

CARTA GENERAL

OAXACA:

espacios, sociedad y arte en transformación,

SIGLOS XVI AL XX

1:500,000

Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos

1916.



OAXACA:

espacios, sociedad y arte en transformación,

SIGLOS XVI AL XX

OAXACA:

espacios, sociedad y arte en transformación,

SIGLOS XVI AL XX

COORDINADORAS

MAIRA CRISTINA CÓRDOVA AGUILAR

TATIANA PÉREZ RAMÍREZ



**TINTA
INDELEBLE**
La historia de Oaxaca



Oaxaca: espacios, sociedad y arte en transformación, siglos XVI al XX

1ª edición, 2021

D.R. © Archivo General del Estado de Oaxaca

D.R. © Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca

COORDINADORES

Maira Cristina Córdova Aguilar

Tatiana Pérez Ramírez

COORDINACIÓN EDITORIAL

Jorge Álvarez

CUIDADO DE LA EDICIÓN

Cuauhtémoc Peña / Lis Susan Hernández

DISEÑO Y FORMACIÓN

Mario Lugos [539] / Vanessa Méndez

IMAGEN DE PORTADA: Archivo General del Estado de Oaxaca

Fondo: Gobierno, Sección: Secretaría de despacho, Serie: Mapas y planos, 1912.

Prohibida la reproducción parcial o total de los contenidos editoriales de este libro sin el permiso por escrito de los editores.

ISBN: 978-607-99581-0-7 (Secretaría de Administración-AGEO)

ISBN: 978-607-8815-04-3 (Dirección de Publicaciones-UABJO)

Hecho e impreso en Oaxaca, México, 2021.

CONTENIDO

Presentación	9
Introducción	13
I. Espacio multiétnico y economía durante el periodo colonial	19
<i>La identidad multiétnica de Tlaxiaco (Mixteca Alta, Oaxaca) en la época colonial. Retos de investigación</i> MARTA MARTÍN GABALDÓN	21
<i>Aproximación a la actividad minera en Oaxaca, siglos XVI al XVIII</i> HUEMAC ESCALONA LÜTTIG	55
<i>La experiencia individual y su articulación a las grandes tendencias colectivas: un teniente de alcalde novohispano en el contexto de las reformas borbónicas: Tomás Villans, 1780-1790</i> NAHUI OLLIN VÁZQUEZ MENDOZA	89
II. Modernización del siglo XIX al XX: redes e instituciones	123
<i>Breve historia del camino carretero de Oaxaca a Santa Cruz Huatulco a mediados del siglo XIX</i> DAMIÁN GONZÁLEZ PÉREZ	125

<i>El ferrocarril urbano y suburbano en la ciudad de Oaxaca y sus inmediaciones, 1882-1904</i> DANIVIA CALDERÓN MARTÍNEZ	151
<i>La Confederación de Partidos Socialistas de Oaxaca (CPSO) y su relación con la creación del Partido Nacional Revolucionario (PNR), 1929-1930</i> DAISY RAMÍREZ ESPINOSA	181
III. La música: experiencias novohispanas y fuentes contemporáneas	207
<i>Cómo ser músico en Oaxaca en la segunda mitad del siglo XVI</i> IRENE GÓMEZ FERNÁNDEZ	209
<i>La construcción de las expresiones culturales posteriores a la Revolución bajo un discurso regionalista. Las canciones populares oaxaqueñas</i> GRISELDA FLORENCIA SANTIAGO MORALES	235
<i>Los acervos fotográficos y su uso en la investigación sobre la historia de la música en Oaxaca</i> GONZALO SÁNCHEZ SANTIAGO	255

Breve historia del camino carretero de Oaxaca a Santa Cruz Huatulco a mediados del siglo XIX¹

DAMIÁN GONZÁLEZ PÉREZ
UNIVERSIDAD DEL MAR-HUATULCO

125

Introducción

La historia de un camino carretero que uniera la capital de Oaxaca hacia la costa del Pacífico, al igual que la habilitación de un puerto mercante en esa región, tuvo en el siglo XIX diversos contrastes en términos de su destino. Justo a mediados de siglo, el puerto de Santa Cruz Huatulco jugó un papel protagónico en dichos proyectos, a pesar de que nunca se concretó el camino, debido a que para finales de la década de los sesenta el puerto de Santa Cruz fue desplazado por Puerto Ángel, una bahía mucho más cercana a la cabecera del partido de Pochutla.

El propósito de este texto es revisar la breve historia del camino hacia el puerto de Santa Cruz Huatulco a mediados del siglo XIX, con el fin de comprender de manera integral diversos aspectos, como el papel que tenía Huatulco dentro del comercio a escala regional y nacional en dicho periodo, así como la habilitación de un puerto comercial y la instalación de un asentamiento denominado villa de Crespo, el cual favorecería la colonización del lugar. De igual manera, existen interrogantes importantes que tratan de abordarse como puntos cruciales en dicha historia, entre ellas: qué características tenía el camino dentro del sistema de vías de comunicación a mediados del siglo referido, cómo se financiaron las obras llevadas a cabo y cuáles fueron los factores que incidieron en la brevedad de su historia.

Antecedentes

El 28 de julio de 1848 fue aprobada en la Cámara de Diputados de Oaxaca una iniciativa del gobierno estatal para abrir un camino carretero desde Tehuacán hasta Santa Cruz Huatulco, pasando por la capital de la entidad. Días antes, en el pleno del Congreso hubo una disyuntiva sobre el mejor sitio para la habilitación portuaria, así como para el destino de la vía hacia la costa oaxaqueña, entre Puerto Escondido y el puerto de Santa Cruz. La Comisión de Industria proponía a Huatulco, expresando que, como puerto, era “el mejor que se conoce en la costa del Sur”, además de que ya contaba con un camino antiguo “desde tiempo de la gentilidad”, el cual sólo requería mantenimiento y una ampliación adecuada para el tránsito de carretas, a diferencia de Puerto Escondido, que no contaba con una vía de comunicación directa con Pochutla, su cabecera de partido.

126

En la discusión también se abordó la solvencia de los gastos para la construcción del camino. Una de las propuestas contemplaba 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 en el área de la capital, de la Tesorería de multas, y de los donativos que hicieran comunidades y particulares.²

Para esclarecer el dilema entre Puerto Escondido y Santa Cruz Huatulco, el gobierno del estado, por medio de la Secretaría de Gobierno, solicitó al jefe del departamento de Ejutla, así como a los subprefectos de Miahuatlán y Pochutla, y a los presidentes municipales de Santa María Colotepec y Santa María Huatulco, que informaran sobre la situación de los dos puertos y las condiciones de los derroteros. Para ese momento, tanto Santa María Huatulco como Santa María Colotepec pertenecían al partido de Pochutla, el cual, junto con Miahuatlán, formaban parte del departamento de Ejutla (véase figura 1).³

La autoridad de Huatulco informó 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, con una capacidad para 15 o 20 barcos, además de los que pudiera recibir la bahía de Chahué (Chagüe), así como Tangolunda, esta última ubicada a media legua. También menciona las bahías de Maguey, Cacaluta y San Agustín como posibles puertos auxiliares cercanos a Santa Cruz.

También hizo referencia a la existencia de terrenos planos para la conformación de asentamientos, así como de agua dulce y zonas de cultivo. Incluso, señala que en un llano cercano a la bahía existían vestigios de “la población de la antigüedad”.⁴ Hacia Tangolunda y Cacaluta las condiciones para su poblamiento, siembra de cultivos y obtención de agua dulce se describen como favorables.

Por su parte, la autoridad de Santa María Colotepec, al hablar de Puerto Escondido, señaló 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, así como de agua dulce suficiente como para abastecer un puerto marítimo.

Para recabar más información, la autoridad de Ejutla citó a diez buzos, cinco radicados en Huatulco y cinco de Pochutla, todos originarios de Acapulco, Guerrero, quienes de manera unánime respondieron que Santa Cruz era el lugar más indicado para habilitarse como puerto marítimo.

