos en el puerto, así como el contrabando. En respuesta, Castillo aludió a la necesidad de habilitar el puerto por un plazo de diez años, además de que el contrabando, según él, se daba en los puertos del norte del país. Finalmente, aludía a la posibilidad de establecer un contrato entre el gobierno de Oaxaca con empresarios nacionales y extranjeros para abrir un camino carretero entre la capital del estado y Huatulco, y hacia Puebla, por la vía de Tehuacán, así como al puerto de Veracruz.

Para ese momento solo hacía falta que el congreso del estado entrara en sesión, para que se llevara a cabo el decreto de construcción del camino:

En esta virtud, sería ridículo el que hoy se cierre el puerto para volver a decretar mañana su apertura, lo que además podrá influir en desaliento de los contratistas [...] por cuyas razones parece mejor (dejar) las cosas en el estado que tienen hasta que resuelva sobre la apertura del camino.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, pp. 239-240. Desde finales del siglo XVIII la reparación de caminos se instituyó como una responsabilidad de los pueblos y los subdelegados, mediante una Ordenanza Real emitida en 1786 (Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX*, p. 38). Ya en el México independiente, a pesar de los intentos por establecer contratos con particulares, la reparación de ciertos caminos, sobre todo de carácter transversal, siguió a cargo de las comunidades y las autoridades locales y regionales, como se verá más adelante.

<sup>37</sup> "Huatulco", *El Oaxaqueño Federalista*, Ciudad de México, 04 de enero de 1831 (HNDM).

El proyecto de construcción del camino carretero hacia el puerto de Veracruz avanzó en 1834, cuando se firmó por primera vez un contrato entre el presidente, Antonio López de Santa Ana y el sector privado. El camino iría de Veracruz a la ciudad de Puebla. A pesar de las críticas que alegaban una falta de inversión de los impuestos de peaje cobrados por el grupo de empresarios, dicho contrato fue el antecedente de otros similares.<sup>38</sup> Este primer contrato fue firmado entre el gobierno federal y la compañía Escandón y Corney, integrada por el empresario mexicano Manuel Escandón y los norteamericanos Jorge Corney, Nataniel Smart y Jacobo Rinervalt.<sup>39</sup>

En el caso del puerto de Huatulco, para 1835 la Cámara de Diputados federal estableció que los buques extranjeros que quisieran cargar palo de Brasil en puerto Escondido o en la barra de San Francisco, en el Istmo, deberían hacer escala, primero, en Huatulco, para que el administrador del puerto registrara las cantidades que serían cargadas en los barcos.<sup>40</sup> Dos años después, en 1837, Huatulco, junto con Tonalá, Puerto Escondido, Manzanillo, Navachiste, Natividad, Mazatlán, Altata, Cabo San Lucas, La Paz, Loreto, San Diego y San Francisco, eran los puertos que a lo largo de las costas del Pacífico mexicano estaban habilitados como puertos de cabotaje, mientras que Acapulco, San Blas y Guaymas funcionaban como puertos para el comercio extranjero.<sup>41</sup>

El rango de habilitación cambió a puerto para el comercio extranjero hacia mayo de 1838, junto con Manzanillo. La entrada en vigor de este nuevo decreto quedó fijada para el 15 de junio de ese mismo año.<sup>42</sup> Esta acción se tomó con la intención de permitir el arribo de barcos extranjeros a puertos alternos del país, debido a que, en el contexto de la primera intervención francesa, los

<sup>38</sup> Rees, *Transportes y comercio en México y Veracruz*, pp. 99-100.

<sup>39</sup> Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, p. 241. Al poco tiempo, la compañía firmó contratos para el traslado de la correspondencia, disponiendo de tropas para la seguridad de las diligencias. La relación entre el gobierno y la compañía se estrechó aún más en 1834, cuando Manuel Garay, hermano de Antonio Garay, uno de los nuevos socios de la empresa, fue nombrado ministro de hacienda. A cambio, la compañía prestaba constantemente dinero al gobierno. El poder que logró la compañía fue cada vez mayor, al grado de que en poco tiempo extendió sus servicios a las rutas de Zacatecas, Guadalajara y el norte del país (*Ibid.*, p. 242). Luis Jáuregui afirma, incluso, que Manuel Escandón y sus socios lograron la concesión para la reparación de la mayor parte de los caminos en México (*Los transportes, siglos XVI al XX*, p. 42).

<sup>40</sup> “Congreso General. Cámara de Diputados”, *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 08 de abril de 1835 (HDBNE).

<sup>41</sup> “Gobierno del Departamento de México”, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 07 de abril de 1837 (HDBNE).

<sup>42</sup> “Noticias extranjeras. Estados mexicanos”, *Eco del Comercio*, Ciudad de México, 14 de agosto de 1838 (HDBNE).

puertos que oficialmente estaban habilitados habían sido bloqueados por las fuerzas navales de aquel país.<sup>43</sup> Una medida complementaria fue el decreto del decomiso de cualquier barco francés que arribara a costas mexicanas, junto con su carga y pertenencias.<sup>44</sup>

Hacia 1841 las actividades en el puerto continuaron. El 31 de octubre de 1841, por ejemplo, salió de Acapulco la barca nacional Clarita, con destino hacia Huatulco, cargada con 181 toneladas de productos extranjeros, al mando del capitán Carlos Wolter y 17 tripulantes.<sup>45</sup>

La información sobre un camino hacia el puerto de Huatulco vuelve a hacerse evidente durante la gubernatura de Benito Juárez, cuando ante el Congreso local, el 2 de julio de 1848, habló sobre la conformación de una junta en Ejutla para la elaboración de un proyecto viable para abrir un camino carretero hacia el puerto.<sup>46</sup> En la prensa también se anticipaba esta posibilidad:

Mucho tiempo ha pasado desde que es conocida la necesidad que tiene Oaxaca de abrir sus caminos y tener un puerto habilitado en el mar del Sur. Muchos esfuerzos han hecho sus autoridades para lograr lo uno y lo otro; pero todos fueron sin resultado. En la actualidad se trabaja constantemente para llevar al cabo ambas ideas [...] el gobierno del Estado se dispone a ejecutar el decreto del cuerpo legislativo sobre apertura de un camino carretero [...] En cuanto a la segunda, nuestras autoridades [...] han dispuesto dirigir al congreso nacional la iniciativa correspondiente para que se decrete la habilitación de Huatulco, y así, como esperamos, los representantes de la nación acceden a los deseos de Oaxaca, deberemos nuestra prosperidad y futuro bienestar a la administración de 1848.<sup>47</sup>

El 28 de julio de ese año fue aprobada en la Cámara de Diputados local la iniciativa del gobierno estatal. Tres días antes, el diputado Iturrubarría pidió en la sesión del Congreso que se expusieran los motivos por los cuales la Comisión de Industria proponía a Huatulco como lugar de destino del camino y sede para la habilitación portuaria, en vez de Puerto Escondido. La Comisión expresó que las ventajas se debían a que Huatulco era “el mejor que se conoce

<sup>43</sup> “Ministerio de Hacienda”, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 10 de septiembre de 1838 (HDBNE).

<sup>44</sup> “Parte no oficial. Exterior, México, 25 de mayo”, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 26 de noviembre de 1838 (HDBNE).

<sup>45</sup> “Capitanía del puerto de Acapulco”, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 11 de noviembre de 1841 (HDBNE).

<sup>46</sup> “Exposición que en cumplimiento del art. 83 de la Constitución del Estado, hace el gobernador del mismo al Soberano Congreso al abrir sus sesiones el 2 de julio de 1848”, *La Crónica*, Ciudad de Oaxaca, 3 de julio de 1848 (HMBYC).

<sup>47</sup> “Interior”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 13 de septiembre de 1848 (HNDM); “Cámara de Diputados”, *El Correo Nacional*, Ciudad de México, 28 de septiembre de 1848 (HDBNE).

en la costa del Sur”, además de que ya contaba con un camino antiguo “desde tiempo de la gentilidad”, el cual solamente era necesario limpiar y ampliar; a diferencia de Puerto Escondido, que no contaba con camino alguno que lo comunicara con Pochutla, su cabecera de partido político.

En la discusión, un diputado de apellido Díaz aludió a comentarios de la prensa en los que se hablaba sobre las ventajas de Puerto Escondido, por contar con poblaciones cercanas y agua potable suficiente. Luego de discutir el punto, el Congreso dejó la decisión en manos del ejecutivo estatal. La solvencia de los gastos también fue objeto de discusión. Una de las propuestas contemplaba cubrir los gastos a partir de los fondos de la tesorería del estado y de la junta de fomento de Oaxaca, de los peajes cobrados luego de las primeras diez leguas construidas, de la tesorería de multas y de los donativos que hicieran comunidades y particulares. Sin embargo, la discusión no llegó a un acuerdo concreto al respecto.<sup>48</sup>

Para decidir el lugar de destino del camino y de habilitación del puerto, el gobierno del estado, por medio de la Secretaría de Gobierno, solicitó en noviembre al jefe del departamento de Ejutla, así como a los subprefectos de Miahuatlán y Pochutla, y a los presidentes municipales de Huatulco y Santa María Colotepec, que informaran de la situación de los dos puertos y las condiciones de los caminos. La autoridad de Huatulco expresó que la distancia entre la cabecera municipal y el puerto era de 10 leguas y que sus condiciones físicas lo hacían el mejor puerto de Oaxaca para el arribo de barcos, con capacidad para quince o veinte barcos, además de los que pudieran recibir las bahías de Chahue (Chagüe) y Tangolunda, pero también Maguey, Cacaluta y San Agustín.

