

Ferrocarril Meridional Mexicano hacia la Costa central de Oaxaca, México (siglo XIX): historia de un proyecto no construido

Mexican Southern Railway to the Central Coast of Oaxaca, Mexico (nineteenth century): history of an unbuilt project

DAMIÁN GONZÁLEZ PÉREZ

Universidad del Mar, Campus Huatulco, Instituto de Turismo
Ciudad Universitaria, Santa María Huatulco, Oaxaca, México, C. P. 70989
damiangp313@hotmail.com
ORCID: [0000-0002-1795-6493](https://orcid.org/0000-0002-1795-6493)

Recibido / Recebido: 24.2.2024. Aceptado / Aceite: 5.9.24.

Cómo citar / Como citar: González Pérez, Damián (2024). “Ferrocarril Meridional Mexicano hacia la Costa central de Oaxaca, México (siglo XIX): historia de un proyecto no construido”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 53, pp. 54-87. DOI: [10.24197/tst.53.2024.54-87](https://doi.org/10.24197/tst.53.2024.54-87)

Este artículo está sujeto a una licencia / Este artigo está sujeito a uma licença [Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Resumen: A lo largo del siglo XIX hubo diversos proyectos de comunicación hacia la región de la Costa central de Oaxaca, México, los cuales, de haberse realizado, desembocarían en el océano Pacífico, en los puertos de Santa Cruz Huatulco o Puerto Ángel. Con dichos proyectos se pretendía, en general, concretar la tan anhelada comunicación interoceánica entre Europa y Asia. Es decir, la significancia de dichos proyectos no sólo sería regional, sino global. A pesar de los recursos invertido en dichas iniciativas, todos ellos forman parte de historias irrealizadas. El interés particular de este artículo se centra en el caso del Ferrocarril Meridional Mexicano, también nombrado Ferrocarril Oaxaqueño, el cual estuvo vigente, sobre todo, entre 1880 y 1885. A partir de la consulta de fuentes hemerográficas y archivísticas, en su gran mayoría inéditas, se busca recrear esta historia poco conocida.

Palabras clave: Ferrocarril Meridional, historia de las comunicaciones, costa central de Oaxaca, comunicación interoceánica

Abstract: Throughout the nineteenth century there were various communication projects towards the central coast region of Oaxaca, Mexico, which, if carried out, would have led to the Pacific Ocean, in the ports of Santa Cruz Huatulco or Puerto Ángel. These projects were intended, in general, to achieve the long-awaited interoceanic communication between Europe and Asia. In other words, the significance of these projects would not only be regional, but global. Despite the resources invested in these initiatives, they are all part of unrealized histories. The particular interest of this article is focused on the case of the

Mexican Southern Railway, also called the Oaxacan Railway, which was in force, above all, between 1880 and 1885. Based on the consultation of newspaper and archival sources, most of which are unpublished, this little-known history is sought to be recreated.

Keywords: Southern Railway, history of communications, central coast of Oaxaca, interoceanic communication

INTRODUCCIÓN

Los estudios de las infraestructuras, en general, y de las comunicaciones, en particular, se convierten en recursos útiles para comprender diversos procesos de carácter social, económico, político y ecológico. Carse y Kneas (2019) hablan de la historia de presas, carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, canales, oleoductos y de otros proyectos de infraestructura no irrealizados o inconclusos, que resultan ser la norma, más que la excepción. No obstante, los testimonios de dichas historias en los acervos documentales, hemerográficos y cartográficos son abundantes, por lo que la mayoría de las fuentes para este tipo de estudios son inéditas, como en el caso que nos ocupa ahora.

Dichos proyectos pueden ubicarse en trayectorias que no se concretan en objetivos predefinidos, ni de manera unilineal, pero que, en su momento, detonan discursos e imaginarios cargados simbólicamente de nociones y categorías como desarrollo y civilización, que se reflejan en narrativas y expectativas no sólo institucionales, sino sociales, a pesar de los ritmos de la dimensión material de los proyectos.

En el presente texto proponemos una revisión detallada de un proyecto no realizado, el Ferrocarril Meridional Mexicano hacia la región de la Costa central de Oaxaca, en el Pacífico, durante la segunda mitad del siglo XIX. Sobre todo, en la segunda mitad del XIX, hubo una serie de inquietudes encaminadas a la construcción de ferrocarriles hacia el Pacífico, para conectarse con los puertos de Santa Cruz Huatulco, y, en segundo lugar, hacia Puerto Ángel, las cuales se expresaron en proyectos en los que participaron, en un principio, el gobierno federal, por un lado, y el gobierno estatal, por otro; y, finalmente, compañías extranjeras. La etapa más significativa de estas iniciativas tuvo lugar, precisamente, entre finales de la década de los años setenta y principios de los ochenta, con el Ferrocarril Meridional¹. Mediante el Meridional se intentó unir, en

¹ Los años setenta fueron determinantes para la historia de las comunicaciones y las infraestructuras a nivel global, sobre todo, por los efectos de la crisis bursátil y bancaria ocurrida en Europa y Estados Unidos, así como por el inicio de la denominada Segunda

general, a la ciudad de Oaxaca y la Costa central con algún puerto de Veracruz y la ciudad de México, y, de manera indirecta, con Estados Unidos y Guatemala.

Esta historia de proyectos ferroviarios formó parte de una historia general de proyectos de comunicación que abarcó puertos, caminos carreteros, vías férreas y, en menor medida, líneas telegráficas. Mediante ellos se pretendió lograr una intención imperante en dicho siglo: la comunicación interoceánica; y, a nivel regional, el desplazamiento de productos al interior de Oaxaca. Sin embargo, ninguno de ellos se realizó o se concretó (González Pérez, 2021a; González Pérez, 2021b; González Pérez, 2023), tal como ocurrió, en general, en América Latina, debido a diversos factores políticos y económicos, pero también geográficos y ambientales en general.

En buena medida, la construcción de este tipo de infraestructuras rebasaba la capacidad de los gobiernos nacionales: Los innumerables proyectos no realizados, no terminados, terminados con éxito pero sin la menor utilidad, los rieles o caminos que terminaban en la nada [...] mostraban, en efecto, el carácter sumamente frágil de estas iniciativas (Schäffner, 2008, p. 814). Además, como señala Schäffner (2008, p. 814), los esfuerzos económicos, administrativos y humanos para su mantenimiento, “en esos espacios enormes, poco habitados y de difícil acceso”, truncaron muchos de esos proyectos.

No obstante, estos proyectos específicos, así como el proyecto general de la comunicación interoceánica vía la Costa central de Oaxaca, se expresaron a partir de discursos que aludían, como se ha dicho, a categorías como desarrollo, progreso, modernidad, entre otros conceptos (González Pérez, 2021b; González Pérez, 2023). Estas narrativas pueden identificarse en casos como el del Canal de Panamá, el cual: “simbolizó el progreso humano y la capacidad del Estado moderno para liberar de limitaciones mundanas a la sociedad y la economía a través de la ingeniería” (Carse, 2021, p. 30).

Sin embargo, la alusión a estas categorías no se hizo, en el caso de América Latina, como parte de un proceso del propio desarrollo tecnológico de los países, como sí ocurrió en Estados Unidos y Europa, “sino como la adopción de un recurso muy adelantado” respecto a la situación socioeconómica imperante en los países correspondientes. Por tanto, el ferrocarril fue visto por las

Revolución Industrial. En el caso de México, el gobierno procuró favorecer la integración territorial, económica y política, y, algunos años después, como se verá más adelante, hubo un cambio significativo en la política en torno a las comunicaciones en general y, en particular, sobre los ferrocarriles, desde la que se buscó la participación de inversiones extranjeras (Kuntz Ficker, 1995, pp. 20-21).

élites económicas y políticas como el medio idóneo para lograr los cambios necesarios que permitieran a los países una equiparación económica y tecnológica con aquellos países más desarrollados (Kuntz Ficker, 1995, p. 17).

Para el caso de estudio del Ferrocarril Meridional, se revisan, en principio, dos tendencias generales dentro de la historiografía sobre las comunicaciones y los ferrocarriles: una que podríamos considerar de carácter conservador y centralista, desde la que se asume la existencia de un sistema coherente en el que el ferrocarril ocupó un lugar primordial; y, por otro lado, una tendencia de carácter crítico, por su interés en los estudios regionales, pero también, porque desde ella se reconocen diversos factores que inciden en el fracaso o la irrealización de los proyectos.

Posteriormente, se miran algunos antecedentes importantes tanto de los ferrocarriles en México como en el centro y sur de Oaxaca. Luego de ello, se revisan de manera detallada las fuentes hemerográficas, archivísticas y cartográficas disponibles en algunos acervos, mediante las que se da cuenta de la historia del proyecto del Ferrocarril Meridional. Al final, se miran las postrimerías del proyecto férreo hacia la Costa central de Oaxaca, entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX.

Como parte de las conclusiones, se reflexiona sobre el papel que jugó, sobre todo, el puerto de Santa Cruz Huatulco en la historia de las comunicaciones, desde el siglo XVI al siglo XIX. A lo largo de este periodo, si bien se miró a Santa Cruz como el puerto idóneo, por sus características físicas y por formar parte de rutas comerciales bien definidas, los proyectos de comunicación fracasaron, tanto los de carácter carreteros como ferroviario. También, tanto Santa Cruz como Puerto Ángel fueron puertos cuyas habilitaciones para el comercio mundial, de escala y de cabotaje ocurrieron a lo largo de dicho siglo de manera fugaz, por lapsos breves de tiempo. Dos argumentos constantes fueron el gran contrabando en la zona y, para el siglo XIX, los bajos ingresos registrados en la aduana de Huatulco, que funcionó durante buena parte del siglo XIX, independientemente de la situación del puerto.

Un último aspecto importante que pudo ser factor decisivo en esta problemática es que los puntos de destino de los proyectos carreteros y ferroviarios eran puntos aislados, incluso despoblados. Sólo a mediados del siglo XIX lograron articularse la habilitación del puerto, la puesta en marcha de un camino para ruedas y la instalación de un asentamiento en el puerto de Santa Cruz, llamado Villa de Crespo. Este proyecto conjunto, basado en una política de fomento, tuvo una duración breve, de no más de cinco años, entre 1849 y 1853.