En este contexto, el planteamiento de la habilitación de un puerto marítimo y de un camino carretero que lo conectara con la capital del estado respondía a la necesidad de movilizar productos predominantemente del sur de Oaxaca, los cuales, al menos durante la primera mitad del siglo XIX, debían transportarse a lomo de mula hacia la capital, Puebla o la Ciudad de México, para su distribución en el interior, y a Veracruz, para su posterior envío al extranjero, siguiendo la ruta de Europa y posteriormente China y la India. Los productos más significativos de este comercio regional eran vainilla, cacao, algodón, seda y añil.⁵

127

Redes de comercio y de vías de comunicación en el sur de México en el siglo XIX

En la historiografía de los caminos de México, particularmente la que corresponde al siglo XIX, el interés de diversos investigadores se ha centrado predominantemente en los caminos de la Ciudad de México al puerto de Veracruz, debido, sin duda, a su importancia como único punto de acceso de personas y mercancías al país.⁶ Esta tendencia la observa Edith Ortiz desde finales del periodo novohispano, ya que el interés por el estudio de las vías de comunicación en dicho periodo tiene como uno de sus destinos principales este mismo derrotero.⁷

En contraposición, la autora plantea la conformación de uno de los circuitos agrícolas más importantes de los siglos XVIII y XIX, del que formaron parte Antequera, el Istmo de Tehuantepec, los Cuchumatanes y la ciudad de Guatemala, el cual permitió la distribución de productos como grana cochinilla, algodón, textiles, hilo, cera, achiote, cacao del Soconusco y vainilla y añil de Tonalá y Guatemala. Para su distribución, los productos eran enviados a los almacenes de Orizaba y de ahí hacia otros lugares.⁸ En este circuito, Tehuantepec, a su vez, fungía como el punto de conexión entre Guatemala, la Ciudad de México y el puerto de Veracruz, así como de Puebla y Oaxaca.⁹

En principio, Orizaba, como centro de almacenamiento y redistribución de productos, fue parte de una de las rutas de conexión entre la Ciudad de México y Veracruz, ubicada hacia el sur del Pico de Orizaba (véase figura 2), frente a la ruta de Jalapa y Perote, en el norte, la cual fue empleada para trasladar predominantemente productos ganaderos de la región, lo mismo que productos trasatlánticos.

La ruta de Orizaba y Córdoba, por su lado, sirvió para movilizar productos del mercado interno, sobre todo del sur y sureste, es decir, de Tehuacán, Oaxaca, Huatulco, Tehuantepec, Zongolica y Sotavento, así como productos provenientes de Guatemala, entre ellos grana cochinilla fina, algodón, azúcar, vainilla, añil, café y cacao, pero también tabaco de esta región de Veracruz. Estos productos eran distribuidos posteriormente hacia el resto del país o se exportaban.¹⁰ Además, este camino era preferido por los pasajeros que entraban y salían por el puerto de Veracruz debido a que era relativamente más corto, aunque también más accidentado.¹¹

En general, la situación de los caminos se vio severamente afectada a principios del siglo XIX como resultado de la crisis económica y política derivada de la Independencia, pues varios de los proyectos iniciados desde finales del siglo XVIII quedaron inconclusos y de los caminos existentes, muchos sufrieron un deterioro acelerado por las luchas ocurridas en distintas regiones del país.¹² Del camino de Orizaba y Córdoba, su apertura entre el siglo XVIII y XIX no se dio de manera continua. A pesar de que su construcción inició en 1791, para 1812 aún no se concretaba. Para ese momento, el inicio de la guerra de Independencia interrumpió de manera definitiva las obras. La inseguridad en el país provocó que el tránsito entre la Ciudad de México y Veracruz se redujera al funcionamiento de un sistema de convoyes que transitaban de manera periódica. Esta situación llevó al cobro de 2% sobre el valor de la mercancía transportada, cuyo monto se empleaba para pagar a las tropas que acompañaban los convoyes.¹³

Durante esta etapa ocurrió un cambio significativo relacionado con la construcción y reparación general de los caminos, dado que estuvo a cargo de las autoridades locales y regionales. De hecho, en 1786 se emitió una Ordenanza de Intendentes en la que se contemplaba que la reparación de puentes y caminos fuera responsabilidad de funcionarios de los pueblos y de los subdelegados. Sin embargo, la revisión de la literatura deja ver que este trabajo se hizo de manera muy limitada y esporádica.¹⁴

Recién consumada la Independencia, en octubre de 1826, Guadalupe Victoria emitió un decreto para el establecimiento de contratos con particulares enfocado en la apertura y reparación de caminos, el cual fue publicado en la prensa. Un año después fue emitido 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, entre

ellos: Veracruz, Tampico, Oaxaca, Chiapas, Acapulco, Valladolid, San Blas, Sonora, Santa Fe, Nuevo México y Texas, junto con sus ramales. En 1828 se emitió un nuevo decreto con la misma intención, pero en ninguna de las dos ocasiones hubo empresarios que participaran.¹⁵

Pocos años después, en 1834, se firmó el primer contrato referente a obras de infraestructura carretera entre el gobierno federal, del puño y letra de Antonio López de Santa Anna, a favor del empresario Manuel Escandón, quien junto con otros integrantes del Consulado de Veracruz se encargaron de dar mantenimiento al camino hacia Veracruz por la ruta de Jalapa, mediante el cobro de peaje.¹⁶ A pesar de las críticas que alegaban una falta de inversión de los impuestos de peaje cobrados por Escandón y sus socios, dicho contrato fue el antecedente de otros similares en México.¹⁷

El camino transversal hacia Santa Cruz Huatulco y su puerto marítimo

129

Las referencias concretas de caminos carreteros hacia Huatulco y su puerto en el siglo XIX pueden rastrearse a partir de 1826, cuando desde el Senado se promovió la apertura de un camino para carruajes que comunicaría al Golfo de México con el Océano Pacífico, específicamente la zona de Coatzacoalcos, en Veracruz, con Tehuantepec, en Oaxaca, en la búsqueda por encontrar una ruta de comunicación interoceánica más corta entre Europa y Asia. Para favorecer el comercio marítimo en la zona de Tehuantepec, el camino se extendería hasta la bahía de la Laguna Superior e Inferior, en la barra de San Francisco, incentivándose la conformación de una nueva población.¹⁸

La revisión hemerográfica permite identificar una disyuntiva con relación a la pertinencia de abrir un puerto en esta zona poco accesible a la navegación, y propenso para el contrabando, según algunas opiniones; frente a la opción del puerto de Huatulco, considerado por otros como un lugar con mejores condiciones para el embarque y desembarque de mercancía y, por consiguiente, mucho más factible para el comercio. Este proyecto ameritaba agilizar la ampliación del camino de herradura entre Huatulco y Tehuantepec, el cual, para 1826, permitía el tránsito de carretas hasta Huamelula. Tal como se ve al inicio del texto, algunas opiniones de legisladores locales argumentaban de Huatulco que era “puerto el más seguro y de las mayores comodidades que tiene el sur, y que tiene aduana etcétera”.¹⁹

En ese momento Santa Cruz Huatulco funcionaba como puerto mercante, sin embargo, en 1831 la Cámara de Senadores abolió un decreto mediante el que años atrás había sido habilitado para el comercio intercontinental. El comercio en el puerto era, al parecer, incipiente, a pesar de que aún se movilizaba grana cochinilla fina e introducía cacao de Guayaquil,

entre otros productos, los cuales, como hemos dicho, eran trasladados a lomo de mula hasta Veracruz, para su posterior envío a Europa. Los argumentos del Senado para cancelar el comercio en el puerto fueron la escasa recaudación de impuestos e ingresos en Huatulco, así como el constante contrabando de mercancía. Otro factor que pudo haber incidido en el cierre del puerto fue que la bahía de Santa Cruz se encontraba deshabitada, como puede apreciarse en el plano elaborado en 1838 por el capitán Edward Belcher, en el que se observa una bahía vacía (véase figura 3).²⁰

Por otro lado, había ya la inquietud de empresarios nacionales y extranjeros para abrir el camino carretero partiendo de Huatulco a la ciudad de Oaxaca y de ahí hacia Puebla y la Ciudad de México, y hacia Orizaba y el puerto de Veracruz, tal vez motivados por el establecimiento de contratos en las vías de la Ciudad de México al puerto de Veracruz, como hemos visto.²¹ Precisamente, la idea de abrir el camino se refuerza en 1840, con los inicios del tramo entre Oaxaca y Ocotlán. Sin embargo, dichas obras se realizaron mediante recursos públicos y con mano de obra de las comunidades y de presidiarios. En tanto, la administración distrital de Miahuatlán construiría el camino a partir de la mojonera de Santa María Velatón, en el límite con Ejutla, hasta el portillo del Comate, en la colindancia con Pochutla.²²