En su informe, la autoridad de Huatulco refirió la existencia de terrenos planos para la conformación de asentamientos, así como agua dulce y zonas de cultivo. Incluso, señaló que en un llano cercano a la bahía existían vestigios de “la población de la antigüedad”, es decir, del asentamiento entre los siglos XVI y XVII. De Tangolunda y Cacaluta las condiciones para su poblamiento, siembra de cultivos y obtención de agua dulce también se describen como favorables. Por su parte, la autoridad de Colotepec, al hablar de Puerto Escondido, dice que sus habitantes no se dedicaban a la pesca ni a ninguna actividad marítima, y que las condiciones físicas del puerto eran desfavorables para el desembarco, por carecer de un buen fondeadero y una ensenada adecuada, además de la falta de agua dulce.

<sup>48</sup> “Extracto de la sesión ordinaria de la Cámara de Diputados del día 28 de julio de 1848”, *La Crónica*, Ciudad de Oaxaca, 4 de septiembre de 1848 (HMBYC); cf. “Estado de Oaxaca. Cámara de Diputados”, *El Correo Nacional*, Ciudad de México, 25 de noviembre de 1848 (HDBNE); “Estado de Puebla”, *El Correo Nacional*, Ciudad de México, 02 de diciembre de 1848 (HDBNE); González Pérez, “La instalación de Villa de Crespo en 1849”, p. 78.

La autoridad de Ejutla, para sustentar esta información, citó a diez buzos, cinco radicados en Huatulco y cinco de Pochutla, originarios todos de Acapulco, y de manera unánime respondieron que el puerto de Santa Cruz era el mejor de todo el Pacífico, incluso por encima del de San Blas.<sup>49</sup>

Ese mismo mes de noviembre de 1848 se publicaron en el *Diario del Gobierno de la República Mexicana* los gastos mensuales de los puertos habilitados del lado del Pacífico, es decir, Huatulco, Acapulco, San Blas, Manzanillo, La Paz, Mazatlán y Guaymas. De ellos, los gastos menores eran los de Huatulco, de \$8,600, en comparación con los gastos de Mazatlán, que ascendían a \$30,000, o los de Guaymas, de \$29,000. En el caso de Huatulco, los gastos se distribuían en los pagos de un administrador, un contador, un oficial con funciones de alcalde, un escribano contador de moneda, un comandante de celadores, cuatro celadores, un capitán de lancha y cuatro marineros.<sup>50</sup>

Para la ejecución del proyecto, Juárez solicitó al secretario de gobierno, en mayo del siguiente año, que organizara “juntas protectoras” encargadas de supervisar los trabajos realizados para la colonización del puerto de Huatulco y la reparación de su camino antiguo o apertura de uno nuevo. Para ello, se crearon cuatro juntas, una en la cabecera del departamento de Ejutla y otras tres en los partidos de Ocotlán, Miahuatlán y Pochutla, por lo que se convocó a los habitantes más adinerados e influyentes, quienes donaron dinero con el que, inicialmente, se compraron herramientas y materiales. Para ese momento, el gobierno de Oaxaca no había invertido recurso alguno; la mano de obra necesaria para el desmonte del área donde se instalaría el puerto, así como para la construcción de las instalaciones del puerto y las chozas para sus habitantes, fue provista por comunidades de los partidos de Ejutla.

De las donaciones, la prensa publicó una lista con nombres y montos donados por cada junta, tanto montos absolutos, cantidades mensuales y herramientas y materiales. También hubo donaciones en especie, como en el caso de Leandro Suman, vecino de Ocotlán, quien, además de un peso de plata al mes, aportó una fanega de maíz y una de galletas. Además del jefe de departamento y los subprefectos, donaron diferentes funcionarios de las

<sup>49</sup> “Gobierno del Estado. Secretaría del Gobierno del Estado Libre de Oaxaca”, *La Crónica*, Ciudad de Oaxaca, 10 de noviembre de 1848 (HMBYC).

<sup>50</sup> “Proyecto de arreglo de los gastos de la hacienda pública y contribuciones para cubrirlos, presentados al Congreso general por el ciudadano Manuel Payno, diputado al mismo por el Estado de Puebla, y mandados imprimir por acuerdo de la cámara”, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 27 de noviembre de 1848 (HDBNE); “Aduanas marítimas”, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 30 de noviembre de 1848 (HDBNE).

comunidades, curas y ciudadanos. Del efectivo donado de manera directa, se juntaron poco más de 480 pesos, además de 125 pesos pendientes.<sup>51</sup>

En ese mismo año de 1849, el proyecto se encontraba avanzado hasta Ejutla y, según el propio Juárez, habían pasado alrededor de 23 años desde el inicio de su construcción, pero la falta de recursos en la tesorería del Estado lo había impedido. En el transcurso de ese año también se involucraron en las donaciones y el trabajo de mano de obra los partidos de Ejutla, Etla y Cuicatlán. Los ánimos hacían suponer que el proyecto carretero se concretaría, al menos así lo advirtió Juárez en julio ante el Congreso del Estado: “pronto veremos concluida la obra más interesante, que para su progreso reclama el comercio, la agricultura, la industria y la civilización, y que se presentaba como imposible, porque no se había tenido la resolución firme de emprenderla”.<sup>52</sup>

En mayo de ese año el gobierno estatal decretó la habilitación del puerto de Huatulco para el comercio extranjero.<sup>53</sup> Unos meses después, el 17 de agosto de 1849, se decretó a nivel estatal la colonización del puerto, mediante la conformación de una colonia adjunta al pueblo de Huatulco denominada Villa de Crespo, cuyo establecimiento formal se fijó para diciembre de ese año.<sup>54</sup> El lugar del asentamiento sería el mismo que tuvo el puerto durante el siglo XVII, así como la ruta del camino. El propio Juárez supervisó los avances tanto del camino como del puerto y la Villa en un viaje que realizó en mayo de 1850.<sup>55</sup>

Según una nota editorial de *La Crónica*, a principios de ese año el tramo entre Miahuatlán y la ciudad de Oaxaca estaba habilitado ya como camino carretero. Al mismo tiempo, se realizaban trabajos en el camino de la ciudad de Oaxaca a Tehuacán, y de ahí al puerto de Veracruz la vía funcionaba como camino de ruedas. Parte de ese trabajo se hacía con mano de obra de presidiarios, dispuestos para ello por el gobierno estatal, quien les proveía de zarapes y guaraches.<sup>56</sup>

<sup>51</sup> “Secretaría del gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca”, *La Crónica*, Ciudad de Oaxaca, pp. 1-3, 18 de mayo de 1849 (HMBYC); cf. “Gobierno del Estado”, *La Crónica*, Ciudad de Oaxaca, 7 de septiembre de 1849 (HMBYC); “Donativos”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de Oaxaca, 24 de julio de 1849 (HNDM).

<sup>52</sup> “Estado de Oaxaca”, *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 30 de julio de 1849, HNDM).

<sup>53</sup> El C. Benito Juárez, Gobernador del Estado Libre de Oaxaca, a todos sus habitantes hago saber: Que por el Ministerio de Hacienda se me ha remitido el decreto siguiente, Oaxaca, 15 de mayo de 1849, BFFdeB, Fondo Histórico, núm. de ubicación 24916.

<sup>54</sup> El C. Benito Juárez, Gobernador Constitucional del Estado Libre de Oaxaca, a todos sus habitantes hago saber: que el soberano congreso del mismo ha tenido a bien decretar lo que sigue, Oaxaca, 17 de agosto de 1849, BFFdeB, Fondo Histórico núm. de ubicación 19433.

<sup>55</sup> González Pérez, “La instalación de Villa de Crespo en 1849”, p. 82.

<sup>56</sup> “Oaxaca”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 29 de enero de 1850 (HNDM).

Se anticipaba que al concluir el camino el trayecto llevaría tan solo siete días, desde el Golfo de México al Pacífico. Con relación a los productos, la grana se cosechaba, sobre todo, en los distritos de Ejutla, Coatlán, Miahuatlán y Ocotlán. El añil en Tehuantepec, Pochutla, Apango y Huatulco, entre otros pueblos cercanos al puerto. Otros productos eran maderas, oro de Peras, plata de la sierra, cacao, vainilla y caña. Continuar el trayecto de Huatulco a Tehuantepec por mar llevaba dos días, y por tierra tres o tres y medio.

En ese momento estaba pendiente la aprobación de arribo de barcos de vapor en Huatulco por parte del Congreso de la Unión. En esta ruta estaban ya habilitados para el comercio con California los puertos de Acapulco, San Blas y Mazatlán. La concesión para Huatulco estaba pendiente en el Congreso desde el 27 de agosto de 1849.<sup>57</sup> En la prensa se alude a la invitación a los empresarios Howland y Aspinwall, de Nueva York, para ingresar en el puerto de Huatulco. Se advierte la ventaja de que, junto con la habilitación del puerto, había en él una pequeña población, a diferencia de los siglos anteriores. Además, se habla de la disponibilidad de agua potable y víveres, así como de sus características físicas favorables: una rada capaz de albergar sesenta buques grandes sin riesgos por el oleaje, además de la existencia de una aduana con las instalaciones necesarias para almacenar productos y alojar marinos y viajeros.<sup>58</sup>

Otro empresario interesado en este proyecto fue Jonas (Jhonas, John) Levy, quien envió un proyecto al gobierno federal para la comunicación entre el Golfo y el Pacífico, a partir del puerto de Veracruz, donde los pasajeros provenientes de Nueva Orleans navegarían en vapores mexicanos hasta Tlacotalpan, para luego transbordar a vapores más pequeños y así continuar hasta el paso de San Juan. La empresa de Levy se encargaría de construir un camino carretero del paso de San Juan a Huatulco, por el paso de Guichicovi u otro cercano. De Huatulco la ruta seguiría nuevamente por vapores hasta San Francisco, California. En Huatulco, además, se almacenarían productos procedentes de

<sup>57</sup> Hasta 1848 Alta California formó parte de México, sin embargo, desde principios de ese siglo, Alta California y la parte central de las Californias fueron una región bien comunicada, tanto al interior como con el resto de lo que era México en aquel entonces. Ya en el contexto de la guerra entre Estados Unidos y México, dos factores que favorecieron la incorporación de las Californias a rutas de navegación fueron, precisamente, la guerra y la fiebre del oro. Magaña Mancillas, "Donde los caminos se bifurcan", p. 124.