1. ANTECEDENTES DE LOS FERROCARRILES EN MÉXICO

Un enfoque predominante en el estudio de las comunicaciones en México es de tipo centralista, que puede serlo debido a la consideración de un centro geográfico como nodo radial de articulación de redes de vía, medios, localidades y ciudades, y del mercado en general; pero, también, de la identificación de un medio como el articulador de dicha red. Un planteamiento como este ha sido atribuido a Bernardo García Martínez (García Martínez, 2014; cf. Favila Vázquez, 2017, p. 22.), para quien los ferrocarriles se constituyeron en la “espinadorsal” del sistema de vías de comunicación en México a finales del siglo XIX. En términos de su importancia y uso, estaban después las antiguas veredas y caminos de herradura existentes desde el periodo novohispano. Otra parte importante eran algunos puertos de cabotaje ubicados, sobre todo, en Tabasco y Veracruz, las costas del Golfo de México. Finalmente, estaban los caminos de herradura, ubicados, principalmente, en el altiplano central y el norte del país (García Martínez, 2014, pp. 403-404).

Por su parte, Guajardo Soto (2015, p. 8) habla de una “revolución de infraestructuras” ocurrida en México a partir de 1850, la cual abarcó ferrocarriles, carreteras, barcos y puertos. El desarrollo de estos sistemas permitió una vinculación abierta con el comercio internacional a partir de un mayor flujo de materias primas. De no haber sido así, dice Guajardo Soto (2015, p. 11), la afluencia de personas, materias primas y productos se hubiera distribuido entre las carreteras, canales, ríos y mares.

Se ha estimado que en las postrimerías del periodo colonial hubo a lo largo del territorio novohispano 105 rutas de caminos de herradura y 55 para el tránsito de carretas, con extensiones de 19.720 km y 7.605 km, respectivamente. Estos caminos formaban un sistema cuyo núcleo de articulación era la ciudad de México, de donde partían ejes importantes, como el interoceánico, que atravesaba el país entre Veracruz y Acapulco; el de tierra adentro, que llegaba hasta Santa Fe, Nuevo México; y el camino hacia Guatemala, que pasaba por la ciudad de Oaxaca y Tehuantepec (Ortiz Hernán, 1974, p. 40-41; cf. Jáuregui, 2004, pp. 43-44).

En contraste con las visiones desarrollistas de las comunicaciones en México para el siglo XIX, en la mayor parte de las regiones del país fue limitada la extensión de caminos carreteros, debido a que, para su composición, eran necesarias vías más amplias y en mejores condiciones. Por tanto, requerían de mayores gastos que los caminos de herradura. Incluso,

hacia finales del siglo XVIII varios de los caminos carreteros se descontinuaron, para ser empleados nuevamente como caminos de herradura (Jáuregui, 2004, p. 31).

Sin embargo, se ha advertido también sobre los “patentes casos de aislamiento”, incluso en las zonas más pobladas, debido a la complejidad del territorio, así como a la falta de desarrollo en general, según Ortiz Hernán (1974, p. 46). Por si fuera poco, las condiciones de abandono y deterioro de finales del siglo XVIII se agudizó en el XIX, en parte, por los efectos de la guerra de Independencia en los propios caminos, como las averías directas y los constantes bloqueos o cierres, además de las condiciones políticas y económicas desfavorables para su reparación, mantenimiento y crecimiento (Ortiz Hernán, 1974, p. 48).

Entre los factores que incidieron de manera general en el desarrollo del ferrocarril en México, estuvo la inquietud por romper este aislamiento local y regional a partir de la agilización del transporte, así como favorecer el desarrollo económico mediante la movilización de mercancía entre regiones distintas. En ambos casos, los proyectos ferroviarios se apoyaron, durante todo el siglo XIX, en los caminos carreteros, y, de alguna manera, “en los viejos troncales de caminos coloniales” (Guajardo Soto, 2015, p. 18).

Además, hubo factores y motivaciones de mayor magnitud que vislumbraban una conexión a escala continental e intercontinental, a partir de la comunicación y conexión interoceánica a través de México (Rees, 1976, pp. 132-133). No obstante, el desarrollo del sistema ferroviario en el país, al menos para principios del siglo XX, no se dio de manera equilibrada en las distintas regiones, pues se concentró en el norte y, en segundo término, en el centro; tampoco detonó un desarrollo económico general, a excepción de la minería y esto de manera relativa. En 1913 México ocupaba el último lugar en exportaciones movilizadas por este medio en la región. Alrededor del 40% de las vías eran de tracción animal, las cuales no conformaban una red, propiamente, ni un sistema, pues estaban aisladas y eran de poca capacidad, al igual que parte de las vías que funcionaban con trenes de vapor (Guajardo Soto, 2015, pp. 20-21).

Esta situación continuó en la segunda mitad del siglo XX con casos como el Ferrocarril Mexicano del Sur, el cual no tuvo una conexión directa con algún puerto o frontera, lo que le hubiera permitido una conexión con el exterior. Incluso, de los tres ferrocarriles que prestaron mayor servicio

al comercio internacional, es decir, los ferrocarriles de Sonora, Tehuantepec y de Monterrey al Golfo, para 1907 sólo se movilizaba por ellos el 9% de la carga ferroviaria de todo el país (Kuntz Ficker, 1999, pp. 130-133).

El ferrocarril formó parte del debate público desde mediados de la década de 1830, con la concesión del ferrocarril entre la Ciudad de México y el puerto de Veracruz, el cual se concretó hasta cuarenta años después (Kuntz Ficker, 1995, pp. 19-20; Almanza y Báez Méndez, 2014, p. 91). El contrato lo obtuvo en 1837 el empresario Francisco Arriaga. En general, las circunstancias económicas y políticas del país impidieron la realización del proyecto, tal como ocurrió con concesiones otorgadas en años posteriores. De hecho, nunca llegó a constituirse la compañía correspondiente. No obstante, se le reconoce a Arriaga como el primer autor de un proyecto ferroviario en México. Con dicho proyecto: “inició la serie larga de planes mal fundados, de quimeras, de equivocadas opciones, que caracterizaron las etapas tempranas de los ferrocarriles en México” (Ortiz Hernán, 1974, p. 63).

Arriaga afirmaba que la construcción de su ferrocarril ahorraría un total de 24 leguas (98 km) en el viaje de la ciudad de México al puerto de Veracruz, en el Golfo de México, con un ramal a Puebla. En su proyecto argumentó que el ferrocarril facilitaría la distribución nacional y las exportaciones de productos, como textiles, trigo, azúcar, pescado, pulque e incluso el hielo proveniente de la Sierra Madre (Rees, 2003, p. 14; Jáuregui, 2004, p. 48).

Luego del proyecto de Arriaga, el gobierno mexicano otorgó otros contratos a grupos y empresarios mexicanos para establecer líneas ferroviarias a partir de Veracruz. Una de ellas se firmó en 1842, para la construcción de un ferrocarril que uniría el Atlántico con el Pacífico por la vía del Istmo de Tehuantepec. De estos primeros proyectos ninguno se concretó, al menos no con ferrocarriles de vapor. Por un lado, las dimensiones de las vías fueron mucho menores a las proyectadas; por otro, el funcionamiento del ferrocarril fue mediante tracción animal, es decir, con carros y carretas tirados por mulas, sobre rieles instalados en los caminos ya existentes (Rees, 1976, pp. 109-111).

Otro antecedente considerable fue un decreto emitido por Benito Juárez en febrero de 1869 para concesionar un proyecto de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec. Los términos de la concesión incluían la comunicación navegable en el río Coatzacoalcos y, a partir de ahí, el trayecto continuaría mediante ferrocarril hasta el puerto de La Ventosa o algún otro punto cercano en el Pacífico. Para evitar la demora en el funcionamiento de la ruta, la empresa construiría un camino carretero que

funcionaría mientras se concluyera el ferrocarril. Como parte de la infraestructura asociada con el funcionamiento de dicho proyecto, se establecería en el puerto de Huatulco un depósito de carbón y un astillero².

No fue sino hasta 1873 cuando se completó el primer ferrocarril de vapor, gracias a la construcción del Ferrocarril Mexicano, que recorría el trayecto de la ciudad de México al puerto de Veracruz por la vía de Orizaba, Apizaco y Apan (Rees, 1976, p. 111). La concesión la ganó desde 1857 Antonio Escandón, un acaudalado empresario de la ciudad de México, quien tenía una gran extensión de tierra en el valle de Orizaba. Desde los años treinta, Escandón se involucró en la industria de los transportes y la comunicación, al conformar una empresa de diligencias que se encargaba de transportar el correo público. Fue también intermediario en la reparación y mantenimiento del camino de Xalapa y contratista para la construcción de infraestructura portuaria (Almanza y Báez Méndez, 2014, pp. 95-96). En este lapso, Escandón se dedicó a comprar diversos tramos de vía que habían quedado trancos (Rees, 1976, p. 113).

Al igual que el proyecto del camino carretero entre ambas ciudades, el proyecto del ferrocarril fue objeto de admiración, publicidad y sirvió para la creación de obras pictóricas y literarias. En el ámbito académico, ambos proyectos han sido considerados como las obras de comunicación más importantes entre los siglos XVIII y XIX en México. Sin embargo, la idea de homogeneidad que se ha generado dista de su historia tan compleja y prolongada, o, mejor dicho, sus historias, si se le piensa, como proponen Almanza y Báez Méndez, “como pequeños ferrocarriles individuales que serían unidos con el tiempo” (Almanza y Báez Méndez, 2014, p. 110).

Antes de dicho proyecto hubo 48 concesiones otorgadas por el gobierno mexicano para distintos ferrocarriles, de las cuales 39 no tuvieron efectos, fueron declaradas nulas o caducaron; de las otras nueve, en general, se dice que “tuvieron efectos” porque se construyeron algunos cientos de metros de vía, hubo levantamientos topográficos o se construyó algún tipo de infraestructura, no porque se hubieran concluido, propiamente (Ortiz Hernán, 1974, pp. 70-71).

Jáuregui (2004, pp. 72-73) alude a diversos factores que impidieron la realización o concreción de los proyectos ferroviarios concesionados hasta mediados de la década de los setenta, entre ellos la complejidad orográfica

² Hemeroteca Manuel Brioso y Candiani (HMByC), vol. 68, *La Victoria*, 22 de febrero de 1869, pp. 1-2; Hemeroteca Nacional Digital de México (HNDM), *El Siglo Diez y Nueve*, 11 de octubre de 1867.

y climática de las regiones, problemas jurisdiccionales y administrativos, falta de leyes y reglamentos en la materia, y la ausencia de un sistema bancario y crediticio en el país, así como de empresarios que estuvieran dispuestos a invertir en ferrocarriles.

2. PROYECTOS FERROVIARIOS HACIA LA COSTA CENTRAL DE OAXACA

En 1869 el ingeniero civil Enrique Sahler presentó al gobierno de Oaxaca una propuesta para la comunicación interoceánica. En su *Memoria explicativa*, Sahler expresó:

Hoy que los pueblos caminan en alas de la ilustración; cuando la paz abre las puertas del Estado a la inteligencia para nivelarlo con el movimiento progresivo de las naciones que se elevan como un gigante imitando los elementos de la naturaleza; Oaxaca viene a colocarse en el rango de esos pueblos a pesar de las dificultades que por su situación topográfica le hacen aparecer casi como una población oscura en el ramo mercantil³.