El papel de Huatulco dentro del contexto de las redes de comercio y las vías de comunicación en Oaxaca adquiere mayor relevancia a finales de la década de los 40 del siglo en cuestión, durante la gubernatura de Benito Juárez, en virtud del fundamento ideológico de su política de fomento a la agricultura y el comercio basado fuertemente en el mejoramiento de los caminos y la apertura de un puerto seguro en la costa del Pacífico, el cual permitiría movilizar los productos de la región. Precisamente, en su discurso en el Congreso de Oaxaca, durante la sesión inaugural del periodo de sesiones de 1848, expuso lo siguiente:

Sabido es que nuestros agricultores no pueden exportar sus frutos para expenderlos fuera del Estado, porque nuestros caminos son muy difíciles, y muy excesivos, por lo mismo, los fletes; de tal modo, que no bastan las utilidades para compensar los gastos de cultivo y transporte, y para proporcionar al vendedor una módica ganancia con que pueda aumentar su fortuna. A más de este inconveniente, que es grave, tiene el comercio otro de no menos consideración, y son los impuestos con que están gravados sus efectos y las trabas que para evitar el contrabando, se han puesto al comerciante para la introducción de sus mercancías [...] La apertura de caminos de ruedas de la ciudad de Tehuacán y del puerto de Huatulco para esta capital, es de absoluta necesidad [...] para el adelanto del comercio, de la industria, de las artes y de la agricultura, no menos que para el comercio de la ilustración de

los oaxaqueños [...] Yo os suplico, señores, toméis en consideración este punto, que, como dije antes, es ya de una necesidad absoluta para sacar a nuestro país del estado de aislamiento, de miseria y de atraso en que se encuentra.²³

Al respecto, Carlos Sánchez Silva señala que uno de los principales cometidos de Juárez como gobernador de Oaxaca fue, en efecto, la incorporación de la entidad a “las corrientes modernas de la política, la economía y la cultura”. Para ello era necesario contar con “buenos y modernos caminos” carreteros, en especial en dos rutas, una de ellas hacia el Pacífico, además de una reforma fiscal al sistema del antiguo régimen, así como un sistema educativo que se extendiera a las zonas indígenas y rurales.²⁴

La respuesta del Congreso local fue positiva, como hemos leído al inicio del texto, pues otorgó al gobierno estatal la facultad para abrir el camino carretero de Tehuacán a Huatulco, pasando por la capital de Oaxaca. Para ello, aprobó la apertura de presidios para el uso de mano de obra de los reos,²⁵ a quienes se les proveería de huaraches y zarapes.²⁶

Un año después el gobierno federal, por medio del Ministerio de Hacienda, emitió un decreto para la habilitación de los puertos de Huatulco y Astata, “para el comercio extranjero de escala y cabotaje”,²⁷ con fecha 15 de mayo de 1849.²⁸ Con esto se reactivó nuevamente el desplazamiento de mercancías, como el algodón y el añil de la región.²⁹

Tanto los trabajos para la apertura del camino como de la adecuación de la infraestructura y los servicios del puerto de Huatulco demoraron debido a la tardanza en la publicación de los decretos correspondientes, lo que desalentó la entrega de donaciones por parte de comunidades y particulares.³⁰ Sin embargo, pronto comenzaron a generarse fondos para realizar las obras, mediante un trabajo de gestión, promovido directamente por Juárez, gracias a la conformación de “juntas protectoras” encargadas de la supervisión de los trabajos para la colonización del puerto de Huatulco y la reparación y ampliación de su camino antiguo. Para ello se crearon cuatro juntas, una en la cabecera del departamento de Ejutla y una en cada uno de los partidos políticos de Ocotlán, Miahuatlán y Pochutla. A las juntas se convocó a las personas más influyentes de la región, entre comerciantes, empresarios y hacendados.

Algunas referencias sobre las donaciones fueron publicadas en la prensa de manera general, señalándose sólo las comunidades donantes, entre ellas Jamiltepec³¹ y Miahuatlán;³² otras son mucho más detalladas, pues consisten en listas de donantes particulares por localidades, incluyendo donantes de la capital de Oaxaca y de localidades pertenecientes a los partidos de Ejutla, Ocotlán, Miahuatlán y Pochutla.³³ Entre estas donaciones se

registraron aportaciones monetarias, pero también herramientas, salarios para trabajadores y víveres, como fue el caso de Leonardo Suman, vecino de Ocotlán, quien además de aportar un peso de plata al mes durante 1849, donó una fanega de maíz y una de galletas. Finalmente, entre los donantes se encuentra el propio Juárez.

El establecimiento de la aduana en el puerto de Huatulco, así como sus funciones, se instituyeron dentro del *Reglamento para las Aduanas Marítimas, Fronterizas y de Cabotaje*, en el que se incluye un subapartado específico para Huatulco. En él se determina la conformación de la aduana mediante la presencia de un oficial, un “escribiente” (secretario) y dos celadores. En el caso de los capitanes y trabajadores de las embarcaciones, su residencia debía ser el propio puerto.³⁴

Poco tiempo después, el 17 de agosto de 1849, Benito Juárez, siendo gobernador de Oaxaca, decreta el establecimiento de una población en el puerto de Huatulco con el nombre de villa de Crespo,³⁵ cuya ubicación sería la misma que la del antiguo pueblo de Santa Cruz. El establecimiento de la villa se fijó para el 1 de diciembre, para tal efecto, las autoridades de Pochutla, Ejutla, Jamiltepec y Tehuantepec harían la invitación a sus pobladores para participar en la conformación de la nueva colonia.

De igual manera, emitirían un documento a los interesados en el que se asentase su nombre, pueblo de origen y las leguas de distancia entre aquel y la nueva villa. Con base en él, el subprefecto de Pochutla otorgaría viáticos correspondientes a un real por cada legua de distancia entre el lugar de procedencia y el puerto, así como la posesión de las casas con solares de cincuenta varas cuadradas y terrenos de cultivo de cuatrocientas varas cuadradas otorgados como parte de las garantías ofrecidas a cada uno de los colonos. Junto con ello, se otorgaría a cada familia raciones de maíz, frijol, chile y sal de manera semanal, así como granos de maíz para la siembra, durante los primeros seis meses.

Para favorecer el asentamiento, la población quedaría exenta del pago de impuestos civiles y parroquiales, así como del servicio de las armas, por un periodo de diez años. El gobierno indemnizaría directamente al sacerdote de la villa con mil pesos anuales para compensar la falta de ingresos económicos. El subprefecto de Pochutla tuvo la encomienda de acondicionar las viviendas de los nuevos pobladores y de medir y marcar los terrenos correspondientes; también de construir una capilla, una casa parroquial, una casa municipal, la escuela y la casa del maestro. En la sesión inaugural de julio de 1851 en el Congreso de Oaxaca, el ministro de Relaciones Exteriores e Interiores afirmó que, hasta el momento de la fundación de Villa de Crespo, la bahía de Santa Cruz había estado deshabitada por más de 200 años.³⁶

Una de las primeras acciones a realizar por parte de la autoridad designada para administrar la villa fue un padrón de los habitantes, con distinción

de sexo, edad y ocupación, el cual forma parte del informe presentado por Benito Juárez ante el Congreso de Oaxaca el 2 de julio de 1851.³⁷ El primer arribo registrado es del día 25 de diciembre de 1849, correspondiente al matrimonio de María Mauricia y Juan Miguel Ortiz, de 40 y 51 años, respectivamente, provenientes de Tututepec y “labradores” de oficio. Les siguió un grupo de cinco personas —sin registro de oficio—, encabezado por Pia Orosia de 32 años, quienes arribaron el 15 de enero de 1850, originarios de Santa María Huatulco. El último registro en el padrón es del primero de abril de 1851; Pedro F. Cervantes, campesino, originario también de Santa María Huatulco, arribó solo a Villa de Crespo, siendo el colono número 139.

A lo largo del padrón solo aparecen dos oficios: el de labrador y buzo.³⁸ Las procedencias de los primeros pobladores de la villa fueron, en orden de incidencia: Santa María Huatulco, San Pedro Mixtepec, San Mateo Piñas, Xadani, San Miguel del Puerto, Pochutla, Tonameca, Santiago Xanica, Tututepec, San José Ozolotepec, Sola de Vega, Las Chiapas, Quiechapa, Barrio Petapa y la ciudad de Oaxaca.