<sup>58</sup> "Comercio por el puerto de Huatulco", *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 18 de enero de 1850 (HNDM); Cf. "Cámara de Diputados. Sesión del día 10 de noviembre de 1849", *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 22 de diciembre de 1849 (HDBNE).

India y California, y en Veracruz productos europeos y de la costa este de Estados Unidos.<sup>59</sup>

En su proyecto el capitán Levy contemplaba, entre otras, las siguientes prerrogativas: a) privilegio exclusivo por 90 años para un camino entre Veracruz y el puerto de Huatulco; b) exención de impuestos para vapores y buques, los cuales estarían autorizados para cargar fletes, pagando un 2% del costo total al gobierno mexicano; c) la compañía podría introducir al país cualquier material requerido para la construcción del camino y la ruta en general, sin pagar algún impuesto; d) podrían usarse sin restricción ni cobro los terrenos públicos necesarios para la ruta y, en el caso de ser privados, se pagaría el monto correspondiente; e) la ruta por mar y tierra sería Nueva York, Cuba, Nueva Orleans, Matamoros, Tampico, Veracruz, Alvarado, Huatulco y finalmente, San Francisco, con dos corridas al mes; y de Nueva York habría conexión a Liverpool también dos veces al mes, con un tiempo por el recorrido completo de 22 días; f) las cartas de y para Estados Unidos pagarían un real y los periódicos dos reales.<sup>60</sup> En el caso del recorrido en tierra entre el paso de San Juan y Huatulco, el capitán Levy contemplaba el uso de mulas, carretas o tren de tiro.<sup>61</sup>

En una carta remitida a *El Universal*, firmada como “varios ciudadanos”, se alude al retraso en la aprobación de la concesión a Jonás Levy y su proyecto de comunicación interoceánica. El proyecto estuvo detenido en la Cámara de Diputados federal alrededor de un año. Fue hasta el 13 de febrero de 1851 cuando los legisladores autorizaron al gobierno realizar contratos para la construcción de caminos. Ese mismo día el acuerdo pasó a la Cámara de Senadores y para el primero de mayo aún no había resolución. Frente a la demora, los firmantes de la carta se cuestionan:

¿A qué atribuiremos esta apatía? ¿Será a la circunspección de nuestros representantes, que querrán examinar con más calma un proyecto que desde luego dice por sí mismo ser el más grandioso y benéfico que se haya presentado a nuestro gobierno desde que somos independientes? ¿O será acaso algún tanto de predilección respecto de los empresarios de la apertura de Tehuantepec? ¿Será de este lugar formar un paralelo entre ambas empresas para que abran los ojos esos señores que aparecen tan ciegos como para no mirar de un lado la

<sup>59</sup> “Estado de Veracruz”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 24 de marzo de 1850 (HNDM); Cf. “Buques”, *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 28 de febrero de 1850 (HNDM).

<sup>60</sup> “Proyecto de comunicación interoceánica del Sr. Levy”, *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 21 de octubre de 1850 (HNDM); “Telegrama”, *La Cucaracha*, Ciudad de México, 12 de noviembre de 1850 (HNDM).

<sup>61</sup> “Proyecto de comunicación interoceánica por el Río de Alvarado”, *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 23 de octubre de 1850 (HNDM).

dicha futura de infinitos pueblos de la República, el aumento considerabilísimo del erario de ésta, la extensión del comercio y el aumento de la población; y de otro, el dominio de un extranjero que jamás podrá ser nuestro amigo, las consecuencias del más escandaloso contrabando, las vejaciones a los mexicanos, y aún la estimación de su raza en los puntos en que no acomode su presencia al invasor legal? ¡Qué paralelo tan triste será este!

En la carta se alude a los privilegios otorgados por el gobierno mexicano a empresarios norteamericanos y al mexicano Manuel Escandón.<sup>62</sup> Sin embargo, varias de las críticas en la prensa aludían a los riesgos de una invasión permanente por parte de Estados Unidos, luego de la invasión del 1846.<sup>63</sup>

La propuesta del capitán Levy permaneció detenida en el Senado hasta el 12 de noviembre, momento en el que fue remitida al gobierno federal para que resolviera lo que considerara conveniente.<sup>64</sup> Para ese entonces había movilidad entre Huatulco y otras costas del Pacífico. El 23 de junio de 1850, por ejemplo, ancló en Acapulco una goleta nacional de nombre Sirenita, de 37 toneladas de peso, procedente del puerto de Huatulco, con destino final a Mazatlán. El barco llevaba 6 días de navegación y una carga de 28 bultos de grana.<sup>65</sup>

Sobre la situación del camino, el gobierno informó, de manera contradictoria, a mediados de 1850, un avance en el tramo entre Coyotepec y Ocotlán, donde existía ya un camino de ruedas, y se trabajaba también para concretar otro camino carretero entre Coyotepec y Tlacolula. En el caso del tramo entre Miahuatlán y el límite con Pochutla, se había habilitado un camino de cuatro varas (3.5 metros aproximadamente) para el tránsito con animales, lo mismo que entre Río Hondo y La Galera (Lagalera).<sup>66</sup>

Para ese momento eran tres los proyectos de comunicación interoceánica de los que se hablaba: un canal en el istmo de Panamá; navegación riverense por los ríos de Alvarado y Tlacotalpan al paso de San Juan, y de ahí por tierra al puerto de Huatulco; y una tercera vía por tierra desde el puerto de Veracruz hasta Huatulco, pasando por Orizaba, Tehuacán, ciudad de Oaxaca y Miahuatlán. Esta última travesía se calculaba en quince o dieciséis días. Partiendo del puerto de Veracruz, el recorrido podía hacerse en carro hasta

<sup>62</sup> “Comunicación interoceánica”, *El Universal*, Ciudad de México, 03 de mayo de 1850 (HNDM).

<sup>63</sup> “México”, *El Clamor Público*, Madrid, 01 de febrero de 1851 (HDBNE); “México”, *La Esperanza*, Madrid, 04 de febrero de 1851 (HDBNE).

<sup>64</sup> “Proposiciones del Sr. Levy para abrir un camino carretero de Alvarado a Huatulco”, *Boletín Oficial del Supremo Gobierno*, Ciudad de México, 29 de noviembre de 1852 (HDBNE).

<sup>65</sup> “Puerto de Acapulco”, *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 15 de julio de 1850 (HNDM).

<sup>66</sup> “Estado de Oaxaca”, *Periódico Oficial del Supremo Gobierno*, Ciudad de México, 29 de julio de 1850 (HDBNE).

Teotitlán del Camino o Quiotepec, dependiendo las condiciones específicas por la temporada de lluvia, recorriendo sesenta o sesenta y ocho leguas; de ahí seguían treinta y dos o cuarenta leguas a la capital de Oaxaca en camino de herradura, el cual estaba en reparación para su ampliación a camino de ruedas, trabajo que se calculaba que concluiría en tres años.<sup>67</sup>

Algo cierto es que el propio Benito Juárez, en una exposición frente al Congreso de Oaxaca en la sesión inaugural de 1851, señaló que el camino para ruedas solo llegaba a Ocotlán, y que entre Miahuatlán y Pochutla había dieciséis leguas de camino carretero.<sup>68</sup> Considerando toda esta ruta terrestre desde el puerto de Veracruz, se calculaba una distancia de ciento sesenta y cinco leguas. Esta tercera vía, partiendo de Miahuatlán, se dirigía a San Mateo Río Hondo, luego por los parajes de La Doncella, Semialtepec (Cemialtepec), Guajolote y el río Copalita, hasta descender a Pochutla, y de ahí a Santa María Huatulco y, finalmente, al puerto de Santa Cruz.<sup>69</sup>

Para 1851 los únicos puertos habilitados en el país que no tuvieron arribo de barcos fueron los de Matamoros y Huatulco.<sup>70</sup> De igual manera, ese mismo año no se registraron ingresos en la aduana de Huatulco, así como tampoco en los puertos de Tuxtla y Presidio Norte, de un total de 18 aduanas habilitadas en el país para esa fecha.<sup>71</sup>

La situación del puerto continuó sin registro de ingresos, al menos de manera oficial, de tal suerte que en 1853 se derogó el decreto de 1849 mediante el que se le habilitó previamente. Los argumentos de los diputados fueron, además del alto contrabando, los siguientes:

Habiendo acreditado la experiencia en todo el tiempo que lleva de abierto el puerto de Huatulco al comercio extranjero, de escala y cabotaje, la ninguna utilidad que ha producido, pues que no ha arribado un solo buque con procedencia extranjera, y antes por el contrario, se ha originado un gravamen en la hacienda pública

<sup>67</sup> “Comunicación oceánica. Estado de Oaxaca”, *El Demócrata*, Ciudad de México, 28 de marzo de 1850 (HNDM).

<sup>68</sup> Juárez, Benito Juárez: exposiciones (cómo se gobierna), pp. 344-345.

<sup>69</sup> *Exposición que [...] hace el gobernador del estado [...] el día 2 de julio de 1848*, documento 11.