La parte fundamental del proyecto consistía en una vía de ferrocarril entre la capital del estado y Puerto Ángel, con una propuesta de tracción animal y otra para una máquina de vapor. Lo apremiante de la construcción del ferrocarril, según el propio Sahler, era el déficit económico en Oaxaca, debido a que el monto de los productos o mercancías procedentes de otros estados y regiones entre 1867 y 1868 ascendía a 1,380,000 pesos, mientras que los ingresos por la venta de productos sumaban tan solo 827,000. Además, no contar con un camino adecuado y un puerto habilitado repercutía en un costo de 15 pesos por flete desde el Pacífico hasta Veracruz; en tanto que movilizarlos desde Puerto Ángel representaría un gasto de sólo 3 pesos por flete.

Para tal efecto, el gobernador de Oaxaca nombró una comisión conformada por 22 personas para evaluar el proyecto ferroviario, algunos de ellos de origen español. La comisión quedó conformada oficialmente el martes 5 de octubre de ese mismo año, teniendo como secretario general a Porfirio Díaz⁴.

³ HMBByC, vol. 68, *La Victoria*, 4 de octubre de 1869, pp. 3-4.

⁴ Archivo General del Estado de Oaxaca, Gobierno, Comunicaciones y Transportes, Líneas Férreas, leg. 112, exp. 11, 29-09-1869.

Al siguiente año, como parte de uno de los proyectos de apertura del Istmo presentado por Simon Stevens, presidente de la compañía de Ferrocarril y Canal de Tehuantepec, se contempló una línea férrea principal de 162,5 millas entre Minatitlán, en el Golfo de México, y Salina Cruz, en el Pacífico. Además de esta línea, se contemplaban tres grandes ramales: uno desde Minatitlán (Tlacotalpan) a Puerto de Alvarado, ambos puertos en Veracruz; el segundo de Tehuantepec a la frontera con Guatemala; y el tercero desde Tehuantepec a la ciudad de Oaxaca, pasando por Salina Cruz y Huatulco (Stevens, 1872, pp. 54-60).

Unos años después, el 29 de mayo de 1875, en la presidencia de Lerdo de Tejada, le fue concedido a José Esperón, gobernador de Oaxaca, un permiso para la construcción de un ferrocarril que uniera a la ciudad de Oaxaca, el Istmo y la costa del Pacífico con el puerto de Veracruz y la Ciudad de México. Con este proyecto se empleó ya el nombre de Ferrocarril Meridional. Pero no fue sino hasta 1878, durante la dictadura de Porfirio Díaz, que el gobierno de Oaxaca firmó un contrato como constructor del tren a cargo de Pablo Pantoja como representante del gobierno del estado. La ruta iría de Tehuacán o Huajuapán a la capital del estado y de ahí a Puerto Ángel o algún otro puerto cercano, logrando con esto la conexión ferroviaria entre Oaxaca, Veracruz y la Ciudad de México (Lambarria Gopar, 2017, pp. 32-34).

Para el desarrollo del proyecto se constituyó una junta directiva encargada del tramo de Tehuacán a Puerto Ángel. La junta estuvo integrada por doce personas, siendo Francisco Meijueiro, gobernador de Oaxaca, su presidente general. La junta directiva tendría el cometido de identificar el terreno idóneo para el trazo de la vía, así como organizar el trabajo de mano de obra ofrecido por varios pueblos. Se contemplaba que la Junta se constituyese legalmente en “Sociedad del ferrocarril” y que, posteriormente, pusiese en el mercado las acciones de la empresa⁵.

En una nota editorial de *La Victoria* se argumentó la importancia del proyecto en los ámbitos regional y global:

Si nuestra consideración nos hace extender nuestra vista a los extremos de la vía, la veremos llegar de Veracruz a Tehuacán y de allí al Pacífico, uniendo así los dos océanos y llenando la más viva y justa aspiración de la República. El comercio extranjero encontrará en esa vía el camino más corto y más seguro para comunicarse con la India y gran parte de la América [...] levantándolo a la altura que merece, con tanta más actividad y extensión, cuanto mayor sea el

⁵ HMBYC, vol. 75, *La Victoria*, 15 de marzo de 1878, pp. 3-4.

número de ramales que necesariamente deben construirse para llevar esa prosperidad a otros Estados que ardientemente la demandan y en verdad la necesitan⁶.

La concesión tendría una vigencia de 99 años, con un telégrafo a lo largo de la vía, la cual podría extenderse hacia el norte, hasta la conexión con el ferrocarril de México a Veracruz. Su construcción iniciaría seis meses después de la emisión del decreto, en un lapso de ocho años. El domicilio de la empresa debía estar en la ciudad de Oaxaca y con nacionalidad mexicana, independientemente de la nacionalidad de sus integrantes, lo que haría que se rigiera por leyes mexicanas⁷.

La convocatoria hecha por el gobierno del estado incluyó la solicitud de donaciones a ciudadanos y autoridades, tal como ocurrió con proyectos carreteros en distintos momentos del siglo XIX (González Pérez, 2023, pp. 23-24; González Pérez, 2021a, pp. 126, 131, 138; González Pérez, 2021b, p. 78). Uno de estos casos fue el de una lista de donatarios publicada el 7 de mayo en *La Victoria*, cuya recaudación se hizo unos días antes en el distrito de Juquila. El monto alcanzado fue de 900 pesos⁸. Unos meses después Porfirio Díaz volvió a otorgar una concesión al gobierno del estado. La nueva ruta partiría de Anton Lizard hasta Huatulco o Puerto Ángel, pasando por Quiotepec y la ciudad de Oaxaca (Lambarría Gopar, 2017, pp. 32-34).

En ese mismo año varios estados solicitaron concesiones ante la Secretaría de Fomento federal, las cuales se otorgaron entre 1878 y 1881. Además de Oaxaca, otros estados que solicitaron concesiones fueron Hidalgo, Morelos, Querétaro, Tlaxcala, Puebla, Michoacán, Jalisco, San Luis Potosí, Colima, Aguascalientes, Tamaulipas, Sinaloa, Guerrero, Yucatán y Guanajuato (Cosío Villegas, 1994, p. 495).

Dos años después, en abril de 1880, Albert Kimsey Owen, inversionista e ingeniero civil norteamericano, especialista en vías férreas y constructor en México del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, escribió a Matías Romero una carta en la que expresó la necesidad de que el gobierno mexicano garantizara el control y la explotación de los recursos en favor del país. En general, consideraba que México se encontraba en una situación crítica, debido al control que empresas y países extranjeros tenían sobre sus recursos:

⁶ HMBYC, vol. 75, *La Victoria*, 15 de marzo de 1878, pp. 3-4.

⁷ HMBYC, vol. 76, *La Victoria*, 26 de abril de 1878, pp. 1-2; 21 de mayo 1878, pp. 1-2.

⁸ HMBYC, vol. 75, *La Victoria*, 7 de mayo de 1878, p. 4.

México va cayendo paso a paso, y de manera irremediable, en las implacables garras de las compañías extranjeras [...] Si México no cambia de camino, es fuera de duda que [...] estas compañías extranjeras arruinarán a México, como han arruinado a todos los países que las han tolerado [...] los capitalistas tienden y procuran lentamente pero de una manera segura, colocar a México bajo su entera dependencia, arrastrándolo a su propia ruina [...] Señor Romero, usted ha visitado países ferrocarrileros. Usted sabe perfectamente que el problema de su construcción, explotación y manejo está siendo estudiado de una manera seria, detenida y concienzuda”⁹.

Luego de la caducidad del contrato (Cosío Villegas, 1994, p. 497), el 25 de agosto de 1880, el gobierno federal emitió un nuevo decreto, en este caso, para la construcción de una vía entre Anton Lizardo y algún puerto del Pacífico. El contrato fue firmado por Manuel Fernández, oficial mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del gobierno federal, y Juan Fenochio, en representación del gobierno estatal, con un plazo de 99 años. La línea iría del puerto de Anton Lizardo a Huatulco o a Puerto Ángel, pasando por la ciudad de Oaxaca, con la posibilidad de construirse también un ramal para conectar la vía con el ferrocarril de Tehuantepec y otra con la ciudad de Puebla¹⁰.

Pocos días después, el 9 de septiembre, el gobierno del estado solicitó a Matías Romero que se encargara de conformar una compañía para la construcción del ferrocarril, nombrado en ese momento como Ferrocarril de Oaxaca. Matías Romero, quien había sido previamente ministro plenipotenciario de México en Estados Unidos, así como secretario de Hacienda federal, se trasladó a Nueva York, a donde arribó a mediados de octubre y comenzó un trabajo de negociaciones con políticos y empresarios norteamericanos, con la finalidad de conseguir inversionistas interesados en el proyecto y en formar parte de la compañía.

Desde un inicio, uno de sus principales aliados fue el general Ulises Grant, presidente de Estados Unidos entre 1869-1877, y cuya reputación permitió establecer las bases de dichas negociaciones. El trabajo realizado en Nueva York fue presentado por Matías Romero en el documento *Informe de Matías Romero al Gobernador del Estado de Oaxaca respecto de la compañía que organizó para construir el Ferrocarril de Oaxaca, y del traspaso que le hizo de la concesión de 25 de agosto de 1880* (Romero, 1881), firmado el 27 de marzo de 1881 en Nueva York (figura 1).

⁹ HMBByC, vol. 79, *La Victoria*, 28 de mayo de 1880, pp. 1-2.

¹⁰ HNMDM, *Legislación Mexicana*, 25 de agosto de 1880, pp. 211-220; HMBByC, vol. 79, *La Victoria*, 24 de agosto de 1880, pp. 1-3.