La ocupación de la bahía de Santa Cruz puede apreciarse con claridad en el plano de Pedro Adolfo Dahl de 1852, referido líneas atrás, en el que se identifican nueve construcciones con distintas características, asociados probablemente con edificios de carácter público y comercial. En el plano se aprecia también el sitio del vigía encargado de advertir la ubicación del puerto, apostado detrás del lugar conocido como Bufadero, justo donde ahora se encuentra un faro público (véase figura 4).

Para julio de 1851 la bahía estaba ocupada por 41 “casas jacales”, un curato, una iglesia, tres galeras destinadas para la aduana, otra galera de 30 varas de largo correspondiente a la casa municipal, más otra casa jacal ocupada como vivienda por el capitán del puerto. Sus habitantes sembraban ya maíz y algodón, y junto con este último también se comercializaba para exportación la grana cochinilla producida en comunidades de Ejutla, Ocotlán, Miahuatlán y Coatlán, así como el añil producido desde Pochutla hasta Santa María Huatulco. Finalmente, otros productos distribuidos desde Huatulco eran: oro de Peras, plata de la sierra, madera, cacao, vainilla, caña de azúcar, y más.³⁹

En la prensa de la época se describen los avances en la villa con relación al funcionamiento de los servicios, al abasto de alimentos y a una infraestructura portuaria capaz de albergar “sesenta buques mayores”, así como galeras para almacenar mercancía.⁴⁰ De igual manera, hay un énfasis en los avances del camino hacia el puerto, que para ese entonces se reporta como apto para carretas y carruajes de la ciudad de Oaxaca a Miahuatlán.⁴¹

Con la intención de supervisar personalmente los avances en el camino hacia el puerto de Huatulco, así como favorecer la instalación de Villa

de Crespo y del puerto, Juárez hizo un viaje el 1 de mayo de 1850 acompañado del secretario de gobierno.⁴² En su travesía siguió el rumbo de Santa Catarina Quiané, Ocotlán, San Antonino Castillo Velasco, San Pedro Apóstol, Ejutla, Miahuatlán, Copalita, Chacalapa y Pochutla. La última parte del trayecto se dio entre Pochutla y Villa de Crespo:

El día 9 salió (de Pochutla) acompañado del subprefecto, del comandante de celadores y otras personas de Pochutla para el pueblo de Santa María Huatulco, a cuya intermediación salió a recibirlo el señor cura de (San Mateo) Piñas D[on] Macario Rodríguez, que fino y obsequioso se esmeró en atender a S[u] E[xcelencia] en cuanto pudo. El día 10 salió S[u] E[xcelencia] unido al señor cura de Piñas citado, para la villa de Crespo, y a su llegada fue recibido con vivo entusiasmo de los nuevos habitantes de la colonia: permaneció allí los días 11, 12, 13 y 14. El primero de estos se verificó la elección primaria para la elección de la república: en el segundo la secundaria de alcalde y dos regidores, y en el acto S[u] E[xcelencia] les pidió posesión de sus cargos: en el tercer día instaló la escuela de primeras letras; en el cuarto se dio posesión al capellán de la villa, y la declaró solemnemente instalada, como aparece del acta que ya publicamos. El día 15 salió de regreso para esta capital, por distinto camino con el fin de practicar el reconocimiento de uno de los antiguos y asegurarse de los informes que le habían dado sobre la gran dificultad que presentaba para llevar por él el camino carretero.⁴³

El recorrido completo de Juárez puede identificarse en un croquis de 1874 elaborado por el ingeniero Ricardo Orozco, pues coincide con el trazo de lo que para ese momento se conocía como “camino antiguo” y que era una de las rutas de herradura más empleadas para viajar de la ciudad de Oaxaca hacia la costa (véase figura 5). Sin embargo, en dicho croquis la línea principal del camino llega a Puerto Ángel y no a Huatulco, ya que, finalmente, “el destino del camino” fue el puerto más cercano a la cabecera del partido de Pochutla, es decir, Puerto Ángel, como ya se dijo.

¿Pero cuál era la situación del camino desde la Ciudad de México y Veracruz hacia Huatulco para esos años? Los trayectos de Veracruz y la Ciudad de México hasta Teotitlán del Camino podían recorrerse en carreta o carruaje; de Teotitlán del Camino a Quiotepec había también camino carretero, pero en tiempo de lluvias se volvía intransitable; de Quiotepec a Oaxaca el camino era de herradura y volvía a ser carretero de Oaxaca hasta el inicio de la sierra, pasando Miahuatlán; finalmente, de la sierra de Miahuatlán hasta el puerto de Santa Cruz el camino volvía a ser de herradura.⁴⁴ Pasando Miahuatlán, la ruta del “camino antiguo” bajaba por la

ruta de San Mateo Río Hondo, los parajes de La Doncella, Semialtepec, Guajolote y Río Copalita, hasta descender a Pochutla, de ahí a Santa María Huatulco y finalmente Santa Cruz.⁴⁵ En su discurso del 2 de julio de 1852 ante el Congreso del Estado, Juárez expuso que entre el 12 de noviembre de 1849 y el 26 de abril de 1852 trabajaron en el camino un total de 30,308 voluntarios.⁴⁶

En términos del sistema de vías de comunicación y el comercio a mediados del siglo XIX, el camino desde Veracruz a Santa Cruz formó parte de algunos de los proyectos de comunicación interoceánica de la época, como es el caso de la propuesta presentada por el capitán y empresario norteamericano Jonas P. Levy,⁴⁷ quien en noviembre de 1850 entregó al gobierno federal un proyecto solicitando el derecho exclusivo por 99 años para el mantenimiento y administración de una ruta interoceánica que comprendía tramos de navegación marítima y de vapor, además de transportación terrestre. El punto más distante era Liverpool, de donde cada dos meses saldría un barco hacia Nueva York. Entre Nueva York y Huatulco el recorrido se haría en barcos de vapor, haciendo escala en Nueva Orleans, La Habana, Matamoros, Tampico, Veracruz, Puerto de Alvarado, Tlacotalpan, paso o puerto de San Juan, Huatulco y finalmente San Francisco.⁴⁸

En tierra, eran dos los trayectos por caminos carreteros y de herradura. El primero de ellos enlazaría el puerto de San Juan, el paso de Guichicovi y Huatulco, mientras que el segundo era el camino de Veracruz hasta Huatulco, por la ruta de Orizaba. En Huatulco, específicamente, contemplaba la instalación de un depósito para la mercancía procedente de Asia y California.⁴⁹

La discusión sobre el proyecto se estancó en la Cámara de Diputados durante un año, de donde pasó a la Cámara de Senadores gracias a la presión ejercida por el capitán Levy en una visita a México. El propio Levy estimaba que la recaudación fiscal anual para el gobierno mexicano sería de cuatro millones de pesos. Fue hasta 1853 que el gobierno federal, por medio del Ministerio de Fomento, autorizó la inspección de la ruta del camino carretero desde el puerto de Alvarado hasta Huatulco. La exploración fue realizada por los ingenieros John Ferlder y Benjamin Anderson.⁵⁰

Sin embargo, para principios de ese año el puerto había sido deshabilitado mediante un decreto presidencial con el que se derogó el decreto de 1849. El argumento para la inhabilitación fue muy similar al de 1831: “ninguna utilidad ha producido, puesto que no ha arribado un solo buque con procedencia extranjera, y antes por el contrario, se ha originado un gravamen en la hacienda pública con el pago de sueldos de los empleados que no debe continuar”.⁵¹ La entrada en vigor de este nuevo decreto fue fijada para junio de 1853, a partir de ese momento sólo podría funcionar el puerto de Astata para el comercio de cabotaje.

El final del camino a Santa Cruz

La situación del puerto de Santa Cruz durante la mayor parte de la década de los cincuenta es inconstante, pues mantuvo funciones, pero con muy poca actividad aduanera, y al igual que otros puertos del país, en 1856 es tomado por el ejército juarista, junto con los puertos de Matamoros, Minatitlán, Tabasco, La Paz, Tampico, Tuxpan, Guaymas, Mazatlán y Acapulco.