<sup>70</sup> “Noticia de la entrada de buques con procedencia extranjera por los puertos de la República, habilitados para el comercio exterior en todo el año próximo pasado de 1851, con distinción de clases y banderas, total de toneladas y pasajeros que han entrado y salido por los mismos puertos”, *El Constitucional*, Ciudad de México, 15 de junio de 1852 (HDBNE).

<sup>71</sup> “Noticia de la circulación y exportación de caudales y metales preciosos por las aduanas que se expresan, en todo el año civil de 1851”, *El Constitucional*, Ciudad de México, 16 de julio de 1852 (HDBNE).

con el pago de sueldos de los empleados que no debe continuar, atendidas las escaseces del erario y la necesidad de procurar las posibles economías.<sup>72</sup>

A pesar de la deshabilitación, la intención de abrir la comunicación entre el Golfo hasta el Pacífico continuó. Muestra de ello es la solicitud que el Capitán Levy hizo para realizar una inspección “hasta Paso de Ovejas”, muy cerca de La Antigua y el puerto de Veracruz, para la construcción de un ferrocarril entre Puerto de Alvarado y Huatulco. Luego de la autorización, la exploración la hicieron los ingenieros John Ferlner y Benjamín Anderson, quienes estaban en el puerto de Veracruz en septiembre de 1853. Este permiso de exploración no implicó la concesión como tal, la cual, de hecho, no se dio finalmente.<sup>73</sup>

## EL CAMINO TRANSVERSAL EN LA SEGUNDA MITAD DEL XIX

Luego de la deshabilitación del puerto de Huatulco a principios de la década de los 50, hacia mediados de 1856 el gobierno estatal solicitó al gobierno federal la habilitación para el comercio de cabotaje. Uno de los argumentos fue poder enviar a Guerrero y Michoacán el excedente de cosecha de maíz de Oaxaca, para contrarrestar el desabasto en aquellos estados y así evitar la pérdida de dicho excedente, el cual solía pudrirse debido a las dificultades para movilizarlo al interior del estado, por las malas condiciones de los caminos.<sup>74</sup>

Tres años más tarde, en 1859, Juárez, siendo ya presidente de la República, emitió un decreto para la concesión de la vía de comunicación interoceánica por la ruta del Istmo a la compañía norteamericana Louisiana, propiedad de Emilio La-Sère, con una vigencia de setenta años. El proyecto contemplaba la construcción de un ferrocarril, un camino carretero y una línea telegráfica, además del permiso para construir en el puerto de Huatulco un depósito de carbón y un astillero para la reparación de barcos de vapor que realizaran recorridos de pasaje y carga por el Istmo de Tehuantepec. Para ello, se construiría un camino carretero entre Tehuantepec, Salina Cruz y el puerto de Santa Cruz Huatulco.<sup>75</sup>

<sup>72</sup> “Huatulco y Altata”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 24 de febrero de 1853 (HNDM); cf. González Pérez, “Breve historia del camino carretero de Oaxaca a Santa Cruz Huatulco a mediados del siglo XIX”, p. 135.

<sup>73</sup> “Reconocimiento para el ferrocarril”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 29 de septiembre de 1853 (HNDM); Cf. “Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio”, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 26 de septiembre de 1853 (HDBNE).

<sup>74</sup> “Huatulco”, *Diario Oficial del Supremo Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 27 de septiembre de 1856 (HDBNE).

<sup>75</sup> “Decreto sobre comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec”, *El Correo de México*, Ciudad de México, 12 de octubre de 1867 (HNDM); “Ministerio de Fomento,

En el contexto de la Guerra de Reforma, el gobierno de Oaxaca intentó mantener arreglados los caminos principales, de tal manera que no se obstaculizara la comunicación y el comercio internos. Para ese momento se vuelve a hablar, desde la gubernatura del estado, sobre la necesidad de “abrir” un camino de Tehuacán a la ciudad de Oaxaca y de ahí al puerto de Santa Cruz. De hecho, se promovió la firma de un contrato entre el gobierno estatal y un ingeniero particular para la apertura de ambos caminos. Los encargados, por parte del gobierno estatal, serían Ignacio Mejía y Manuel Dublan. Para ello, el Ministerio de Justicia y Fomento se haría cargo de concluir los trabajos de construcción de ambos caminos, iniciados años atrás.

El Ministerio contrataría a un ingeniero como director de obra, con un pago de 20 pesos y cien presidiarios dispuestos para ello. Se pediría a los pueblos ubicados a lo largo de los caminos que proporcionaran apoyo en las obras. Otros recursos serían los excedentes monetarios de los ministerios de fomento de Puebla y Oaxaca. Además, el gobierno federal destinaría la hipoteca de algunas fincas de manos muertas o cedería la propiedad de algunos conventos que hubieran sido expropiados en el estado. No se cobraría peaje por el uso de los caminos y, al concluirse, ambos quedarían a cargo del Ministerio de Fomento.<sup>76</sup>

En esta ocasión, se estimaba que al concluir el camino el trayecto se haría en solo seis días en diligencia. El propio gobierno de Oaxaca pensaba competir con el canal de Panamá, cuya ruta era utilizada por la mayoría de los viajeros norteamericanos. Con la ruta entre Veracruz y Huatulco, el viaje podría reducirse seis o siete días, luego de la habilitación del puerto y la conclusión del camino carretero.<sup>77</sup>

El tramo entre Miahuatlán y Huatulco tuvo un revés en el transcurso de ese mismo año, pues en junio de 1861 el Congreso de la Unión aprobó un dictamen de la Comisión de Hacienda e Industria en contra de la apertura del camino, debido a que este atravesaría por fincas que el gobierno mexicano había ofrecido ya como parte de compromisos diplomáticos.<sup>78</sup>

Colonización, Industria y Comercio”, *El Siglo Diez y nueve*, Ciudad de México, 13 de marzo de 1868 (HNDM); “Tratos y contratos de Juárez con la Compañía lousianesa de Tehuantepec”, *Diario Oficial del Supremo Gobierno*, 9 de junio de 1859 (HNDM); “Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento. Colonización e Industria”, *Diario Oficial del Supremo Gobierno*, Ciudad de México, 03 de febrero de 1859 (HDBNE); “Tratos y contratos de Juárez con la Compañía lousianesa de Tehuantepec”, *Diario Oficial del Supremo Gobierno*, Ciudad de México, 9 de junio de 1859 (HNDM); “Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 11 de octubre de 1867 (HNDM).

<sup>76</sup> “Secretaría del despacho del gobierno del Estado de Oaxaca”, La Victoria, Ciudad de Oaxaca, 5 de mayo de 1861 (HMBYC).

<sup>77</sup> “Carretera entre Tehuacán y Huatulco”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 16 de septiembre de 1861 (HNDM).

<sup>78</sup> “Crónica parlamentaria”, *El Siglo Diez y Nueve*, 21 de junio de 1861 (HNDM).

En esos años, la reparación de los tramos de caminos existentes continuó realizándose, en parte, gracias a la mano de obra de las comunidades. El 21 de abril de 1863, por ejemplo, el jefe político del Distrito Centro expresó su molestia por lo descuidado del camino en la zona de Coyotepec y solicitó al presidente municipal que solicitara que los vecinos de Rosario de Ánimas (Ánimas Trujano) y Santa María Coyotepec prestaran ayuda en la reparación de dicho tramo.<sup>79</sup>

Este trabajo era en realidad itinerante y dependía, con frecuencia, de las necesidades de los propios pueblos y municipios, quienes solían dar mantenimiento a este y otros caminos en tiempo de lluvia, que era cuando había mayores afectaciones.<sup>80</sup> En la segunda mitad de 1865 se esperaban aún las obras de construcción del camino y se advertía sobre la existencia de donadores de recursos.<sup>81</sup>

Las obras del camino hacia la Costa continuaron con un cambio significativo, pues, para 1868, el jefe político de Miahuatlán, Vicente Ruiz, anunció la finalización del tramo carretero entre Miahuatlán y los límites con Pochutla, el cual debía continuarse hasta Puerto Ángel. Esta ampliación se realizó con herramientas provistas por el jefe político de Miahuatlán y con la mano de obra de personas de dicha jurisdicción: “Los habitantes todos de este distrito, entusiasmados con la habilitación de aquel puerto, prestaron gratuita y voluntariamente sus servicios”. Se habla de una concentración de hasta quinientas personas trabajando en algunas de las jornadas.<sup>82</sup>

En mayo de 1869 Félix Díaz, quien fuera gobernador de Oaxaca entre 1867 y 1871, supervisó los avances del camino, al que describió como “una buena obra de fecundos resultados y por sus dimensiones capaz de dejar transitar toda clase de carruajes”. Al momento de su visita se encontraba en construcción un puente sobre el río Copalita. El propio Díaz escribió una “Relación de los tramos visitados por el personal del gobierno del Estado, en la apertura del camino de esta ciudad a Puerto Ángel con expresión de los lugares y metros trabajados bajo la dirección del ciudadano Miguel Lebrija”, que fue enviada como parte de un informe al Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. En dicha relación, Díaz detalla las distancias entre algunos de los puntos localizados a lo largo del camino.<sup>83</sup>

<sup>79</sup> “Caminos”, *La Victoria*, Ciudad de Oaxaca, 26 de abril de 1863 (HMBYC).

<sup>80</sup> “Memoria del Distrito de Miahuatlán”, *El Boletín Oficial*, Ciudad de Oaxaca, 3 de agosto de 1865 (HMBYC).

<sup>81</sup> “Mejoras materiales”, *La Sociedad*, Ciudad de México, 7 de abril de 1865 (HNDM).