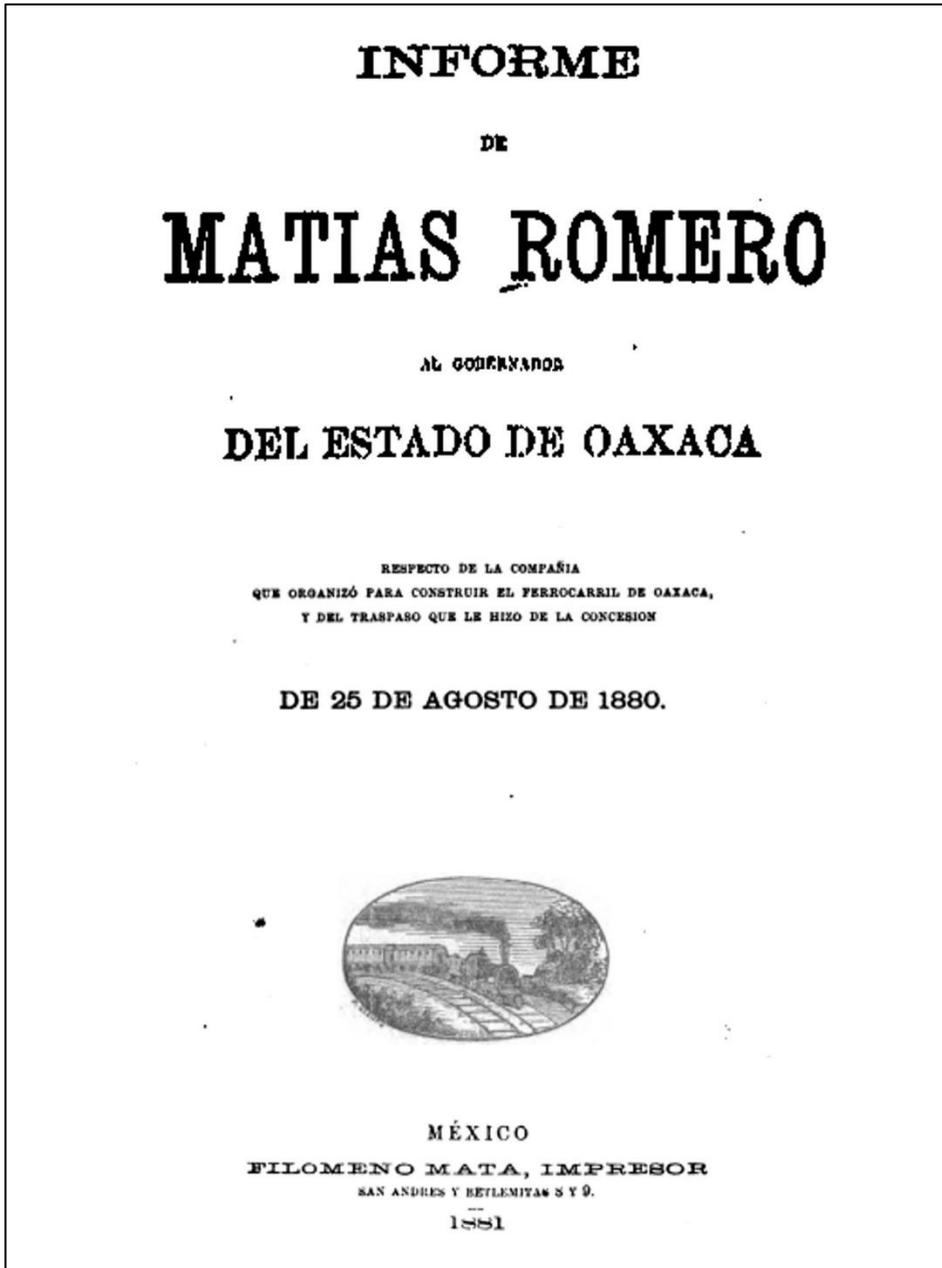


Figura 1. Portada del *Informe de Matías Romero al gobernador del Estado de Oaxaca respecto de la compañía que organizó para construir el Ferrocarril de Oaxaca y del traspaso que le hizo de la concesión, 1881*

En su informe, Matías Romero alude al interés de compañías y empresarios norteamericanos, franceses y británicos, principalmente, por invertir en ferrocarriles, debido a las garantías que podría ofrecer dicho rubro en México (Romero, 1881, p. 5). Sin embargo, advierte también que, para el caso de empresarios norteamericanos, existían ciertas reservas derivadas de algunos proyectos ferroviarios, los cuales no garantizaban un beneficio directo en términos del comercio. A estos se les veía como ferrocarriles de carácter local o regional, por no tener conexión directa con vías norteamericanas, además de que excedían, con frecuencia, los montos establecidos en las subvenciones antes de haberse concluido. Además, ninguno de los contratos firmados entre 1868 y 1875 se había llevado a cabo, excepto el Ferrocarril de Toluca (Romero, 1881, p. 20)¹¹.

Por tanto, Matías Romero se dio a la tarea de “hacerles conocer la ventajosa posición de Oaxaca y sus inmensos elementos de riqueza, y ha sido necesario, además, dar al ferrocarril de (Oaxaca) el carácter que realmente debe tener, esto es, el de línea troncal de la ciudad de México a Guatemala”, y, con esto, su conexión con vías norteamericanas (Romero, 1881, pp. 7-8, 46). Un factor alentador era que había la disposición entre algunos empresarios para asumir el proyecto sin subvención por parte del gobierno (Romero, 1881, p. 25).

La primera reunión en la que participaron empresarios invitados fue el 18 de noviembre de 1880, siendo el general Grant el presidente de la comisión encargada de gestionar la conformación de la compañía (Romero, 1881, p. 28) la cual, finalmente, adquirió el nombre de compañía del Ferrocarril Meridional (Romero, 1881, p. 42). De manera anticipada, se presentó en el Senado de Estados Unidos un proyecto de ley correspondiente al Ferrocarril Meridional, mediante el que quedó establecida la nueva compañía, con un capital inicial de un millón de dólares (Cosío Villegas, 1994, p. 537). La compañía quedó conformada en parte por inversionistas norteamericanos, quienes participaron, posteriormente, en la primera reunión formal, llevada a cabo el 11 de enero de 1881.

Por parte de Estados Unidos, algunos de los participantes se caracterizaron por sus influencias y vínculos políticos y económicos, como el general Ulises Grant; su hijo Ulises Grant, abogado y empresario; el abogado Henry Work, socio de Ulises Grant hijo; el empresario ferroviario

¹¹ Cosío Villegas (1994, p. 503) menciona, precisamente, que los proyectos ferroviarios considerados como más importantes fueron los de carácter internacional e interoceánico.

Henry Marcuand; Stephen B. Musgrave, comerciante retirado; el coronel Thomas A. Scott, conocido en Estados Unidos como “rey de los ferrocarriles”.

Otros asistentes eran inversores importantes, como Russell Sage, director de la compañía Unión Pacífico y de los ferrocarriles de Missouri, Kansas y Texas; Frederick L. Ames, director e inversionista ferroviario, con fábricas en Massachusetts; Jay Gould, banquero y empresario ferroviario; Sidney Dillon, presidente de la compañía Unión del Pacífico; Edwin D. Morgan, ex gobernador de Nueva York y senador por el mismo estado, con inversiones en varios ferrocarriles norteamericanos; Jesse Seligman, principal socio del banco Seligman & Co. de Nueva York; Frank Work, socio de la compañía Strong & Co.; L. A. Hopkins, empresario ferroviario; Collins O. Huntington, comerciante y empresario ferroviario; J. B. Houston, banquero y presidente de la compañía de vapores del Pacífico; Solom Humphreys, comerciante y empresario ferroviario; General John B. Frisbre, empresario minero con inversiones en la explotación de oro en México; Edward D. Adams, banquero, socio de la compañía Winslow, Lanier & Co; Thomas Nickers, comerciante de Boston y empresario ferroviario en Estados Unidos y México; y el General G. M. Dodge, constructor de ferrocarriles y empresario ferroviario.

Por parte de México, formaron parte de la compañía Matías Romero, Porfirio Díaz, Francisco Meijueiro, Miguel Castro, Ignacio Pombo, Ignacio Mejía, Fidencio Hernández, como representantes de Oaxaca; y Francisco de Landeros y Cos y José María Mata, como representantes de Veracruz. En este caso, varios de los integrantes mexicanos no participaron en la reunión, más bien, fueron considerados de manera anticipada y, posteriormente, Matías Romero se dio a la tarea de invitarles directamente.

En la reunión del 11 de febrero se habló de un proyecto de grandes dimensiones, que conectaría no sólo al Golfo de México y el océano Pacífico mediante la vía entre el puerto de Anton Lizard y Huatulco, sino también al centro del país con el puerto de Veracruz, Istmo, Centroamérica y Estados Unidos, ya que se contemplaba la construcción de dos líneas o ramales adicionales, uno entre el Ferrocarril Meridional y el Ferrocarril del Istmo, y otro con el del puerto de Veracruz y la Ciudad de México. El costo estimado por milla, según el ingeniero norteamericano Robert B. Gorsuch, era de 30.000 dólares, con un total de 503 millas y un monto general de

15.150.000 dólares. Una de las resoluciones más significativas fue la aceptación de la propuesta hecha por Matías Romero en torno al traspaso de la concesión para la construcción del Ferrocarril Meridional Mexicano a manos de la compañía¹².

Pocos días después de la reunión y antes de concretar su informe, Matías Romero escribió al gobernador de Oaxaca, Francisco Meijueiro, para hablarle sobre la conformación de la compañía:

Muy estimado amigo mío:- Por fin logré ya organizar la compañía que construya el ferrocarril de Oaxaca, bajo los mejores auspicios posibles. Puedo asegurar a usted que nunca se ha organizado aquí una compañía cuyos socios tengan mayor capital [...] Luego que tenga algunos días disponibles escribiré un informe oficial sobre este asunto, que enviaré a usted (cuando) estuviere concluido // Terminada ya mi misión [...] de ustedes depende ahora el que el ferrocarril de Oaxaca se construya desde luego¹³.

El 27 de marzo Matías Romero concluye el informe con un mensaje similar, dirigido también al gobernador del estado:

Creo, pues, que ha terminado mi misión. El éxito final de esta empresa dependerá grandemente a mi juicio del concurso que le preste el Gobierno Federal y del interés que el Estado en general y especialmente su gobierno, tengan en la construcción de esa importante obra [...] mi deseo exclusivo consiste en que el ferrocarril se construya, y no en sacar yo ventajas precarias de él [...] Con este informe considero terminada la misión que me confió ese Estado y por lo mismo mis relaciones oficiales con él (Romero, 1881, p. 56).

Por parte del gobierno de Oaxaca y de algunos congresistas oaxaqueños, el senador Ramón Castillo expresó ante el general Grant, en la Ciudad de México, un agradecimiento y aludió a las aspiraciones desarrollistas basadas en la explotación de los recursos disponibles en las regiones por las que atravesaría el ferrocarril, las cuales se encontraban aletargadas, al igual que la economía del estado, según Castillo:

Esa vía férrea será el manantial de incalculables explotaciones de los ricos y variados productos que contienen las regiones por donde debe atravesar. Será la chispa eléctrica, la corriente galvánica que haga funcionar los órganos casi paralizados de aquella entidad federativa [...] Señor General: comprende el Estado que la conclusión de esta grande obra, no solamente hará inmortales los nombres de sus autores, sino que será fuente inagotable de prosperidades¹⁴.