Hacia finales de esa década, en 1859, siendo Juárez 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 sesenta años, mediante la que se le otorgó el 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.⁵² Para facilitar la comunicación se pretendía construir también un camino carretero entre Salina Cruz y Huatulco para el tránsito de carruajes con pasaje y mercancía de poco peso, tal como sucedió en 1826.⁵³

De manera concreta, la situación del camino cambió radicalmente hacia finales de la década de los sesenta, pues en 1868 el jefe político de Miahuatlán, Vicente Ruiz, anunció la finalización del tramo carretero entre Miahuatlán y los límites con Pochutla, sin embargo, surge nuevamente una disyuntiva con relación al destino final del camino, pues se habla de dos opciones, Santa Cruz Huatulco y Puerto Ángel.

De Miahuatlán para Puerto Ángel se comprendieron los trabajos en Río Hondo y Pueblo Nuevo sobre 35 k., y según informes, está en buen estado este tramo; pero adelante sólo existe la brecha antigua para Pochutla. Creo deber hacer mención de la opinión de varias personas conocedoras del terreno sobre si debe abrirse el camino a Puerto Ángel o a Santa Cruz Huatulco. La distancia es casi la misma; 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 amplio y los buques pueden fondear en el puerto. En cambio carece este último de agua dulce, y es malsano a consecuencia de un pantano que está en las cercanías. Un estudio tenido entre ambos pueblos será el que venga a resolver cuál es el más conveniente; pero mientras sólo puedo emitir, como ya dije, la opinión de las personas que conocen los dos puertos.⁵⁴

Ese mismo año 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”.⁵⁵

Unos años después, en 1873, el gobierno federal solicitó al ingeniero 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 mil pesos. Sin embargo, los problemas en el país orillaron al gobierno a destinar dicho recurso al 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. El mapa corresponde precisamente al *Croquis del plano y perfiles del camino actual y las líneas estudiadas para la apertura del camino carretero de Oaxaca a Puerto Ángel* en el que lo que aparece como “Camino viejo” fue la ruta seguida por Benito Juárez en su visita al puerto de Huatulco en mayo de 1850 (véase figura 5).

Luego de la inspección, Orozco informó al gobierno que el costo para habilitar el camino desde Orizaba a Puerto Ángel era de solo 40 mil pesos, con un grupo de 500 hombres trabajando diariamente durante un periodo de diez meses.⁵⁶ Sin embargo, la revisión hemerográfica deja ver un avance lento en la concreción del camino, que se prolongó hasta principios del siglo xx.⁵⁷ De hecho, en 1893 Porfirio Díaz, al abrir el periodo de sesiones del Congreso de la Unión de 1893, habla de los avances del camino de terracería entre la ciudad de Oaxaca y Puerto Ángel, el cual, según Díaz, estaba concluido hasta Miahuatlán.⁵⁸

137

Reflexiones finales

Como hemos advertido al inicio, la historia del camino hacia Santa Cruz Huatulco durante el siglo xix fue breve, su etapa álgida corresponde prácticamente a la vigencia de villa de Crespo, que va de 1848 a 1852, en el sentido del interés puesto en él por los gobiernos federal y estatal, considerando, por supuesto, sus antecedentes durante ese siglo y su papel dentro de las vías de comunicación y el comercio durante el periodo novohispano. En este sentido, las condiciones físicas de la bahía de Santa Cruz fueron una referencia frecuente en la opinión de diversos funcionarios y empresarios. Por tanto, su ubicación fue considerada estratégica para favorecer el comercio de productos como la grana cochinilla, el añil, el café, el algodón, el cacao, entre otros. Sin embargo, esta situación tuvo altibajos debido a las constantes inhabilitaciones o probablemente desocupaciones de la bahía durante el siglo xix, lo que nos permite plantear una historia prolongada de “abandonos y melancolías”⁵⁹ aún en el siglo xix.

Sin duda, sería imposible comprender la situación del camino, como parte del sistema de vías de comunicación, sin considerar el papel del puerto como punto de conexión de las redes de comercio, no sólo regional sino nacional e internacional. En este sentido, el planteamiento hecho por Edith

Ortiz sobre la conformación de uno de los circuitos comerciales y agrícolas más importantes de los siglos XVIII y XIX en el sur de la Nueva España y de México es relevante. Precisamente, la breve revisión hecha al inicio del texto permite comprender un papel importante de Huatulco y su camino en este circuito que conjugó vías de comunicación, producción y comercio.⁶⁰

Otro aspecto significativo corresponde al financiamiento de las obras, dado que, a diferencia del camino de la Ciudad de México a Veracruz, en este caso los recursos se obtuvieron a partir de donaciones de comunidades, de comerciantes, empresarios y funcionarios. Hay que recordar que durante el periodo novohispano dichos recursos corrían a cargo de las autoridades locales, pero en el siglo XIX, un camino transversal como el de Huatulco, si bien recibió el interés no sólo de los gobiernos federal y estatal sino también de la iniciativa privada, su costeo se logró con aportaciones provenientes de la capital, de la cabecera de departamento, las cabeceras de distritos y sus pueblos de jurisdicción.

Por último, al ser el puerto de Santa Cruz el polo de atracción del camino de la ciudad de Oaxaca hacia la costa, el despoblamiento de la bahía de Santa Cruz repercutió directamente en la situación del camino. Enrique Nasso señala que a partir de 1852 el interés y atención que el gobierno puso en la Villa de Crespo comenzaron a decrecer, así como los recursos económicos para favorecer la colonización del puerto, por tanto: “habiendo sido, dichos colonos, abandonados, y no teniendo ninguna protección del gobierno, la colonia de la cual se trata fue pereciendo y hoy está completamente abandonada”.⁶¹ Finalmente, el destino del camino fue Puerto Ángel, mucho más cercano a la cabecera del distrito de Pochutla, y desde el cual, en el último cuarto de siglo y durante casi todo el siglo XX se exportó el café producido en la región.

En este orden, a diferencia de etapas anteriores en las que el comercio se diversificó en distintos productos, para esta última etapa, es decir, a partir del último cuarto del siglo XIX, tanto la producción como el comercio se centraron en el café, lo que implicó destinar una gran extensión de tierra para la conformación de fincas cafetaleras. Para ello hubo una serie de medidas políticas para favorecer la producción, entre ellas cambios jurisdiccionales de algunos pueblos y la conformación de otros, como fue el caso de Pluma Hidalgo, pueblo creado mediante decreto estatal el 1 de diciembre de 1880.⁶² En el transcurso de las siguientes décadas la región de la costa central y la parte meridional de la Sierra Sur de Oaxaca se convirtieron en la zona con la mayor extensión de tierra para la producción de café, así como la mayor producción y el mayor rendimiento de quintales de café por hectárea. Incluso, durante la primera etapa de la Reforma Agraria, el área conformada por los distritos políticos de Pochutla, Miahuatlán y Juquila estuvieron exentos de dotación agraria, lo que favoreció a finqueros de café tanto del país como extranjeros.⁶³

Figura 1. Departamentos de Oaxaca, 1857



Al norte del departamento de Ejutla se ubica la cabecera, debajo se localiza Miahuatlán y al sur, en la parte central, se indica la ubicación de Pochutla; sobre la costa, en el extremo occidental aparece Santa María Colotepec y Puerto Escondido, y en el extremo oriental Santa María Huatulco y Santa Cruz (Puerto de Huatulco).

Fuente: Carta Orográfica del Estado de Oaxaca y su obispado (1857), Manuel Ortega, 1874-1882 (MNYB, varilla OYBOAX02, núm. 1733ª-OYB).

Mapa de la zona de estudio

Este mapa muestra la zona de estudio en el centro de México, abarcando desde Ciudad de México hasta el Golfo de México. Se detallan las principales carreteras, ríos, lagos y centros de población. La Sierra de Orizaba es una característica topográfica prominente. El mapa incluye una leyenda (SIMBOLOGIA) que define los símbolos utilizados para carreteras, ríos, centros de población y otros elementos. Un mapa de localización (MAPA DE LOCALIZACIÓN) en la parte inferior izquierda sitúa la zona de estudio dentro del territorio mexicano y en relación con el Océano Pacífico y el Golfo de México.