<sup>82</sup> “Noticias nacionales”, *El Siglo Diez y Nueve*, 13 de marzo de 1868 (HNDM).

<sup>83</sup> “Secretaría del Gobierno del Estado de Oaxaca”, *La Victoria*, Ciudad de Oaxaca, 26 de abril de 1869 (HMBYC); “Secretaría del Gobierno del Estado de Oaxaca”, *El Siglo Diez y Nueve*, 24 de mayo de 1869 (HNDM).

Unos años después, en 1873, el gobierno federal solicitó a Ricardo Orozco la reparación del camino carretero de Orizaba a Miahuatlán y la ampliación hasta Puerto Ángel. El propio gobierno anunció un presupuesto de \$75,000. Sin embargo, los problemas políticos en el país orillaron al gobierno a destinar dicho recurso para el ejército. No obstante, Orozco realizó una inspección y presentó un proyecto para la apertura de un camino nuevo, distinto en algunos tramos al camino que para ese entonces existía (véase Figura 1 y Figura 2). Luego de la inspección, Orozco informó al gobierno que el costo para habilitar el camino desde Orizaba a Puerto Ángel era de solamente \$40,000, con un grupo de 500 hombres trabajando diario durante un periodo de diez meses.<sup>84</sup>

El camino de Tehuacán a Puerto Ángel se uniría con el puerto de Veracruz. Del puerto de Veracruz a Tehuacán el recorrido se contemplaba para un día, combinando ferrocarril y carruaje; dos días de Tehuacán a la ciudad de Oaxaca y otros dos de ahí a Puerto Ángel, por medio de carretas o diligencias estos dos últimos tramos. Además de la posible continuación del camino, se esperaba el arribo de barcos de vapor a Puerto Ángel, dos veces al mes, como parte de la ruta de Panamá a California.

Por la información publicada en la prensa, puede suponerse que los trabajos en la carretera continuaron, aunque sin concretarse realmente.<sup>85</sup> Sin embargo, en ocasiones, las obras del camino de Miahuatlán a Puerto Ángel se anuncian como iniciales, es decir, que apenas comenzarían. En una nota de *El Monitor Republicano*, incluso, se habla de “la inauguración de los trabajos de la carretera de Miahuatlán a Puerto Ángel”, como advertimos al inicio.<sup>86</sup>

Unos años después, en 1877, en un informe sobre los avances en el camino al Pacífico, el ingeniero Francisco González de Cosío planteó la posibilidad de continuar el camino hacia el puerto de Santa Cruz o dirigirlo a Puerto Ángel. La distancia desde Miahuatlán era muy similar:

pero Puerto Ángel no llena las condiciones de un buen puerto por su estrechez, pues aunque tiene una rada a cubierto de los vientos, la entrada es muy reducida y peligrosa, mientras que el de Santa Cruz es más amplia y los buques pueden fondear en el puerto.

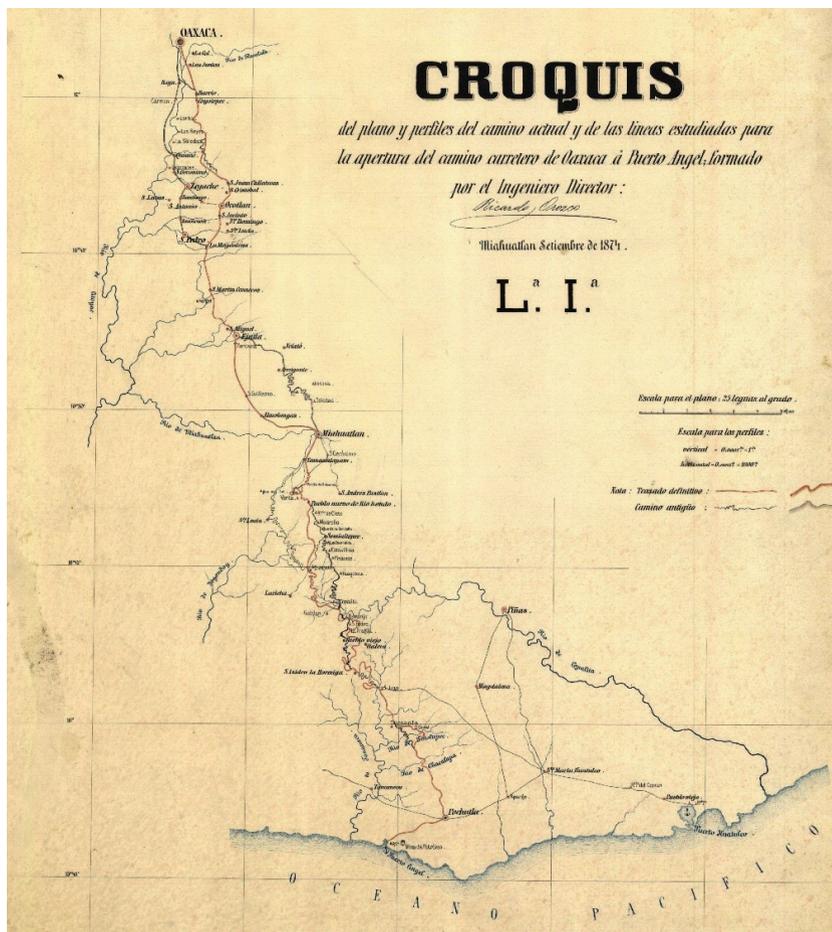
Al describir los avances en el camino, muestra un panorama bastante desfavorable, ya que el camino llegaba a Pueblo Nuevo (San Sebastián Río Hondo) y de ahí a Pochutla solo existía “una antigua brecha”.<sup>87</sup>

<sup>84</sup> “Gacetilla”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 23 de enero de 1873 (HNDM).

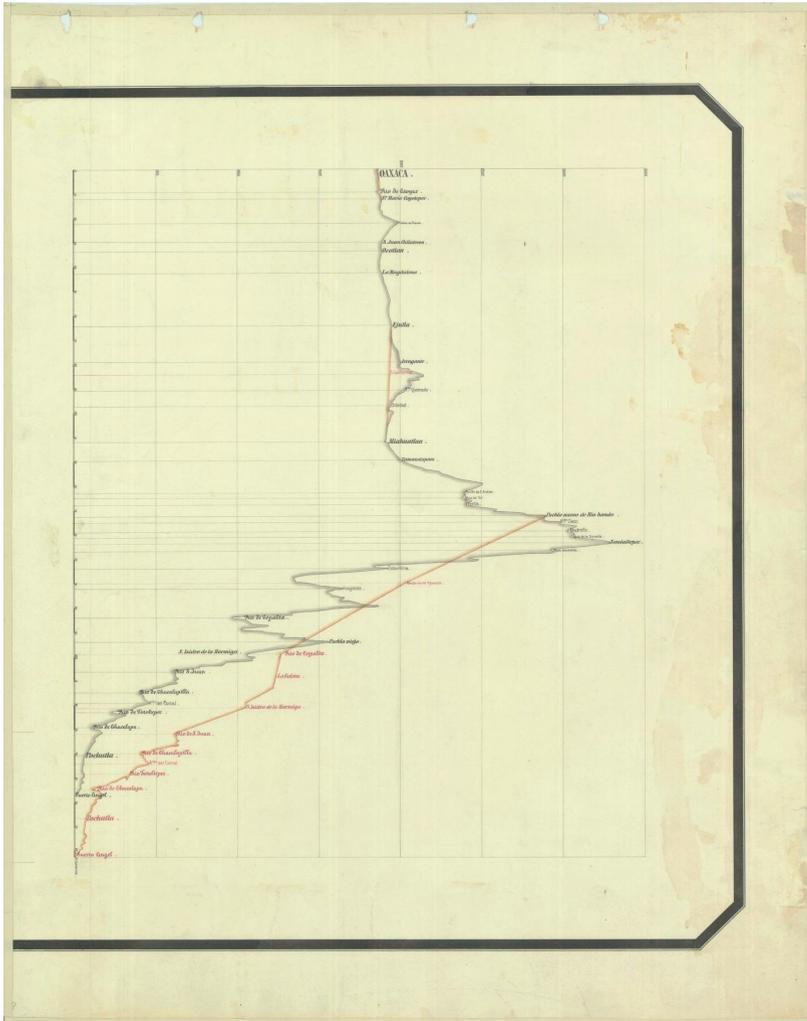
<sup>85</sup> “Gacetilla”, *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 22 de mayo de 1873 (HNDM); “Gacetilla”, *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 30 de mayo de 1873 (HNDM); “Varias noticias”, *La Iberia*, Ciudad de México, 22 de mayo de 1873 (HNDM).

<sup>86</sup> “Gacetilla”, *El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 22 de mayo de 1873 (HNDM).

<sup>87</sup> *Exposición presentada [...] por el Ejecutivo provisional*, documento 21.



**Figura 1.** En su mapa, Ricardo Orozco marcó en negro el camino principal a la Costa. Luego de la línea principal hacia Pochutla hay dos vertientes, una hacia Puerto Ángel y otra a Santa María Huatulco y de ahí al puerto de Huatulco. Además, hizo un nuevo trazo como parte de su propuesta para el camino carretero al primero de los puertos. En varias partes ambos caminos coinciden.  
Fuente: Croquis del plano y perfiles del camino actual y las líneas estudiadas para la apertura del camino carretero de Oaxaca a Puerto Ángel, Ricardo Orozco, 1874 (MMOyB, código COYB.OAX.M46.V2.0106-1.2).



**Figura 2.** En la hoja dos del plano se observan las elevaciones del camino original y del nuevo trazo: en el primer caso, la mayor elevación es el cerro Semialtepec, cerca de San Miguel Suchixtepec y donde aparece marcada una desviación hacia San Agustín Loxicha, situación que es vigente hoy en día; en cambio, la mayor elevación en el nuevo proyecto de Ricardo Orozco es San Sebastián Río Hondo o Pueblo Nuevo.