¹² HMBYC, vol. 80, *La Victoria*, 8 de marzo de 1881, pp. 1-2.

¹³ HMBYC, vol. 80, *La Victoria*, 8 de marzo de 1881, p. 1.

Quedaba pendiente, entonces, la aprobación del proyecto por parte del Congreso mexicano, el cual se estimaba con una duración de diez años para la construcción completa del ferrocarril. Este aspecto, así como la no subvención, fueron vistos por la prensa mexicana, de manera general, como factores decisivos para dicha aprobación¹⁵.

Finalmente, el 20 de mayo de 1881 fue aprobado en la Cámara de Senadores el proyecto de Ley para la construcción del Meridional, a cargo de la compañía presidida por el general Grant. En él se reitera la nula subvención por parte del gobierno federal. Con dicha aprobación quedó nula la concesión otorgada el 25 de agosto de 1880 al gobierno de Oaxaca, en la que se establecía la cantidad de ocho mil pesos/km, siendo un total de 6 millones de pesos el monto contemplado para la subvención, por los 750 km comprendidos en la línea principal, así como los dos ramales. Con el nuevo proyecto, la compañía asumía la totalidad de los gastos de construcción¹⁶.

En términos del contrato, el reconocimiento de la línea comenzaría a los seis meses de su firma y seis meses después iniciaría la construcción del ferrocarril, con un plazo de diez años para su finalización. Al término del segundo año, la compañía tendría que haber construido los primeros 50 km y en los años subsecuentes 160 km cada año. La concesión se daría por 99 años, al final de los cuales el gobierno mexicano podría adquirir el ferrocarril en su totalidad, considerando las vías y sus accesorios, entre ellos las estaciones, almacenes, talleres, material rodante (todo tipo de vehículos rodantes), muebles, entre otros.

La nacionalidad de la empresa debía ser mexicana, independientemente de que estuviera integrada por miembros mexicanos y extranjeros. Por tanto, estaría sujeta a la jurisdicción de las leyes e instancias nacionales, sin que alguna agencia diplomática extranjera pudiese tener injerencia; de la misma manera, el domicilio principal de la compañía debía estar en la Ciudad de México¹⁷

¹⁴ HMBYC, vol. 80, *La Victoria*, 24 de mayo de 1881, p. 4.

¹⁵ HMBYC, vol. 80, *La Victoria*, 20 de mayo de 1881, p. 4; HNDM, *El Siglo Diez y Nueve*, 14 de mayo de 1881, p. 2.

¹⁶ HMBYC, vol. 80, *La Victoria*, 27 de mayo de 1881, pp. 1-2.

¹⁷ HMBYC, vol. 80, *La Victoria*, 3 de junio de 1881, pp. 1-3; HNDM, *El Telégrafo*, 17 de mayo de 1881, p. 3; *Le Trait d'Union*, 29 de mayo de 1883, p. 3 (publicación del contrato en francés).

En junio iniciaron los trabajos de exploración de las secciones del tren¹⁸. Una de ellas estuvo encargada del reconocimiento del cauce del río de Quiotepec, la cual fue encabezada por el ingeniero Emilio Branchetti¹⁹. Previamente, Branchetti realizó en 1877 una exploración entre la ciudad de Oaxaca y Dominguillo, por la cañada de San Juan del Estado (San Juan Bautista Cuicatlán, al norte del estado, cerca de la colindancia con Puebla) y el río de las Vueltas.

En el informe presentado para el proyecto del Ferrocarril Meridional, Branchetti ratificó dicha ruta, además del reconocimiento de una línea de Dominguillo a Tuxtepec y de ahí a Amapa. De Dominguillo a Quiotepec sugería aprovechar el camino nacional, acondicionado en ese momento para el tránsito de carretas, el cual tenía poca inclinación, así como un camino que corría a un costado del río que pasaba cerca de Cuicatlán, así como por el pueblo de Santo Domingo, Jalapa de Díaz, Ixcatlán y Soyaltepec, hasta el paso de Amapa, en la colindancia entre Veracruz y Oaxaca. De Amapa a Anton Lizard, por el lado de la hacienda de la Estanzuela y Tlalixcoyan, el trayecto era muy practicable. Sin embargo, había otra ruta a partir de Jalapa, siguiendo por Ojitlán a Tuxtepec, pasando por el río Tonto, hasta la hacienda de los Naranjos, luego a la de la Estanzuela, para continuar por la misma ruta hasta Anton Lizard²⁰.

Ricardo Orozco estuvo encargado de otra de las secciones, la cual abarcaría los distritos del Centro, Tlacolula, Tehuantepec, Miahuatlán, Ejutla y Pochutla. En realidad, en dicha sección se realizaron cinco exploraciones: la principal, de la capital del estado al puerto de Huatulco y de ahí a Tehuantepec; de Miahuatlán a Tehuantepec; de la ciudad de Oaxaca a Tehuantepec; de San Antonio Ocotlán a Chichicapa; y de San Dionisio Ocotepec a Tehuantepec. Las proyecciones de estos trazos fueron representadas en el *Croquis del terreno estudiado para el trazo del Ferrocarril Meridional Mexicano en la parte comprendida entre la ciudad de Oaxaca y la costa del Pacífico*, firmado el 26 de octubre de 1881 (figura 2).

La línea principal de la capital del estado a Huatulco bajaba por la margen del río Atoyac hasta la hacienda La Compañía o Yogana, donde se conecta este río con el de Miahuatlán, siguiendo hacia San José del Pacífico o Pueblo Nuevo, el punto más alto del trayecto; según el informe, a 2.100 m sobre el nivel del mar (2.500 m, aproximadamente). Hasta este

¹⁸ HNMD, *La Voz de México*, 29 de mayo de 1881, p. 3.

¹⁹ HNMD, *El Siglo Diez y Nueve*, 3 junio de 1881, p. 2.

²⁰ HMByC, vol. 80, *La Victoria*, 26 de julio de 1881, p. 3.

punto, se alude al trazo y composición de un proyecto carretero realizado por Orozco entre 1873 y 1874 (González Pérez, 2023, p. 32), el cual aún se encontraba, en algunos tramos, en condiciones convenientes para su ampliación y acondicionamiento para el tránsito del ferrocarril.



Figura 2. Croquis para el trazo del Ferrocarril Meridional Mexicano, Ricardo Orozco, Manuel Velázquez de León y Antonio Gómez. 26 de octubre de 1881

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra (MMOyB), CGF.OAX.M15.V 110909.

A partir de San José del Pacífico se contemplaba seguir una cañada que desciende hasta el río Copalita y de ahí a Huatulco. En el informe se advierte que cerca del cerro de la Pluma (Pluma Hidalgo) se encontraban

dos cañadas, una precisamente hacia Huatulco y otra hacia Pochutla, por lo que construir una línea que desembocara al puerto de Santa Cruz y otra hasta Puerto Ángel resultaba factible, según el informe (figura 3)²¹



Figura 3. Croquis del terreno para el trazo entre Oaxaca y la Costa del océano Pacífico, Hoja 2, A. Antonio de León, 1881

Fuente: MMOyB, CGF.OAX.M15.V11.0910-2.4

²¹ HNMD, *El Siglo Diez y Nueve*, 8 de julio de 1881, p. 2.

Con respecto a los puertos, es decir, los posibles lugares de destino del ferrocarril, se habla de Santa Cruz como un puerto grande, con buen fondeadero y bien protegido del oleaje, junto con el de Puerto Ángel, también abrigado, pero más pequeño, y el puerto de San Agustín, ubicado entre ambos puertos²².

Por su parte, Francisco Cosío se encargó de realizar la exploración de la vía entre la capital del país y la capital del estado²³. Como lo anticipó Matías Romero, con esta línea se pretendía enlazar al Ferrocarril Meridional con las líneas férreas del sur de Estados Unidos, mediante la conexión con trenes como el Ferrocarril Nacional Mexicano o el Ferrocarril Central Mexicano²⁴.

El 30 de julio de 1881 el *Diario Oficial* publicó una lista de 55 concesiones ferroviarias otorgadas por el gobierno federal y su situación para ese momento. En ella aparece referida la concesión inicial del ferrocarril de Tehuacán a Oaxaca y Puerto Ángel, de finales de abril de 1878, como caduca y la de Anton Lizard a Huatulco, de agosto de 1880, como nula, debido a la concesión del Ferrocarril Meridional, la cual aparece referida sin subvención (figura 4)²⁵.

También se alude a un ferrocarril que correría a lo largo de la costa del Pacífico, el cual se construiría también sin subvención. El contrato para dicho ferrocarril fue firmado por el gobierno federal y una compañía a cargo de Juan B. Frizbie. La vía partiría de algún punto comprendido en un rango de veinticinco leguas alrededor del fuerte Yuma (ubicado sobre el río Colorado, en Arizona), en dirección del sur, para conectarse con los puertos de conclusión del Ferrocarril Internacional Reformado, International Railway Improvement Company y el Ferrocarril Meridional Mexicano, articulando, además, de manera directa o indirecta, las ciudades de Guaymas, Mazatlán, San Blas, Manzanilla y otros puntos intermedios importantes²⁶.

Unos días después de publicada la lista de concesiones ferroviarias vigentes para 1881, *El Monitor Republicano* publicó una nota, aparecida originalmente en el diario neoyorkino *The Two Republics*, con una lista similar, de concesiones otorgadas entre agosto de 1877 y 1881²⁷. En ella no se especifica la situación de contratos o concesiones caducas o que se incorporaron a otras. Sin embargo, se indican las extensiones de las vías y los costos.

²² HNDM, *El Siglo Diez y Nueve*, 8 de julio de 1881, p. 2; *El Minero Mexicano*, 16 de junio de 1881.

²³ HNDM, *El Siglo Diez y Nueve*, 25 de julio de 1881, p. 3.

²⁴ HMBYC, vol. 80, *La Victoria*, 23 de agosto de 1881, pp. 3-4.

²⁵ HNDM, *El Siglo Diez y Nueve*, 30 de julio de 1881, p. 3.

²⁶ HNDM, *La Voz de México*, 1 de julio de 1881, p. 3.

²⁷ De estas concesiones, 28 se otorgaron a gobiernos estatales y sólo tres a empresas extranjeras (Reyes Pavón, 2021, p. 114).