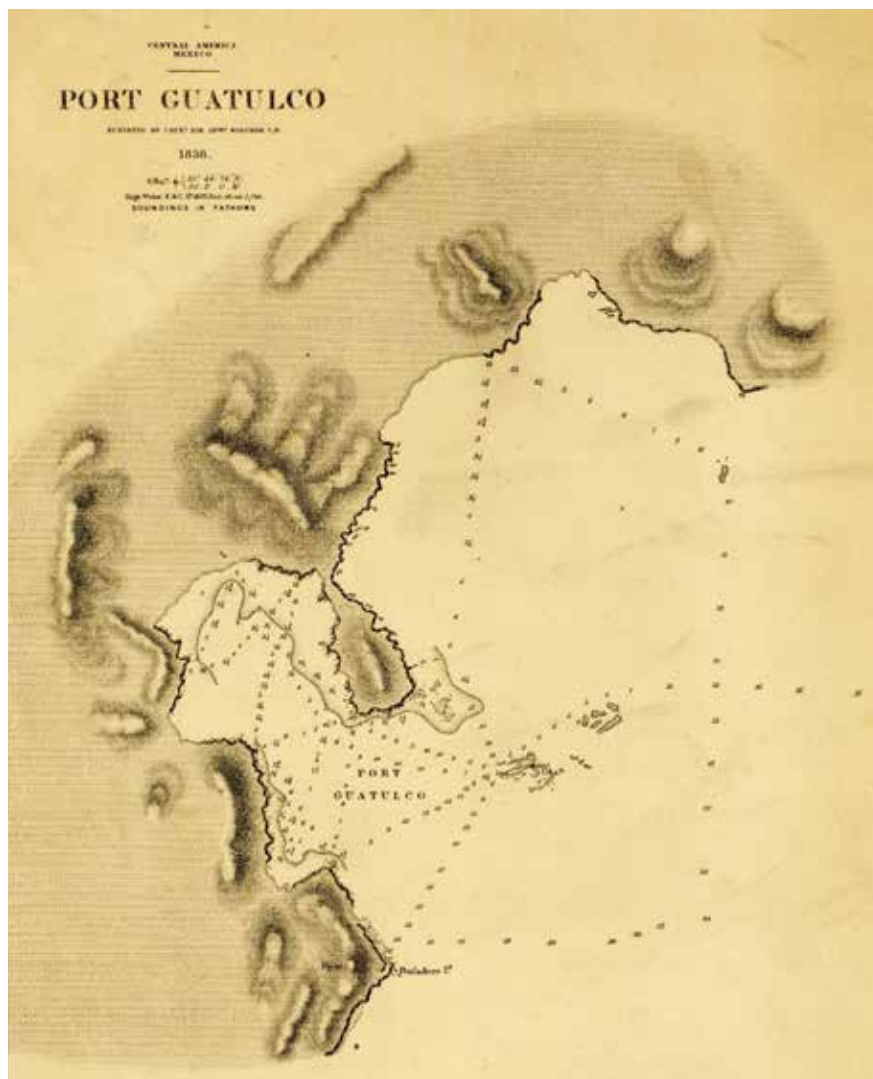
Simbología:

- Carreteras
- Ríos
- Principales centros marcados
- Poblaciones

Edición cartográfica: Oscar Josué Jaramo Guillermos
Elaboró: Guillermo del Valle Payón

Fuente: Valle Pavón, Guillermina, “Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo xvi”, *América Latina en la Historia Económica*, vol. 14, núm. 1 (enero-junio de 2007).

Figura 3. Plano del puerto de Santa Cruz Huatulco, 1838



En el extremo oriental de la bahía se observan dos pequeños cuadros vacíos, lo que podría representar la desocupación de la bahía, situación que contrasta con un plano de 1852, momento en el que el puerto, además de estar habilitado, contaba con la Villa de Crespo, como se observa en la figura 4.

Fuente: *Puerto de Guatulco*, Edward Belcher, 1838 (MMOYB, varilla OYBOAX01, núm. 539-OYB-7272-a).

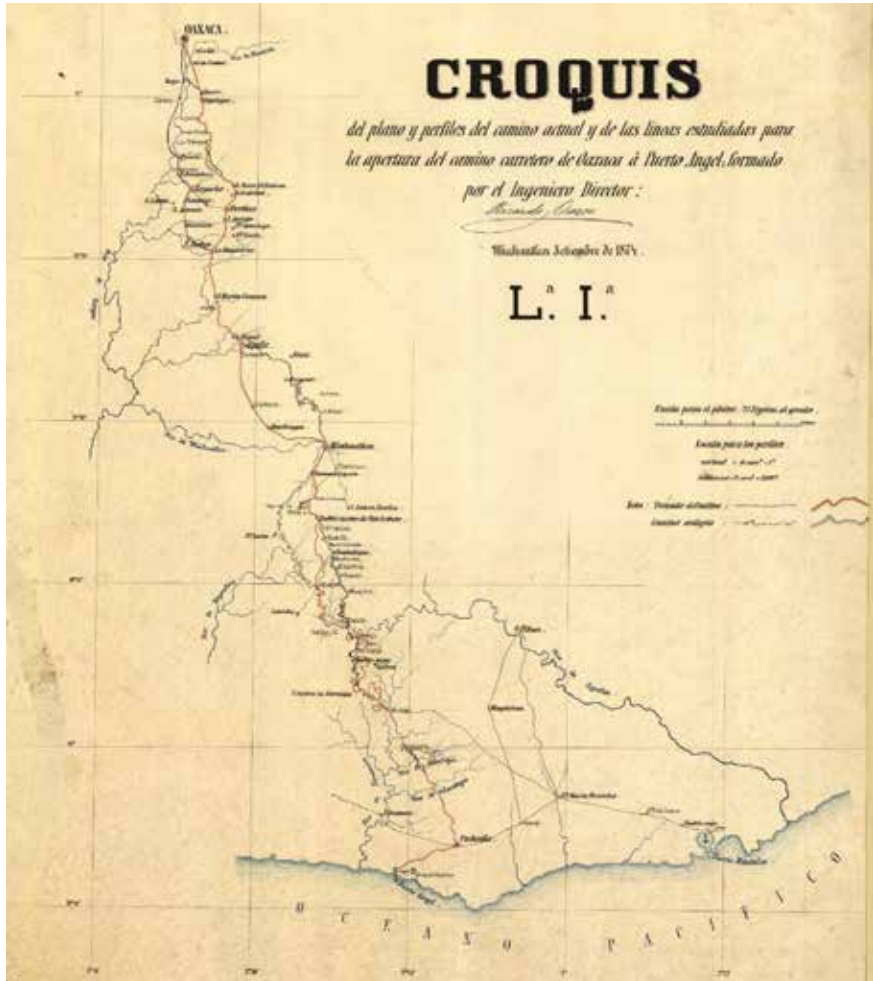
Figura 4. Plano del puerto de Santa Cruz Huatulco, 1852



A diferencia de la figura 3, a lo largo de la bahía se observan nueve construcciones con características distintas. Una versión muy similar del mismo año fue elaborada por Christiano Hansen.

Fuente: Plano del Puerto de Guatulco, Pedro Adolfo L. Dahl, 1852 (MMOYB, varilla OYBOX01, núm. 502-OYB-7272-a).

Figura 5. Croquis del camino de Oaxaca a Puerto Ángel y proyección de un camino nuevo, 1874



Hasta mediados de la década de los 60 del siglo XIX el destino principal del camino hacia la Costa era el puerto de Santa Cruz, sin embargo, a finales de esa década la proyección del camino toma rumbo hacia Puerto Ángel. El ingeniero Ricardo Orozco fue comisionado por el gobierno estatal para hacer una proyección para un camino nuevo que llegara a dicho puerto y ya no a Santa Cruz.

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, varilla OYBOAX02, núm. 2008-OYB-7272-a-002).