Fuente: *Croquis del plano y perfiles del camino actual y las líneas estudiadas para la apertura del camino carretero de Oaxaca a Puerto Ángel*, hoja 2, Ricardo Orozco, 1874 (MMOyB, código COYB.OAX.M46.V2.0106-2.2).

Hacia 1879 se habla de las malas condiciones de la carretera, en particular, en el tramo de Ejutla a Miahuatlán, específicamente en el paso del cerro de Rancho Quemado, el cual era ya intransitable para carruajes y carretas. El mantenimiento de este camino estaba a cargo del gobierno federal, sin embargo, la poca cantidad de recurso que se destinaba para ello no se utilizaba para tal fin. Incluso, se alude específicamente al desvío de recursos por parte del encargado de la obra, de apellido Martínez, un funcionario del gobierno federal.<sup>88</sup> Otro factor para el deterioro del camino, junto con la corrupción, fue la quiebra del erario en el contexto del Plan de Tuxtepec. Además, los conflictos armados provocaron daños en ese y otros caminos.<sup>89</sup>

En ese mismo año el diario *La Escuela de Agricultura* publicó una descripción de la situación del camino de Oaxaca a la costa hecha por Matías Romero, firmada el 28 de julio de 1879. Matías Romero menciona que, en 1851, durante el gobierno de Juárez, se logró concretar el proyecto, con un tramo de camino carretero hasta el cerro Cemialtepec y de ahí con camino de herradura hasta “Puerto Ángel”. Matías Romero alude también al trabajo dirigido por Ricardo Orozco en 1873 y menciona que a partir de Miahuatlán solo lograron componerse algunos tramos para el tránsito de carretas, pero no se lograron conectar dichas secciones, y, luego de algunos meses, únicamente permaneció una cuadrilla de trabajadores encargados de limpiar los derrumbes en el camino, en su mayor parte de herradura.<sup>90</sup>

Durante los años siguientes el proyecto de comunicación interoceánica estuvo marcado por la predominancia de propuestas extranjeras para la construcción de un ferrocarril también hacia la Costa central, al cual se denominó Ferrocarril Meridional. Muestra de ello es que el 25 de agosto de 1880 el gobierno federal emitió un decreto para la construcción de una vía entre Antón Lizard, en Veracruz, y la Costa central de Oaxaca, ya fuera Puerto Ángel o Huatulco. El contrato derivado del decreto fue firmado por los gobiernos federal y estatal. En él se contemplaba la construcción de dos ramales, uno a Tehuantepec y otro a Puebla.<sup>91</sup>

Hacia 1890 se anunció la conclusión del camino carretero de Santa María Ozolotepec, cerca de San Sebastián Río Hondo, a Pluma Hidalgo, cuyo trabajo estuvo a cargo del jefe político de Miahuatlán, con mano de obra de habitantes

<sup>88</sup> “Gacetilla”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 7 de enero de 1879 (HNDM).

<sup>89</sup> “Puerto Ángel”, *El Zancudo*, Ciudad de Oaxaca, 18 de enero de 1879 (HMBYC).

<sup>90</sup> “Camino carretero de Oaxaca al Pacífico”, *La Escuela de Agricultura*, Ciudad de México, 15 de diciembre de 1879 (HNDM).

<sup>91</sup> “Contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de Antón Lizardo y el de Huatulco o Puerto Ángel”, *Legislación Mexicana*, Ciudad de México, 1 de enero de 1880 (HNDM).

de comunidades de las parroquias de Ozolotepec y Mixtepec.<sup>92</sup> Sin embargo, los problemas del camino se agudizaban debido a la falta de transporte, es decir, de recuas de mula. En marzo de 1892, por ejemplo, se publicó en el Periódico Oficial una nota originaria de El Universal, en la que se menciona que en ese momento había más de 8,000 quintales de café en varias de las fincas del partido de Pochutla, cuya carga no podía ser trasladada a Puerto Ángel para su embarque, debido a la falta de transporte. Se habla del vapor norteamericano “Colima”, de 2,144 toneladas, el cual recién había zarpado del puerto con solo 380 quintales, cuando podría haber cargado miles de ellos. La maniobra de desplazar los 8,000 quintales requería de alrededor de 500 bestias de carga. En ocasiones, los dueños de las fincas ofrecían como pago a los arrieros más del doble del costo del flete, pero con frecuencia fracasaban las negociaciones.<sup>93</sup>

En ese año se registró una actividad significativa en Puerto Ángel. El 29 de enero de 1892 arribó el barco de vapor californiano “Acapulco”, de 1,759 toneladas, con el capitán y 83 tripulantes, y 276 bultos de carga, sin pasajeros, el cual zarpó hacia Panamá ese mismo día.<sup>94</sup> En febrero de ese año desembarcó el vapor “Colima”, con 70 tripulantes, el capitán, 12 toneladas de carga y 12 pasajeros. En marzo arribó el vapor mexicano “Guadalupe”, de 250 toneladas, con 16 tripulantes y 55 bultos de carga.<sup>95</sup> En abril vuelve a desembarcar el “Colima”, con 85 tripulantes, carga diversa y un tripulante.<sup>96</sup>

Por absurdo que parezca, en 1893 Porfirio Díaz anunció, durante la apertura del tercer periodo de sesiones del XVI Congreso de la Unión, que el camino de la ciudad de Oaxaca a Puerto Ángel estaba concluido en su tramo de Oaxaca a Miahuatlán.<sup>97</sup> Un año después el jefe político de Pochutla y finqueros de la región de Pluma Hidalgo acordaron conformar una comisión que se encargara, entre otras cosas, de estudiar una opción “práctica y violenta” para la apertura de un camino entre Pochutla y Puerto Ángel. Para ello se registrarían y clasificarían las fincas y con ello cobrarían cuotas mensuales según sus características.

En ese momento se veía ya al ferrocarril de Tehuantepec como la opción más viable para el comercio del café, sin embargo, el traslado desde ahí hasta

<sup>92</sup> “Noticias varias de Oaxaca”, *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 20 de junio de 1890 (HNDM).

<sup>93</sup> “Con referencia a nuestras vías de comunicación”, *Periódico Oficial*, Ciudad de Oaxaca, 4 de marzo de 1892 (HMBYC).

<sup>94</sup> “Movimiento marítimo en Puerto-Ángel”, *Periódico Oficial*, Ciudad de Oaxaca, 01 de febrero de 1892 (HMBYC).

<sup>95</sup> “Movimiento marítimo”, *Periódico Oficial*, Ciudad de Oaxaca, 7 de marzo de 1892 (HMBYC).

<sup>96</sup> “Movimiento marítimo”, *Periódico Oficial*, Ciudad de Oaxaca, 18 de abril de 1892 (HMBYC).

<sup>97</sup> “Discurso oficial”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco*, Ciudad de Villahermosa, 14 de octubre de 1893 (HNDM).

Coatzacoalcos era de dos días y las condiciones en el transbordo entre el tren y el barco de vapor eran riesgosas, por carecerse de servicios de hospedaje y alimentación en la estación denominada La Puerta, que era donde se realizaba el transbordo. Además, existía irregularidad en las corridas de barcos de vapor y del ferrocarril.<sup>98</sup> Por otro lado, son constantes las críticas a la mala condición del tramo que comunicaba a Pluma Hidalgo con Pochutla, así como al funcionamiento del gobierno local y sus edificios.<sup>99</sup>

## ¿MANERA DE EPÍLOGO: EL CAMINO TRANSVERSAL EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX

Hacia principios del siglo xx la concreción de un camino carretero hacia la Costa central seguía inconclusa. En 1900, en el distrito de Pochutla solo había dos tramos aptos para el tránsito de carretas: el que iba para Chacalapa y el que unía a la cabecera distrital con Puerto Ángel. De ahí en fuera, todos los demás caminos eran de herradura y la mayor parte se encontraban en mal estado.<sup>100</sup> Del lado de los valles, entre la ciudad de Oaxaca y Ejutla comenzó a funcionar el 21 de agosto de 1904 un servicio de tren de tiro, es decir, de tracción animal.<sup>101</sup>

Para mediados de 1912 se construía un puente sobre el río Copalita. Además, se hablaba de la reparación del camino desde Puerto Ángel hasta la colindancia con Miahuatlán.<sup>102</sup> El trabajo de organización estuvo a cargo del jefe político de Pochutla, Enrique Romero, quien solicitó apoyo directamente a los finqueros de la región. Por su parte, la autoridad de Miahuatlán realizaba también reparaciones en el camino, lo que permitiría, supuestamente, un recorrido desde el puerto hasta la colindancia con Ejutla de alrededor de 10 horas. Para ese momento comienza a hablarse del uso de vehículos automotores en el camino. Tal vez la inquietud inicial estuvo entre algunos comerciantes y empresarios, quienes pretendían abrir un servicio de transporte de pasajeros y de carga. También continuaba la expectativa en torno a la construcción de un ferrocarril hasta Puerto Ángel, pero, al considerarse dicho proyecto como algo lejano, la ruta de pasajeros y de carga se veía como una opción más factible, frente a la demora del ferrocarril.<sup>103</sup>

<sup>98</sup> “Pluma Hidalgo”, *El Estado de Oaxaca*, Ciudad de Oaxaca, 28 de noviembre de 1894 (HMBYC).

<sup>99</sup> “Pluma Hidalgo”, *El Estado de Oaxaca*, Ciudad de Oaxaca, 17 de noviembre de 1894 (HMBYC); “Los puertos en el Estado”, *El Estado de Oaxaca*, 23 de noviembre de 1894 (HMBYC).