LAS CONCESIONES DE LOS FERROCARRILES

Tomamos del Diario Oficial los interesantes datos que siguen sobre construcciones ferrocarrileras que debe hacerse en el presente año fiscal, y sobre las cantidades que por ellas tiene que pagar el erario de la Federación:

Nombre del Ferrocarril	Kilómetros que cada empresa debe concluir en un año	Cantidad que el gobierno tiene que pagar en el presente año fiscal, en el supuesto de que las compañías cumplan con sus contratos
1 Ferrocarril de México a Veracruz.....	Concluido	\$560,000
2 " Nacional de Tehuacán a la Esperanza	Concluido por el gobierno	
3 " de Celaya a León y Guanajuato	Refundido en el Central	
4 " de México a Toluca y Cuautitlán	Caducó la concesión	
5 " de Salamanca a la Costa del Pacifico	Id. id.	
6 " de Pachuca a Tulancingo	32 kilóm. cada uno a \$8,000	256,000
7 " de San Luis Potosí a Tantoyuquita	Refundido en el Central	
8 " de Lagos y Guadalajara a S. Blas	Caducó la concesión	
9 " de Celaya a San Juan del Río	Id. id.	
10 " de Tehuacán a Puerto Angel y Oaxaca	Id. id.	
11 " de Veracruz a Alvarado	16 kilóm. A \$8,000	128,000
12 " de Mérida a Peto	24 id. a \$6,000	144,000
13 " de Tantoyuquita, San Luis y Tamaulipas	Caducó la concesión	
14 " de Zacatecas a San Luis	24 kilóm. A \$8,000	192,000
15 " del Puerto de Manzanillo a Tonilá	Caducó la concesión	
16 " de México a Morelos y Amacuzac	16 kilóm. A \$8,000	128,000
17 " de Puebla a Matamoros Izúcar	16 id. a id.	128,000
18 " de San Martín Texmelucan		
19 " de Cuautitlan al Salto	Se rescindió el contrato	
20 " de Telpastepec	63 kilóm. A \$7,500	472,500
21 " de Matamoros a Monterrey	40 id. a \$8,000	320,000
22 " de México a Acapulco	4 id- hasta 8 de julio de 1882 a \$8,000	32,000
23 " de Chihuahua al Paso u Ojinaga	Refundido en el Central	
24 " de Pátzcuaro a Morelia y Salamanca	Id. en la Compañía Constructora Nacional Mexicana	
25 " de Culiacán al Puerto de Altata	4 kilóm. Hasta el 16 de febrero de 1882, a \$8,000	32,000
26 " de Anton Lizardo a Huatulco	Se nulificó de común acuerdo entre el gobierno y el concesionario, al hacerse la concesión del Ferrocarril Meridional	
27 " de Jalapa a San Andrés Chalchicomula	4 kilóm. hasta el 6 de septiembre de 1881, a \$8,000	32,000
28 " de San Agustín a Huehuetoca	4 id. hasta e 7 de septiembre de, \$8,000	32,000
29 " Central, Internacional e Interoceánico	354 id. próximamente hasta 31 de diciembre de 1881, a \$9,500 según contrato	600,000
30 " de la Compañía Constructora Nacional Mexicana	450 idem. cada dos años, a $\begin{cases} 7,000 \\ 6,500 \end{cases}$ según contrato	400,050
31 " de San Martín al Ferrocarril de Hidalgo	4 id. hasta 14 de septiembre de 1881, a \$8,000	32,000
32 " de Puebla a San Marcos	4 id. hasta 14 de id. a id.	32,000
33 " de Mérida a Calkini y Celestum	4 id. hasta 14 de marzo de 1882, a \$6,000	24,000
34 " de Guaymas a la frontera del Norte	100 kilóm. A \$7,000	700,000
35 " de Pátzcuaro al Pacifico	Pendiente de resolución en el Congreso	
36 " de Toluca a Ixtapa del Oro	Sin subvención	
37 " de Morelos a Irolo	10 kilóm. hasta el 27 de noviembre de 1881, a \$6,500	65,000
38 " del Yaqui al Morrito	Sin subvención	
39 " de Mérida a Valladolid	4 kilóm. hasta el 15 de julio de 1882, a \$6,000	24,000
40 " de Jalapa a Veracruz	4 id. hasta 10 de enero de 1882, a \$8,000	32,000
41 " del Salto a Maravatio	4 id. hasta 10 de id. id \$8,000	32,000
42 " de San Luis y Aguascalientes	Refundido en el Central	
43 " de la Compañía Tlalmanalco	4 kilóm. Hasta 3 de febrero de 1882, a \$6,000	24,000
44 " de Campeche a Calkini y Lerma	4 id. hasta 23 de abril de 1882, a \$6,000	24,000
45 " Meridional Mexicano	Sin subvención	
46 " de Buques (Eads)	Id. id.	
47 " de Progreso y Conkal	No se cumple en el presente año fiscal el plazo para la construcción de los primeros 4 kilómetros	
48 " de la Compañía Constructora Nacional	Sin subvención	
49 " Internacional reformado	No se cumple en el presente año fiscal el plazo para el pago de la subvención anual de 400 mil pesos	
50 " de Piedras Negras a Topolobambo	La subvención se paga con los productos del derecho de tránsito	
51 " a lo largo de la Costa del Pacifico	Sin subvención	
52 " de Nautla a San Marcos	No se cumple en el presente año fiscal el plazo para la construcción de los primeros 4 kilómetros	
53 " de Perote al Ferrocarril de Morelos	Id. id.	
54 " de Tantoyuquita a Tampico	Refundido en el Central	
55 " Interoceánico de la Sierra Madre	Sin subvención	
	Suma.....	\$4,517,500

Figura 4. “Las concesiones de los ferrocarriles”, *El Siglo Diez y Nueve*, 30 de julio de 1881

Fuente: HNDM

Si bien no aparece referido en dicha lista el Ferrocarril Meridional, sí se incluye al ferrocarril de Tehuacán a Puerto Ángel, con una extensión de 519 km y una subvención estipulada en 4.152.000 pesos; en tanto, el ferrocarril de Anton Lizard al Pacífico (Huatulco y Puerto Ángel), de 450 km y 3.600,00 pesos de subvención. En la nota se menciona que el total de kilómetros a construirse con subvención sería de 3.284 km, de los cuales sólo se habían construido 369 km²⁸.

En la prensa nacional se hablaba de los avances llevados a cabo por las secciones encargadas de las exploraciones. Se aludía también a la colaboración de la población y de las autoridades de las localidades con los trabajos de los ingenieros²⁹. Además, se advertía del arribo de ciudadanos norteamericanos, cuya intención era adquirir propiedades para la construcción de hoteles u otros negocios, aprovechando la construcción del Ferrocarril Meridional³⁰.

En este contexto, hubo distintos intereses y discursos en torno a la presencia de capitales extranjeros en México, en general, y a las inversiones ferroviarias, en particular. Una de estas controversias se dio, por ejemplo, entre compañías norteamericanas y británicas sobre las concesiones otorgadas por el gobierno mexicano, pues, en el discurso de las compañías británicas, las compañías norteamericanas acabarían por quebrar a una nación pobre como México. En tanto que, para las compañías norteamericanas, los británicos mostraban temor por el posible control del comercio en el país por parte de empresas de Estados Unidos, sobre todo si lograban obtener las concesiones que les permitieran construir ferrocarriles a lo largo del territorio nacional³¹.

En este sentido, el periódico *La Victoria* reprodujo un artículo en el que se recuperan fragmentos de una entrevista al general Grant, en el que se alude, precisamente, a este asunto:

Cuando llegué (a México) vi que muchas personas habían querido influir en el ánimo del presidente personalmente contra mí, contra el señor Romero y contra nuestra empresa [...] Estos artículos decían que no había yo ido a México para dar impulso a los intereses ferrocarrileros o al desarrollo del país, sino como filibustero que procuraba la anexión de aquella República. Estos rumores habían circulado con habilidad antes de mi llegada y habían producido algún efecto, particularmente en el ánimo del presidente [...] Pero tan pronto como tuvimos una entrevista con él y

²⁸ HNMD, *El Monitor Republicano*, 21 de julio de 1881, p. 3.

²⁹ HMBYC, vol. 80, *La Victoria*, 15 de julio de 1881, p. 3.

³⁰ HNMD, *La Voz de México*, 31 de agosto de 1881, p. 2.

³¹ HNMD, *El Monitor Republicano*, 21 de julio de 1881, p. 3.

le explicamos las cosas, y el señor Romero le dijo lo que habíamos hecho, conoció el error en el que se le había hecho caer, y su confianza en nosotros y en nuestro proyecto quedó fijada en sólidas bases³².

El propio Grand afirmaba que la concesión les había sido otorgada casi de manera íntegra. Sobre los intentos de desprestigio al proyecto del Ferrocarril Meridional, argumentaba que había personas interesadas en el ferrocarril y la concesión, pero, sobre todo, en la posibilidad de obtener una subvención para construirlo. Algunas críticas en contra del general Grant y Matías Romero tenían como argumento que los tratos comerciales que promovían eran desventajosos para México. Otro argumento fue que la concesión no se hizo pública sino hasta el momento de su traspaso a la compañía (Romero, 1881, pp. 54-55). Por otro lado, hubo también renuencia en la prensa veracruzana hacia el proyecto del Ferrocarril Meridional y a la construcción y habilitación del puerto Anton Lizard, por considerar que dicho proyecto perjudicaría al ferrocarril y al puerto de Veracruz³³.

Entre agosto y octubre de 1881 concluyeron las exploraciones³⁴. En ese lapso el ingeniero Blas Balcárcel, quien fuera secretario de Fomento en la administración de Juárez y Lerdo de Tejada, fue nombrado jefe de la oficina central del Ferrocarril Meridional³⁵.

Dos años después, en 1883, se estableció mediante contrato la fusión de las concesiones del Ferrocarril Mexicano Oriental Interoceánico e Intercontinental y el Ferrocarril Meridional Mexicano. Para ello, la vía iniciaría en el Río Bravo, en algún punto entre Laredo y Reynosa, hasta Ciudad Victoria, en el estado de Tamaulipas, y de ahí a la Ciudad de México. En esta sección se contemplaban dos posibles vías adicionales: una que bajara por Papantla y Misantla al puerto de Veracruz, con ramales a Linares, Soto la Marina, Tampico, Tuxpan y Tecolutla o Nautla; la otra vía podría extenderse de Ciudad Victoria a San Luis Potosí, pasando por Tula, Hidalgo.

Por otro lado, estaba la continuación (o concreción) de la vía de la Ciudad de México hasta Guatemala, pasando por Puebla, con dos vías: una por el puerto de Veracruz y Anton Lizard, hacia el Istmo; y la otra por la ciudad de Oaxaca hacia Puerto Ángel, y de ahí, por la costa del Pacífico,

³² HMByC, vol. 80, *La Victoria*, 15 de julio de 1881, p. 2.

³³ HNMD, *El Telégrafo*, 3 de febrero de 1882, pp. 1-2.

³⁴ HMByC, vol. 80, *La Victoria*, 23 de agosto de 1881, p. 3-4; HNMD, *El Telégrafo*, 2 de octubre de 1881, p. 3.