Notas

- 1 Este texto deriva del trabajo realizado en el proyecto *Historia y antropología ambiental del sur de Oaxaca*, registrado en la Universidad del Mar con Clave de Unidad Programática 21T1808. Agradezco a las estudiantes Nubia García García, Guadalupe Martínez Jiménez, Esmeralda Hernández Santiago y Diana Laura Hernández de Olmos por su apoyo, sobre todo en la búsqueda y transcripción hemerográfica como parte de las actividades realizadas en dicho proyecto.
- 2 “Cámara de Diputados. Extracto de la sesión ordinaria del día 28 de julio de 1848”, en *La Crónica*, 4 de septiembre de 1848, 1 y 2 (Hemeroteca Manuel Brioso y Candiani, en adelante, HMBYC).
- 3 Secretaría del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, *La Crónica*, 10 de noviembre de 1848, 2-3 (HMBYC); cf. *Exposición que el gobernador del estado hace en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución del Estado, hace el gobernador del mismo al Soberano Congreso al abrir sus sesiones el día 2 de julio de 1848* (Oaxaca: impreso por Ignacio Rincón, 1848): documento 11.
- 4 Secretaría del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, *La Crónica*, 2-3 (HMBYC); Congreso del Estado, *La Crónica*, 4 de septiembre de 1848, 1-2 (HMBYC); “Gobierno del Estado”, *La Crónica*, 10 de noviembre de 1848, 2-3 (HMBYC).
- 5 “*La crónica*”, en *La Crónica*, 1 de septiembre de 1848, 9 (HNDM); Carlos Sánchez Silva, *Indios, comerciantes y burocracia en la Oaxaca poscolonial, 1786-1860* (México: Instituto Oaxaqueño de las Culturas, Fondo Estatal para la Cultura y las Artes y Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca, 1998), 356-357.
- 6 Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz* (México: Secretaría de Educación Pública, 1976), 97; Clara Elena Suárez Argüello, *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), 23; Luis Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX* (México: Universidad Nacional Autónoma de México y Océano, 2004), 24, 53; Clara Elena Suárez Argüello, “De caminos, convoyes y peaje: Los caminos de México a Veracruz, 1759-1835”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. 22, núm. 85 (invierno, 2001): 223. Esta misma situación ocurrió durante el desarrollo del sistema ferroviario en el siglo XIX, al existir un consenso entre la clase política y empresarial del país por privilegiar la construcción del ferrocarril de la Ciudad de México al puerto de Veracruz (Joel Enrique Almanza y Andrea Sarai Báez Méndez, “La construcción en tierra caliente del ferrocarril entre Veracruz y México, 1842-1864”, en *Historia. Conocimiento Histórico en Clave Digital*, año IV, núm. 7 [junio de 2014]: 87).
- 7 Edith Ortiz Díaz, “El camino real del Soconusco; eje de articulación comercial entre la provincia de Oaxaca y la audiencia de Guatemala en el siglo XVI”, en *Caminos y mercados de México*, coordinado por Janet Long Towell y Analia Attolini Lecón (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009), 242. Una revisión crítica sobre la historia de los caminos hacia el puerto de Veracruz y sobre el ferrocarril la hacen Almanza y Báez Méndez, quienes cuestionan la idea de homogeneidad que se ha generado desde la academia, la cual dista, dicen, de una historia más bien lenta y compleja, “como pequeños ferrocarriles individuales que serían unidos con el tiempo” (“La construcción en tierra caliente del ferrocarril”, 110).
- 8 Ortiz Díaz, “El camino real del Soconusco”, 241.
- 9 Ortiz Díaz, “El camino real del Soconusco”, 244.
- 10 Jáuregui, *Los transportes*, 37; Suárez Argüello, “De caminos, convoyes y peaje”, 224.
- 11 Almanza y Báez Méndez, “La construcción en tierra caliente del ferrocarril”, 88-90.
- 12 Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz*, 95; Ortiz Hernán, “Caminos y transportes mexicanos”, 1251; cf. Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, 232.
- 13 Suárez Argüello, “De caminos, convoyes y peaje”, 229-233.
- 14 Ortiz Hernán, “Caminos y transportes mexicanos”, 1251; Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, 232; Jáuregui, *Los transportes*, 38.
- 15 Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga*, p. 239; “De caminos, convoyes y peaje”, 239-240.
- 16 Jáuregui, *Los transportes*, 38, 42. Manuel Escandón fue miembro de una de las familias más poderosas durante buena parte del siglo XIX. Desde los años treinta 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. Además de intermediario en la reparación y manteni-

miento del camino de Xalapa, fue contratista para la construcción de infraestructura portuaria (Almazán y Báez Méndez, “La construcción en tierra caliente del ferrocarril”, 95-96). En 1833 Escandón se incorporó a la compañía “Línea Unión”, fundada originalmente por los empresarios norteamericanos Jorge Coyne, Nataniel Smart y Jacobo Rinervalt, provenientes de Nueva Inglaterra, a partir de su gestión para la intervención del gobierno federal en la reparación de caminos. Al poco tiempo, la nueva compañía “Escandón y Corney” logró el contrato para la reparación del camino de Jalapa y el cobro de peaje. Además, firmó contratos para el traslado de la correspondencia oficial, disponiendo de tropas para la seguridad de las diligencias. La relación entre el gobierno y la compañía se estrechó aún más cuando en 1834, 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 extender sus servicios a las rutas de Zacatecas, Guadalajara y el norte del país, entre otras (Suárez Argüello, Camino real y carrera larga, 241; Suárez Argüello, “De caminos, convoyes y peaje”, 241-242).

- 17 Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz*, 99-100.
- 18 “Congreso de la Unión”, en *El Sol*, 23 de abril de 1826 (HNDM).
- 19 “Cámara de Diputados”, en *Águila Mexicana*, 9 de junio de 1826 (HNDM).
- 20 La historia de “abandonos y melancolías” del puerto de Huatulco se remonta al menos al periodo novohispano a raíz de diferentes etapas de desocupación. Un ejemplo de esto tuvo lugar el 25 de mayo de 1616, cuando el virrey ordenó el abandono y destrucción del puerto ante la noticia del arribo de piratas holandeses (véase Nahui Ollin Vázquez Mendoza, “Huatulco, Oaxaca: fragmentos de una historia colonial de abandonos y melancolías”, *Relaciones*, núm. 134 [primavera de 2013]).
- 21 “Huatulco”, en *El Oaxaqueño Federalista*, 4 de enero de 1831, p. 3 (HNDM).
- 22 Cayetano Esteva, “Nociones elementales de Geografía Histórica del Estado de Oaxaca”, en *Las estadísticas históricas oaxaqueñas: de la crisis del orden a la Revolución Mexicana*, obra 2, eds. Carlos Sánchez Silva y Luis Alberto Arriola Díaz-Viruell (Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca [UABJO], Instituto de Humanidades de la UABJO, Gobierno del Estado de Oaxaca), 5, 243-244.
- 23 “Exposición al soberano Congreso de Oaxaca”, en *Benito Juárez. Exposiciones (cómo se gobierna)*, tomo I, comp. Ángel Pola (México, Secretaría de Gobernación, 2000), 164-170.
- 24 Sánchez Silva, “Juárez gobernador de Oaxaca y la administración política de los pueblos de indios, 1847-1857”, en *Ensayo juaristas* (Instituto del Seguro Social para los Trabajadores del Estado, IINUABJO, Congreso del Estado de Oaxaca, 2009), 40-41.
- 25 Publicado como nota al pie en “Exposición al soberano Congreso de Oaxaca”, en *Benito Juárez*, 170-171.
- 26 “Oaxaca”, en *El Siglo Diez y Nueve*, 29 de enero de 1850, 4.
- 27 Por comercio marítimo de escala podemos entender aquel que se realiza a partir de rutas en puertos ubicados en distintos puntos, independientemente de la región o país donde se encuentren, a diferencia del comercio de cabotaje, que sólo se realiza en puertos de un mismo país. Un ejemplo de este último caso es el de La Sirenita, un barco tipo goleta, es decir, barco mediano de vela, que en julio de 1850 arribó a Acapulco, procedente de Huatulco, teniendo como destino final Mazatlán, con una carga de 28 bultos de grana cochinilla y una tripulación de ocho hombres (“Noticia de las entradas y salidas de buques que ha habido en los días del presente mes que se expresan”, en *El Monitor Republicano*, 15 de julio de 1850, 4 [HNDM]).
- 28 Decreto presidencial, Ciudad de México, 15 de mayo de 1849 (BFB, vol. 24916).
- 29 “La Crónica”, *La Crónica*, 13 de abril de 1849, 4 (HMBYC).
- 30 En “Exposición al soberano Congreso de Oaxaca”, *Benito Juárez*, 220-230.
- 31 “Donativos”, en *El Siglo Diez y Nueve*, 24 de julio de 1849, 4.
- 32 “Donativos”, en *El Siglo Diez y Nueve*, 25 de agosto de 1849, 4.
- 33 “Gobierno del departamento 7º de Ejutla”, en *La Crónica*, 18 de mayo de 1849, 1-3; “Gobierno del departamento séptimo de Ejutla”, en *La Crónica*, 7 de septiembre de 1849, 4 (HMBYC).
- 34 “Reglamento para las Aduanas Marítimas, Fronterizas y de Cabotaje”, en *El Siglo Diez y Nueve*, 25 de febrero de 1850, 1 (HNDM). En el reglamento se especifica la instalación de un vigía en la cima del cerro conocido como Bufadero, quien debía trabajar de sol a sol, y a quien se le proveería de un asta de bandera fija y una banderola, para advertir de la llegada de buques y prevenir a las embarcaciones menores encargadas de su recepción. Para septiembre Luis Hie-

rro fue nombrado administrador de la aduana. Hacia noviembre de ese mismo año el gobierno federal solicitó a la Cámara de Diputados la aprobación para el arribo a Huatulco de barcos de vapor provenientes de California (Cámara de Senadores, *El Siglo Diez y Nueve*, 15 de noviembre de 1849, 1 [HNDM]).