<sup>100</sup> Memoria administrativa presentada por el C. General Martín González, documento 92.

<sup>101</sup> Pertierra Altamirano, “El ferrocarril en Ejutla”, pp. 32-33.

<sup>102</sup> “Noticias de Pluma Hidalgo”, *El Avance*, Ciudad de Oaxaca, 5 de julio de 1912 (HMBYC).

<sup>103</sup> “Por Pochutla”, *El Avance*, Ciudad de Oaxaca, 6 de mayo de 1912 (HMBYC).

Un año después, en 1913, el camino permanecía inconcluso, al menos para el tránsito de automóviles y camiones. Incluso, en agosto de ese año un corresponsal de *El Avance* anunciaba de manera entusiasta que la carretera traería “magníficos resultados al comercio en el Estado”. La carretera referida correspondía, precisamente, al tramo de Puerto Ángel a Ejutla.<sup>104</sup> El interés por concretar el proyecto era compartido por el gobierno federal, quien en agosto de ese año envió a tres ingenieros, encabezados por Evaristo Mendoza. El cometido era iniciar las obras de adecuación del camino carretero en la parte de los valles, para su conversión a una carretera para vehículos de motor.<sup>105</sup>

A la par de los inicios del proyecto de la carretera, en 1913, paradójicamente, se inauguró un servicio de carruajes para pasajeros entre Ejutla y Miahuatlán, con una corrida diaria: “Bien recibida ha sido esta mejora por todas las personas que por sus negocios tienen que ir con frecuencia de una a otra ciudad”.<sup>106</sup> Para 1931 finalmente comenzó a funcionar un servicio de autovía de gasolina entre Ejutla y Ocotlán, el cual ocupó los rieles del antiguo tren de tiro entre Oaxaca a Ejutla.<sup>107</sup>

El 11 de mayo de 1933, el gobernador de Oaxaca, acompañado de un grupo de diputados del estado y de representantes de la Cámara de Comercio de Oaxaca, realizaron un recorrido para inspeccionar los avances de la carretera de Oaxaca a Puerto Ángel, los cuales llegaban al kilómetro 170, a la altura del pueblo de San Miguel Suchixtepec. Esta visita del gobernador se prolongó por tres días (véase Figura 3).<sup>108</sup>

En abril de 1934 la cooperativa que daba servicio de pasaje y de carga a Ejutla, denominada Cooperativa Ejuteca, solicitó un subsidio de \$100,000 para “poner en buenas condiciones dicho servicio”. En su misiva aluden a la desaparición del ramal del Ferrocarril Mexicano del Sur que partía de la capital del estado, pasaba por Ocotlán, Zimatlán y llegaba a Ejutla, comunicando de manera directa los “ex-Distritos” del Centro, Miahuatlán y Sola de Vega, y de manera indirecta a Pochutla y el sur de Oaxaca. El servicio ferroviario del ramal, el cual funcionaba con tracción animal, se suspendió a partir de enero de 1931, por lo incosteable del mantenimiento. La extensión de la vía llegó a ser de 30 kilómetros.

<sup>104</sup> “Se construirá una carretera entre Ejutla y Puerto Ángel”, *El Avance*, Ciudad de Oaxaca, 09 de agosto de 1913 (HMBYC).

<sup>105</sup> “La carretera entre Miahuatlán y Puerto Ángel”, *El Avance*, Ciudad de Oaxaca, 16 de agosto de 1913 (HMBYC).

<sup>106</sup> “Servicio entre Ejutla y Miahuatlán”, *El Avance*, Ciudad de Oaxaca, 16 de agosto de 1913 (HMBYC).

<sup>107</sup> Pertierra Altamirano, “El ferrocarril en Ejutla”, pp. 32-33.

<sup>108</sup> “Relación de las actividades desarrolladas en el Gobierno del Estado”, *Periódico Oficial del Estado de Oaxaca*, Ciudad de Oaxaca, 03 de junio de 1933 (HNDM).



**Figura 3.** Ambas fotos fueron tomadas dos años antes de la visita hecha por el gobernador de Oaxaca para supervisar los avances de la carretera hacia Puerto Ángel. En la primera foto se aprecian dos vehículos en la parte de la sierra, seguramente antes de San Miguel Suchixtepec y el cerro Semialtepec, que es hasta donde se encontraban los avances del camino para 1933. Fuente: *Antequeria. Revista quincenal de Ciencia, Arte, Variedad y Literatura*, núm. 5, 1930, p. 9 (HMBYC, vol. 271).

Esta situación, según la misiva, había agravado la economía de la región: “el transporte de los productos de la región tiene actualmente tarifas prohibitivas que estancan esa misma producción, que no permiten la salida, y que [...] se traduce por un descenso en el valor del trabajo de todos los oaxaqueños residentes en aquella región”. Se alude, por ejemplo, a los gastos que realizaban los productores de cereales, quienes debían pagar cinco pesos con setenta y cinco centavos por tonelada, en cambio, el costo en el ferrocarril era de solo un peso con treinta y siete centavos. También se menciona el caso de la producción de aceite de higuera, el cual, según la carta, “nuestro distrito es el único en la República, pudiera decirse, en que se produce”, y era uno de los principales ingresos para muchas familias en el distrito de Ejutla. Sin embargo, debido a lo costoso del transporte, representaba para los productores una reducción drástica en sus ingresos, al igual que en el caso de los demás productores.<sup>109</sup>

Esta historia termina unos años después, en 1936, cuando comenzó a dar servicio la cooperativa denominada Oaxaca-Pacífico y Estrella del Valle, que hacía viajes de carga y pasaje de Oaxaca a Miahuatlán, es decir, solo en la parte de los valles.<sup>110</sup>

<sup>109</sup> “Servicio de auto-vías”, *Oaxaca en México*, Ciudad de México, 21 de abril de 1934 (HMBYC).

<sup>110</sup> Pertierra Altamirano, “El ferrocarril en Ejutla”, p. 33.

## REFLEXIONES FINALES

Como se dijo al inicio, la intención general del artículo ha sido entender la situación del camino transversal hacia la Costa central de Oaxaca como parte de un proyecto de comunicación. Sin embargo, dicho proyecto se convirtió en una empresa inacabable o no concluida (como se menciona en la introducción) al menos en el siglo XIX, a pesar que en el periodo novohispano la ruta entre Oaxaca y la Costa funcionaba, en su primer parte, mediante el uso de carreta, tal vez entre la ciudad de Oaxaca y Miahuatlán, y el resto con recua de mula, es decir, en la sierra y costa. Esta situación no cambió durante el siglo XIX. Tanto la inestabilidad política y económica del país y de Oaxaca, así como las condiciones físicas del territorio, el alto contrabando y la corrupción, fueron factores evidentes para el retraso en la concreción del proyecto.

La revisión permite ver, también, una serie de inconsistencias en distintos momentos del siglo XIX, como los varios procesos de habilitación y cierre del puerto de Huatulco para el comercio durante buena parte del siglo XIX, y un cambio claro en la ubicación del puerto para el comercio en la segunda mitad de siglo hacia Puerto Ángel, lo que se reflejó también en el destino del camino carretero. Un factor aparente para este cambio fue la producción de café en las fincas de la región del distrito de Pochutla y su mayor cercanía con Puerto Ángel, a partir de la década de los setenta.<sup>111</sup>

No obstante, la información sobre exploraciones, rutas, las condiciones de los caminos y los avances en las reparaciones muestra, de igual manera, diversos intereses y expectativas económicas, las cuales no se abordan propiamente en el texto, por cuestión de tiempo y espacio. Sin embargo, esto deja ver una presencia importante de capitales extranjeros desde la primera mitad del siglo, con nacionalidad e intereses distintos, y, probablemente, también de posturas diferentes al interior del país en distintos periodos.

Con respecto a la información sobre avances concretos, si bien es cierto hubo distintos proyectos específicos que buscaron la concreción de un camino carretero hacia la Costa central, como se advirtió al inicio, esta información es distinta y a veces contradictoria, a pesar de que, al menos, la primera parte del camino fue la misma, es decir, la zona de los valles, entre la ciudad de Oaxaca y Miahuatlán. En diferentes ocasiones se anunció el comienzo de la construcción de un camino, consistente en una apertura, reparación o adecuación. Hacia 1873, por ejemplo, *El Monitor Republicano* habla de “la inauguración de los trabajos de la carretera de Miahuatlán a Puerto Ángel”, a pesar de todo lo ocurrido durante las décadas previas. Años después, en 1893, Porfirio Díaz

<sup>111</sup> Al respecto de la introducción del cultivo de café en la región, revisar González Pérez, “Introducción del café en Oaxaca según documentos del Archivo del Poder Ejecutivo del Estado: el caso de Santiago Xanica”.

afirmó que el proyecto carretero entre la capital del estado y Miahuatlán por fin se había concluido, quedando pendiente el resto: la parte de la sierra y la costa.

Además del análisis de aquellos intereses puestos en este y otros proyectos en el siglo XIX, otro tema pendiente es el del contrabando en la Costa central durante el siglo XIX. Este fue un argumento aludido de manera explícita, al menos, en 1831 y 1853 para la deshabilitación del puerto. A pesar de ello, el puerto funcionó oficialmente en varias ocasiones para el comercio de cabotaje, además de la vigencia de su aduana en momentos de absoluta deshabilitación del puerto. Al parecer, las contrariedades aludidas en torno a los proyectos reflejan la ausencia de un sistema económico y comercial a nivel nacional o estatal, que articulara de igual manera los caminos, puertos, ciudades y regiones durante el siglo XIX en el México independiente.