³⁵ HNMD, *La Voz de México*, 13 de septiembre de 1881, p. 3.

al Istmo y Guatemala. Las concesiones contemplaban líneas telegráficas y telefónicas, así como la posibilidad de construir ramales secundarios en diferentes puntos.

La vigencia del nuevo contrato y las concesiones tendría también una duración de 99 años, para pasar, después, a manos del gobierno federal, dando preferencia a la propia compañía para arrendar o comprar el ferrocarril. La compañía tendría un plazo de doce años para la construcción completa del ferrocarril y sus servicios adicionales, por lo que contaría con una subvención de 8 mil pesos para cada kilómetro de su primera sección. Para la segunda sección la subvención sería de 7 mil/kilómetro³⁶.

Sin embargo, luego de aprobados los planos, en 1884 la compañía se declaró en quiebra, en el contexto de una crisis económica, y el 29 de mayo de 1885 el gobierno canceló la concesión, sin que para ese momento se hubiera construido algún kilómetro de vía (Lambarria Gopar, 2017, pp. 38-41). De esta manera, el proyecto del Meridional corrió con la misma suerte que la gran mayoría de los proyectos ferroviarios en México durante el siglo XIX: “Después de varias peripecias, pudo comprobarse que el plan de Grant fue un sonado fracaso, igual que otras franquicias ferroviarias del periodo con resultados nulos en términos de vía tendida” (Ortiz Hernán, 1974, p. 143). No obstante, el proyecto del Meridional favoreció, de alguna manera, la consolidación del primer servicio de tranvía en la ciudad de Oaxaca a cargo de la compañía La Oaxaqueña, cuyo tendido de vía inició el 5 de mayo de 1885. De hecho, la ubicación de su estación ocupó el espacio donde estaría la estación del Meridional (Calderón Martínez, 2021, pp. 154-155).

Años después, en 1893, como parte del Ferrocarril Mexicano del Sur, entre la capital del país y la ciudad de Oaxaca, se contempló en uno de sus proyectos una extensión hacia la costa, pasando por Zimatlán, Ocotlán, Ejutla, Miahuatlán y cerca del cerro Sirena, hasta Pluma Hidalgo, para llegar, finalmente, a Puerto Ángel, a partir de donde podría extenderse un ramal hacia Huatulco o Puerto Escondido. Otra posibilidad era bajar por Tlacolula a Mitla, San Dionisio Ocotepec, San Carlos Yautepec y Tehuantepec³⁷.

Sin embargo, un tercer proyecto contemplaba una extensión del ferrocarril entre Tehuantepec y Huatulco, considerando que el puerto comercial fuera Huatulco y no Salina Cruz. Hacer del puerto de Huatulco el destino

³⁶ HNMD, *El Siglo Diez y Nueve*, 4 de junio de 1883, pp. 1-2.

³⁷ HMBYC, vol. 221, *El Estado*, 4 de abril de 1893, p. 2. En ese mismo año Porfirio Díaz anunció la terminación del camino carretero entre la ciudad de Oaxaca y Miahuatlán, sin embargo, a lo largo del siglo XIX esta información fue cambiante (González Pérez, 2023).

del Ferrocarril Mexicano del Sur favorecería el comercio entre Nueva York, en el Pacífico, y Nueva Orleans, en el Atlántico, según algunas estimaciones³⁸.

Para el 24 de noviembre de 1894, Porfirio Díaz emitió un decreto presidencial mediante el que aprobó un contrato celebrado entre el gobierno federal y la compañía Mexicana Explotadora y Beneficiadora de Minas Auríferas de Oaxaca, para la construcción de un ferrocarril de la ciudad de Oaxaca a Miahuatlán. Por parte del gobierno federal, el representante fue Manuel González Cosío, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, y Fernando de Teresa, por parte de la compañía. El proyecto tendría que concluirse en un plazo de ocho años e incluía la instalación del servicio de telégrafo o teléfono para el uso exclusivo de la vía y de sus pasajeros³⁹.

La construcción del ferrocarril iniciaría en noviembre de 1895 con un costo estimado de 1.700.000 pesos y su apertura se contemplaba para noviembre del siguiente año. Se esperaba que este ferrocarril favoreciera el comercio del café de la Sierra Sur y Costa hacia otras partes del país⁴⁰. Sin embargo, en diciembre de 1895 el propio Díaz declaró caduco el contrato firmado con dicha compañía⁴¹.

Muy pronto se descartó, también, la posibilidad de extender el Ferrocarril Mexicano del Sur por Tlacolula y Yautepec, debido a “complicaciones” en el lugar llamado “Manteca”. Por tanto, la extensión sería únicamente por Miahuatlán⁴². Sin embargo, en la prensa se dijo que sería hasta octubre del siguiente año cuando se iniciaría la ampliación, es decir, en 1897⁴³. Para la segunda mitad de 1899 los trabajos se encontraban apenas a la altura de Coyotepec⁴⁴.

³⁸ HNNDM, *El Tiempo*, 8 de junio de 1894, p. 2; *El Tiempo*, 8 de junio de 1894, p. 2.

³⁹ HNNDM, *Periódico Oficial del Estado de Campeche*, 22 de enero de 1895.

⁴⁰ HNNDM, *Semana Mercantil*, 9 de septiembre de 1895, p. 427. Sobre el proceso de introducción del cultivo de café en esos años, pueden consultarse los trabajos de González Pérez (2012; 2013, pp. 68-72, 176-178).

⁴¹ HNNDM, *El Monitor Republicano*, 21 de diciembre de 1895, p. 2.

⁴² HNNDM, *La Patria*, 19 de febrero de 1896; *Semana Mercantil*, 8 de marzo de 1897.

⁴³ HNNDM, *La Voz de México*, 2 de septiembre de 1897.

⁴⁴ HNNDM, *El Tiempo*, 26 de agosto de 1899.

3. POSTRIMERÍAS DEL TREN HACIA EL SUR DE OAXACA

A principios del siglo XX continuó la intención de conectar por medio de un ferrocarril a la ciudad de Oaxaca con la Costa central, en parte, como una extensión del tren de tiro a Ejutla, el cual se inauguró el 21 de agosto de 1904, con un ramal a Ocotlán y una extensión total de 86,6 km. El ferrocarril, que salía de la ciudad de Oaxaca a las 6:15 am, pasaba por el cruce de Trujano, Coyotepec, Hacienda de Zorita, Hacienda de Mantecón, Hacienda de La Soledad, Luis García Teruel, Ocotlán, Hacienda de San José, San Martín de los Cansecos, Hacienda El Vergel y, finalmente, Ejutla, arribando a las 9:15 am. El costo del boleto de primera clase era de 2,16 pesos y el de tercera de 1,09 pesos (Pertierra Altamirano, 2012, pp. 32-33).

Unos años después del funcionamiento del tren a Ejutla, en 1912, se desestimaba la construcción del tren hacia el Pacífico. Por el contrario, se esperaba la terminación de la reparación del camino a lo largo del Distrito de Miahuatlán, lo que permitiría, según algunas proyecciones, hacer el recorrido entre Ejutla y Puerto Ángel en un lapso de 10 horas. Mientras tanto, el desplazamiento de productos entre ambos puntos seguía realizándose mediante el uso de bestias⁴⁵.

En 1913 pudo inaugurarse, finalmente, un servicio de carruajes entre Miahuatlán y Ejutla, es decir, del punto de inicio de la Sierra Sur hacia el entronque con el tren de tiro⁴⁶. A partir de 1931 la vía del tren de tiro se usó para un servicio de autovía de gasolina, pero sólo daba servicio entre Ejutla y Ocotlán (Pertierra Altamirano, 2012, pp. 32-33).

Unos años después, en marzo de 1934, se elaboró un croquis sobre proyecciones de líneas férreas de Ejutla a distintos puntos de la costa. Es probable que este proyecto haya sido parte de la iniciativa de extender el tren de Ejutla, pero como ferrocarril de vapor, debido al nombre del croquis: *Croquis del reconocimiento del terreno entre Ejutla y la Costa del sur del Estado de Oaxaca*. En el plano, la conexión entre la ciudad de Oaxaca y Ejutla aparece marcada con la vía del tren de tiro, y, a partir de Ejutla, se derivan distintas líneas y rutas hacia Santa Cruz Huatulco, Cacaluta, Puerto Escondido y Chacahua (figura 5).

Precisamente, en ese mismo año, la Cooperativa Ejuteca, la cual daba servicio de autovías de carga y pasaje entre la capital del estado y Ejutla, solicitó un subsidio de 100 mil pesos para su reacondicionamiento. En su

⁴⁵ HMBByC, vol. 86, *El Avance*, 06 de mayo de 1912.

⁴⁶ HMBByC, vol. 91, *El Avance*, 16 de agosto de 1913.

carta expresan que desde el año 1931 el tren dejó de funcionar, ya que, según la dirección de “Ferrocarriles Nacionales”, el servicio era incosteable. Sin embargo, su cierre perjudicó, sobre todo, a productores de la región, debido al incremento de costos en fletes. Los productores de cereales, por ejemplo, debían pagar 5,75 pesos/t, en tanto que la tarifa por carga de tonelada en el tren era de 1,37 pesos. Finalmente, la cooperativa alude a las posibilidades de rehabilitación del servicio del tren, para beneficio no sólo de la región de Ejutla, sino de buena parte de las regiones Sierra Sur y Costa de Oaxaca⁴⁷.



Figura 5. Croquis del reconocimiento del terreno entre Ejutla y la Costa Sur de Oaxaca, A. Alonso, 14 de marzo de 1834

Fuente: MMOyB, CGF.OAX.M15.V11.0935

⁴⁷ HMByC, “Servicio auto-vías”, *Oaxaca en México*, 21 de abril de 1934.

CONCLUSIÓN

Investigar sobre proyectos de infraestructura no construidos nos acerca a las posibilidades del pasado vertidas en inversiones, exploraciones, gestiones, desplazamiento y reubicación de personas, cartografías, donaciones, creación o alteración de paisajes (Carse y Kneas, 2019, p. 17). En este caso, las historias de proyectos de comunicaciones hacia la Costa central del Pacífico oaxaqueño, en la parte más meridional de México, formaron parte, como se dijo desde el inicio, de inquietudes de carácter regional, nacional y global: desde la movilización de productos del sur de Oaxaca hacia el resto de dicha provincia; al desplazamiento de productos y personas entre Europa y Asia, vía el Puerto de Veracruz y algún puerto del Pacífico central oaxaqueño.