Otro tema pendiente es el de los proyectos ferroviarios a lo largo del siglo. En el texto se alude a algunos de ellos, sobre todo a partir de 1873. Sin embargo, la información disponible muestra también la participación de diversos actores y grupos, exploraciones, recursos invertidos y rutas distintas que formaron parte solo de proyectos ferroviarios hacia la Costa central; pero también proyectos integrales que contemplaban distintos tipos de transportes, como tren, barcos de vapor y caminos carreteros, principalmente en los proyectos de comunicación interoceánica.

La historia del camino no cambió del todo en los primeros años del siglo XX, a pesar de que alrededor de 1912 se contempla la adecuación del camino hasta la Costa para el uso de automóviles, pero un año después, en 1913, se inaugura un servicio de carruajes entre Ejutla y Miahuatlán, con solo una corrida diaria. En la parte de la sierra, el avance del camino para automóviles en 1933 llegaba únicamente a la altura de San Miguel Suchixtepec.

## AGRADECIMIENTOS

Este texto forma parte de la investigación “Historia de las vías de comunicación del sur de Oaxaca”, registrado en la Universidad del Mar. Agradezco a Nahui Ollin por la revisión y sugerencias al borrador original. Agradezco también a Nubia García García, Guadalupe Martínez Jiménez, Arely Romero Manuel, Loren Hernández Martínez, Alma Aurora Vásquez Robles y Osmar Enrique Escobar Pérez, quienes colaboraron en la búsqueda y transcripción de parte de la información hemerográfica empleada en este artículo.

## HEMEROGRAFÍA

*Águila Mexicana*  
*Boletín Oficial del Supremo Gobierno*  
*Eco del Comercio*

*El Avance*  
*El Boletín Oficial*  
*El Clamor Público*  
*El Constitucional*  
*El Correo de México*  
*El Correo Nacional*  
*El Demócrata*  
*El Estado de Oaxaca*  
*El Monitor Republicano*  
*El Oaxaqueño Federalista*  
*El Siglo Diez y Nueve*  
*El Sol*  
*El Universal*  
*El Zancudo*  
*Diario del Gobierno de la República Mexicana*  
*Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*  
*Diario Oficial del Supremo Gobierno*  
*Diario Oficial del Supremo Gobierno de la República Mexicana*  
*Gaceta del Gobierno de México*  
*Gaceta del Gobierno Supremo de la Federación Mexicana*  
*La Crónica*  
*La Cucaracha*  
*La Escuela de Agricultura*  
*La Esperanza*  
*La Iberia*  
*La Sociedad*  
*La Victoria*  
*Legislación Mexicana*  
*Oaxaca en México*  
*Periódico Oficial*  
*Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco*  
*Periódico Oficial del Estado de Oaxaca*  
*Periódico Oficial del Supremo Gobierno*

## SIGLAS

BFFDEB: Biblioteca Fray Francisco de Burgoa.  
HMBC: Hemeroteca Manuel Brioso y Candiani.  
HNDM: Hemeroteca Nacional Digital de México.  
HDBNE: Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España.  
MMOBYB: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

## DOCUMENTOS IMPRESOS

- Exposición presentada al H. Congreso del Estado por el Ejecutivo provisional del mismo, sobre sus actos y disposiciones legislativas dictadas en todos los ramos de la administración pública*, Oaxaca, Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, Secretaría de Cultural del Gobierno del Estado de Oaxaca, Instituto Estatal de Educación Pública de Oaxaca, 1877 (BFFdeB, Fondo Histórico, vol. 414).
- Exposición que en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución del Estado, hace el gobernador del mismo al Soberano Congreso al abrir sus sesiones el 2 de julio de 1848*, introducción de Anselmo Arellanes Menxueiro, *Memorias administrativas del gobernador del estado de Oaxaca [...] Benito Juárez 1848-1852*, Oaxaca, México: impreso por Ignacio Rincón, 1848.
- Memoria administrativa presentada por el C. General Martín González, Gobernador Constitucional del Estado de Oaxaca a la XX Legislatura*, doc. 92, 1899 (BFFdeB, vol. 410).

## REFERENCIAS

- Almanza, Joel Enrique y Báez Méndez, Andrea Saraí, “La construcción en tierra caliente del ferrocarril entre Veracruz y México, 1842-1864”, *Historia 2.0. Conocimiento Histórico en Clave Digital*, año IV, núm. 7, 2014, pp. 86-114.
- Borah, Woddrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, Gómez Ciriza, Roberto (trad.), México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- Carse, Ashley y Kneas, Dabid, “Unbuilt and Unfinished. The Temporalities of Infrastructure”, *Environment and Society*, vol. 10, núm. 1, 2019, pp. 9-28.  
doi: <https://doi.org/10.3167/ares.2019.100102>
- Cramausse, Chantal, “Introducción”, en Cramausse, Chantal (ed.), *Los caminos transversales: la geografía histórica olvidada de México*, Michoacán, El Colegio de Michoacán-Universidad Juárez del Estado de Durango, 2016, pp. 9-18.
- Favila Vázquez, Mariana, “Cramausse, Ch., *Los caminos transversales. La geografía histórica olvidada de México*, El Colegio de Michoacán-Universidad Juárez del Estado de Durango, Zamora, Michoacán, México, 2016, 372 pp.”, *Investigaciones Geográficas*, núm. 93, 2017, pp. 21-24.  
doi: <https://doi.org/10.14350/rig.59523>
- García Martínez, Bernardo, “Cien años de carreteras en México (1891-1991)” en García Martínez, Bernardo, *Tiempos y lugares: antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México*, México, El Colegio de México, 2014, pp. 403-426.
- González Pérez, Damián, “Introducción del café en Oaxaca según documentos del Archivo del Poder Ejecutivo del Estado: el caso de Santiago Xanica”, *Relaciones*, núm. 130, 2012, pp. 130-154.  
doi: <https://doi.org/10.24901/rehs.v33i130.509>

- “Breve historia del camino carretero de Oaxaca a Santa Cruz Huatulco a mediados del siglo XIX”, Córdova Aguilar, Maira Cristina y Pérez Ramírez, Tatiana (coords.), *Oaxaca: espacios, sociedad y arte en transformación, siglos XVI al XX*, Oaxaca, Archivo General del Estado de Oaxaca-Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, 2021, pp. 125-149.
- “La instalación de Villa de Crespo de 1849”, en García Jiménez, Selene del Carmen (coord.), *Veinticinco años de la Biblioteca Fray Francisco de Burgoa de la ciudad de Oaxaca*, Oaxaca, Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, 2021, pp. 76-87.
- Guajardo Soto, Guillermo, “Infraestructura y logística en la historia económica: una contribución a partir de los casos de Chile y México, ca. 1850-1970”, *América Latina en la Historia Económica*, vol. 22, núm. 2, 2015, pp. 7-27.  
DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.v22i2.584>
- Humboldt, Alejandro, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Porrúa, 2014.
- Jáuregui, Luis, *Los transportes, siglos XVI al XX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004.
- Juárez, Benito, *Benito Juárez: exposiciones (cómo se gobierna), tomo I*, Pola, Ángel (comp.), México, Secretaría de Gobernación, 2000.
- Magaña Mancillas, Mario Alberto, “Donde los caminos se bifurcan: itinerarios, rutas y senderos en el área central de las Californias, 1769-1850”, en Cramaussel, Chantal (ed.), *Los caminos transversales: la geografía histórica olvidada de México*, Michoacán, El Colegio de Michoacán-Universidad Juárez del Estado de Durango, 2016, pp. 107-126.
- Ortiz Díaz, Edith, “El camino real del Soconusco: eje de articulación comercial entre la provincia de Oaxaca y la audiencia de Guatemala en el siglo XVI” en Long Towell, Janet y Attolini Lecón, Analia (coords.), *Caminos y mercados de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009, pp. 241-260.
- Ortiz Hernán, Sergio, “Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX”, *Comercio Exterior*, 1973, pp. 1246-1253.
- Pertierra Altamirano, Marisa, “El ferrocarril en Ejutla”, *El Jolgorio Cultural*, núm. 46, 2012, pp. 34-35.
- Rees, Peter, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, México, Secretaría de Educación Pública, 1976.
- Romero Frizzi, María de los Ángeles, “Los caminos de Oaxaca” en Cramaussel, Chantal (ed.), *Rutas de la Nueva España*, Michoacán, El Colegio de Michoacán, 2006, pp. 119-135.
- Sánchez Silva, Carlos, “Juárez, gobernador de Oaxaca y la administración política de los pueblos de indios, 1847-1857”, en Sánchez Silva, Carlos, *Ensayos juaristas*, Oaxaca, Instituto del Seguro Social para los Trabajadores del Estado, Instituto de Investigaciones en Humanidades-Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, Congreso del Estado de Oaxaca, Carteles Editores, 2009, pp. 35-51.  
DOI: <https://doi.org/10.2307/j.ctvhn0d9b.23>

- Schäffner, Wolfgang, “Los medios de comunicación y la construcción del territorio en América Latina”, *História, Ciências, Saúde*, vol. 15, núm. 3, 2008, pp. 811-826.  
DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-59702008000300012>
- Suárez Argüello, Clara Elena, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1997.
- Valle Pavón, Guillermina del, “El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1729-1795” en Ludlow, Leonor y Silva Riquer, Jorge (comps.), *Los negocios y las ganancias de la Colonia al México Moderno*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999, pp. 176-191.
- Vázquez Mendoza, Nahui Ollin, *Pueblo a orilla del mar: Huatulco en el siglo XVI (1522-1616)*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Secretaría de Cultura y Artes de Oaxaca, Fundación Alfredo Harp Helú, 2013.