Los proyectos de caminos carreteros, de puertos de escala y de comercio internacional, hasta proyectos ferroviarios, son ahora historias que dan cuenta de dichos intereses, así como de los discursos desarrollistas o progresistas en boga durante el siglo XIX. Sin embargo, también a nivel regional hubo expectativas con respeto a los imaginarios ferroviarios, en particular, sobre el Ferrocarril Meridional, así como ocurrió con las ideas de caminos no construidos en su momento y puertos que estuvieron habilitados por muy poco tiempo (ver González Pérez, 2021a, 2021b, 2023).

En el caso de los proyectos ferroviarios, la mayoría de ellos se quedaron en la etapa de la concesión. Como señala Jáuregui (2004, p. 48), algunos factores en contra fueron la complejidad geográfica y orográfica del país, las condiciones climáticas, la fragmentación sociopolítica y económica, las deficiencias legales y reglamentarias, así como la falta de un sistema bancario y de un grupo empresarial sólidos. No obstante, la revisión de fuentes hemerográficas, archivísticas y secundarias deja ver la sobreposición de historias en una región común a lo largo del siglo XIX; historias de lo que no fue, como ocurrió como el Ferrocarril Meridional Mexicano.

Por otro lado, es importante tomar en cuenta el papel que jugó, de manera general, la Costa central de Oaxaca en las comunicaciones y el comercio a nivel global y regional no sólo en el siglo XVI, sino de tiempo atrás. Con el inicio del camino carretero entre la Ciudad de México y el puerto de Veracruz por la ruta de Orizaba y Córdoba, a finales del siglo XVIII, se favoreció una ruta comercial existente entre el centro de México y la región del sur, en su conexión con Centroamérica e incluso Perú. De dicha ruta formaban parte, de manera directa, la ciudad de Oaxaca, el

puerto de Huatulco, Tehuantepec, Chiapas y Guatemala. Esta vía era empleada para trasladar productos como azúcar, vainilla, grana cochinilla, añil del Istmo y Tonalá, cacao del Soconusco y Guayaquil, tabaco y algodón. Además, era la ruta preferida por los viajeros que arribaban a puertos del Pacífico con dirección al centro del país (Almanza y Báez Méndez, 2014, p. 184). A pesar de ello, como se ha mencionado, ningún proyecto carretero hacia la Costa central se concretó durante el siglo XIX. Como ocurrió de manera común en México con los caminos transversales, éstos continuaron transitándose en su mayor parte a lomo de mula durante dicho siglo.

En el caso del Puerto de Santa Cruz Huatulco, específicamente, éste tuvo importancia desde el siglo XVI, al fungir como el principal puerto de la Nueva España, gracias a sus características como un puerto cerrado que permitía una protección de los fuertes vientos y el oleaje para los barcos (Vázquez Mendoza, 2013, p. 206). Además, estaba comunicado con la región de la Mixteca, la ciudad de Oaxaca y el centro del país, mediante caminos de herradura (Romero Frizzi, 2006, p. 129).

Sin embargo, a partir de 1573, Santa Cruz fue desplazado por Acaapulco como el puerto comercial habilitado en el Pacífico, lo que derivó en el abandono del puerto de Huatulco por parte de comerciantes, empresarios y artesanos (Borah, 1975, p. 225; Vázquez Mendoza, 2013, p. 206). No obstante, continuó siendo el punto de entrada de mercancía de contrabando.

Ya en el siglo XIX el puerto estuvo habilitado para el comercio internacional, de escala y de cabotaje en distintos momentos, pero sólo a mediados de siglo, entre 1849 y 1853, el proyecto del puerto se articuló con un proyecto carretero y con la instalación de una colonia formal llamada Villa de Crespo, la cual fue creada por decreto gubernamental con el fin de abastecer al puerto de mano de obra, así como de ciertos insumos. Este proyecto general, llevado a cabo por iniciativa del presidente Benito Juárez, se desarticuló debido, en principio, al deshabilitamiento del puerto, con el argumento del alto contrabando en la región, así como los nulos ingresos en la aduana de Huatulco. Posteriormente, el asentamiento de Villa de Crespo desapareció, sin registro claro de lo ocurrido con quienes lo poblaron. Finalmente, el interés en un camino carretero fue itinerante, al igual que las habilitaciones del puerto.

Es decir, ni antes ni después de dicha etapa hubo realmente una política de fomento que procurara generar condiciones que garantizaran la articulación de las comunicaciones, el comercio y la sociedad en la región

(González Pérez, 2021a, 2021b, 2023). A ello se suma, como hemos visto en este texto, aquellos factores que incidieron en la no realización o no concreción de infraestructuras en México y en América Latina, en particular, aquellas enfocadas en las comunicaciones, como fue el caso de los proyectos ferroviarios.

Hemerografía

El Avance

El Estado

El Monitor Republicano

El Minero Mexicano

El Siglo Diez y Nueve

El Telégrafo

El Tiempo

La Patria

La Victoria

La Voz de México

Legislación Mexicana

Le Trait d'Union

Oaxaca en México

Periódico Oficial del Estado de Campeche

Semana Mercantil

Bibliografía

Almanza, Joel Enrique, y Andrea Saraí Báez Méndez (2014). “La construcción en tierra caliente del ferrocarril entre Veracruz y México, 1842-1864”, *Historia 2.0. Conocimiento Histórico en Clave Digital*, 4, pp. 86-114.

Borah, Woddrow (1975). *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

Calderón Martínez, Danivia (2021). “El ferrocarril urbano y suburbano en la ciudad de Oaxaca y sus inmediaciones, 1881-1904”. In Maira Cristina Córdova Aguilar y Tatiana Pérez Ramírez (eds.). *Oaxaca: espa-*

cio, sociedad y arte en transformación, siglos XVI al XX. Oaxaca: Archivo General del Estado de Oaxaca y Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca, pp. 151-179.

Carse, Ashley (2021). *La naturaleza como infraestructura. Política, tecnología y ecología en el canal de Panamá*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Carse, Ashley y David Kneas (2019). “Unbuilt and Unfinished. The Temporalities of Infrastructure”, *Environment and Society*, 10, pp. 9-28, DOI: [10.3167/ares.2019.100102](https://doi.org/10.3167/ares.2019.100102).

Cosío Villegas, Daniel (1994). *Historia económica de México. El Porfiriato. La vida económica*. México: El Colegio de México.

Favila Vázquez, Mariana (2017). “Cramaussel, Ch. (Ed.: 2016), Los caminos transversales. La geografía histórica olvidada de México. El Colegio de Michoacán/Universidad Juárez del Estado de Durango, Zamora, Michoacán, México, 372 pp.”, *Investigaciones Geográficas*, 93, pp. 22-24, DOI: [10.14350/rig.59523](https://doi.org/10.14350/rig.59523).

García Martínez, Bernardo (2014). “Cien años de carreteras en México (1891-1991)”. In Bernardo García Martínez (ed.), *Tiempos y lugares: antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México*. México: El Colegio de México, pp. 403-426.

González Pérez, Damián (2012). “Introducción del café en Oaxaca según documentos del Archivo del Poder Ejecutivo del Estado: el caso de Santiago Xanica”, *Relaciones*, 130, pp. 131-154, DOI: [10.24901/rehs.v33i130.509](https://doi.org/10.24901/rehs.v33i130.509).

González Pérez, Damián (2013). *Las huellas de la culebra. Historia, mito y ritualidad en el proceso fundacional de Santiago Xanica, Oaxaca*. Oaxaca: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Secretaría de las Culturas y Artes del Gobierno de Oaxaca y Fundación Alfredo Harp Helú.

- González Pérez, Damián (2021a). “Breve historia del camino carretero de Oaxaca a Santa Cruz Huatulco a mediados del siglo XIX”. In Maira Cristina Córdova Aguilar y Tatiana Pérez Ramírez (eds.), *Oaxaca: espacio, sociedad y arte en transformación, siglos XVI al XX*. Oaxaca: Archivo General del Estado de Oaxaca y Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, pp. 125-149.
- González Pérez, Damián (2021b). “La instalación de Villa de Crespo en 1849”. In Selene del Carmen García Jiménez (ed.), *Veinticinco años de la Biblioteca Fray Francisco de Burgoa de la Ciudad de Oaxaca*. Oaxaca: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca y Biblioteca Fray Francisco de Burgoa, pp. 77-87.
- González Pérez, Damián (2023). “Historia del proyecto carretero a la Costa central de Oaxaca durante el siglo XIX”. *Revista de Historia de América*, 164, pp. 9-45. DOI: [10.35424/rha.164.2023.1984](https://doi.org/10.35424/rha.164.2023.1984).
- Guajardo Soto, Guillermo (2015). “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*, 22, pp. 7-27.
- Jáuregui, Luis (2004). *Los transportes, siglos XVI al XX*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Kuntz Ficker, Sandra (1995). *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril central mexicano, 1880-1907*. México: El Colegio de México.
- Kuntz Ficker, Sandra (1999). “Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910”. In Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (eds.), *Ferrocarriles y obras públicas*. México: Instituto Mora, COLMICH, COLMEX y UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 105-137.
- Lambarria Gopar, Gloria Guadalupe (2017). *Camino de hierro [...] El Mexicano del Sur en Oaxaca*. Oaxaca: Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca y Asociación Nacional de Docentes Universitarios.

- Ortiz Hernán, Sergio (1974). *Los ferrocarriles de México[:] una visión social y económica*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Pertierra Altamirano, Marisa (2012). “El ferrocarril en Ejutla”, *El Jolgorio Cultural*, 46, pp. 34-35.
- Rees, Peter (1976). *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México: Secretaría de Educación Pública.
- Reyes Pavón, Leonor Eugenia (2021). *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*. Tesis doctoral inedita, El Colegio de Michoacán.
- Romero, Matías (1881). *Informe de Matías Romero al Gobernador del Estado de Oaxaca respecto de la compañía que organizó para construir el Ferrocarril de Oaxaca, y del traspaso que le hizo de la concesión de 25 de agosto de 1880*. México: Filomeno Mata.
- Romero Frizzi, María de los Ángeles (2006). “Los caminos de Oaxaca”. In Chantal Cramaussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*. Michoacán: El Colegio de Michoacán, pp. 119-135.
- Schäffner, Wolfgang (2008). “Los medios de comunicación y la construcción del territorio en América Latina”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 15, pp. 811-826, DOI: [10.1590/S0104-59702008000300012](https://doi.org/10.1590/S0104-59702008000300012).
- Stevens, Simon (1872). *La nueva ruta del comercio por el Istmo de Tehuantepec*. México: Imprenta del Comercio.
- Vázquez Mendoza, Nahui Ollin (2013). *Pueblo a orilla del mar: Huatulco en el siglo XVI (1522-1616)*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Secretaría de las Culturas y Artes del Gobierno de Oaxaca y Fundación Alfredo Harp Helú.