- 35 Decreto estatal núm. 20, ciudad de Oaxaca, 17 de agosto de 1849 (BFB, vol. 19433).
- 36 "Cómo es la Villa de Crespo", en Benito Juárez. *Miscelánea*, compilado por Ángel Pola (México: Secretaría de Gobernación, 2000), 127-128.
- 37 "Padrón general perteneciente a la Villa de Crespo", en *Exposición que en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución del Estado hace el Gobernador del mismo al soberano congreso al abrir sus segundas sesiones ordinarias el día 2 de julio de 1851* (BFB, vol. 415).
- 38 En la prensa se habla de la convocatoria realizada por empresarios y autoridades locales para estimular a personas con ciertos oficios para que fueran a radicar a la villa ("Oaxaca", en *El Siglo Diez y Nueve*, 1 de diciembre de 1849, 4; "Colonización", en *El Monitor Republicano*, 1 de diciembre de 1849, 4).
- 39 "Gobierno del Departamento de Ejutla", en *Exposición que el gobernador del estado... el día 2 de julio de 1851*; cf. *Exposición que el gobernador del estado hace en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución al Soberano Congreso al abrir sus primeras sesiones ordinarias el día 2 de julio de 1852* (BFB, vol. 413).
- 40 "Oaxaca", en *El siglo Diez y Nueve*, 28 de agosto de 1852, 1 (HNDM).
- 41 "Comercio por el puerto de Huatulco. Estado de Oaxaca", en *El Siglo Diez y Nueve*, 18 de enero de 1850, 2 (HNDM).
- 42 "Oaxaca", en *El Siglo Diez y Nueve*, 10 de abril de 1850, 4 (HNDM); "Recibimiento", en *El Siglo Diez y Nueve*, 20 de abril de 1850, 4 (HNDM); "Oaxaca", en *El Siglo Diez y Nueve*, 18 de mayo de 1850, 4 (HNDM).
- 43 "Descripción del viaje del Ex[celentísi]mo S[eñor] Gobernador del Estado al puerto de Huatulco y de su regreso a la capital", en *El Demócrata*, 18 de mayo de 1850, 2-3 (HNDM); cf. Benito Juárez, "Solemne instalación de la villa de Crespo", en Benito Juárez. *Miscelánea*, tomo III, compilado por Ángel Pola (México: Secretaría de Gobernación, 2000), 191-196; "Exposición al soberano Congreso de Oaxaca", en Benito Juárez, 298, 344-345.
- 44 "Estado de Oaxaca", en *El Siglo Diez y Nueve*, 28 de marzo de 1850, 3 (HNDM); "Oaxaca", en *El Siglo Diez y Nueve*, 28 de agosto de 1850, 1 (HNDM).
- 45 *Exposición que el gobernador del estado hace... el día 2 de julio de 1848*, (BFB, vol. 412).
- 46 *Exposición que el gobernador del estado hace... el día 2 de julio de 1852*, (BFB, vol. 413).
- 47 El nombre aparece en las fuentes hemerográficas con las formas Tomás, Jonás y Jonas. Al parecer, en los textos firmados por el propio capitán Levy, su nombre está escrito como Jonas o Jonás, en tanto, la prensa en México usó la forma Tomás.
- 48 "Telégrafo", en *La Cucaracha*, 12 de noviembre de 1850, 4-5 (HNDM); "Comunicación inter-oceánica", *El Universal*, 3 de mayo de 1851, 2 (HNDM).
- 49 Jonas P. Levy, *El Monitor Republicano*, 28 de febrero de 1850, 4 (HNDM).
- 50 "Ministerio de Fomento", en *El Siglo Diez y Nueve*, 29 de septiembre de 1853, 1 (HNDM).
- 51 "Huatulco y Altata", en *El Siglo Diez y Nueve*, 24 de febrero de 1853, 4 (HNDM).
- 52 Lerdo de Tejada, "Tratos y contratos de Juárez con la Compañía luisiana de Tehuantepec", en *Diario Oficial del Supremo Gobierno*, 9 de junio de 1859, 2 (HNDM).
- 53 "Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio", en *El Siglo Diez y Nueve*, 11 de octubre de 1867, 2 (HNDM).
- 54 "El camino de Miahuatlán a Puerto Ángel", en *El Siglo Diez y Nueve*, 13 de marzo de 1886, 4 (HNDM).
- 55 Félix Díaz, "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", en *El Universal*, 24 de mayo de 1869, p. 2 (HNDM).
- 56 "Gacetilla", en *El Siglo Diez y Nueve*, 23 de enero de 1873, 2-3 (HNDM).
- 57 "Gacetilla", en *El Monitor Republicano*, 22 de mayo de 1873, 3 (HNDM); "Gacetilla", en *El Monitor Republicano*, 30 de mayo de 1873, 3 (HNDM); "Varias noticias", en *Iberia*, 22 de mayo de 1873, 3 (HNDM).
- 58 "Discurso oficial", en *Periódico Oficial del Estado de Tabasco*, 14 de octubre de 1893, 2 (HNDM).

- 59 A manera de paráfrasis del artículo “Huatulco, Oaxaca: fragmentos de una historia colonial de abandonos y melancolías” de Nahui Ollin Vázquez Mendoza, citado en el presente texto.
- 60 Vázquez Mendoza, “Huatulco, Oaxaca: fragmentos de una historia colonial de abandonos y melancolías”.
- 61 Carlos Sánchez Silva y Luis Alberto Arriola Díaz-Viruell, *Las estadísticas históricas oaxaqueñas*, vol. 5 (Oaxaca: Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca, Instituto de Humanidades, Gobierno del Estado de Oaxaca), 8.
- 62 Damián González Pérez, “Introducción del café en Oaxaca según documentos del Archivo del Poder Ejecutivo del Estado: el caso de Santiago Xanica”, en *Relaciones*, núm. 130 (primavera de 2012).
- 63 Damián González Pérez, “Lo dulce y lo amargo del café: análisis del espacio y percepción de riesgo en la región zapoteca del sur de Oaxaca”, en *Diversidades en crisis: Transformaciones socioambientales en regiones indígenas y afromexicanas de Oaxaca*, coords. Cristina V. Masferrer León y Leopoldo Trejo Barrientos (Ciudad de México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019).

Archivos

147

- BFB—Biblioteca Francisco de Burgoa
- HNDM—Hemeroteca Nacional Digital de México
- HMBYV—Hemeroteca Manuel Brioso y Candiani
- MMOYB—Mapoteca Manuel Orozco y Berra

Hemerografía

El Sol

Águila Mexicana

El Oaxaqueño Federalista

La Crónica

El Siglo Diez y Nueve

El Monitor Republicano

El Demócrata

La Cucaracha

El Universal

Diario Oficial del Supremo Gobierno

Iberia

Periódico Oficial del Estado de Tabasco

Bibliografía

Almanza, Joel Enrique y Andrea Saraí Báez Méndez. “La construcción en tierra caliente del ferrocarril entre Veracruz y México, 1842-1864”, en *Historia. Conocimiento Histórico en Clave Digital*, año iv, núm. 7 (junio de 2014).

- “Cómo es la Villa de Crespo”, en Benito Juárez. *Miscelánea*, 126-129, tomo III, comp. Ángel Pola México: Secretaría de Gobernación, 2000.
- Esteva, Cayetano. “Nociones elementales de Geografía Histórica del Estado de Oaxaca”, en *Las estadísticas históricas oaxaqueñas: de la crisis del orden a la Revolución Mexicana*, obra 2, eds. Carlos Sánchez Silva y Luis Alberto Arrijo Díaz-Viruell. México: Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca, Instituto de Humanidades de la UABJO, Gobierno del Estado de Oaxaca.
- “Exposición al soberano Congreso de Oaxaca”, 1852, en Benito Juárez. *Exposiciones (cómo se gobierna)*, tomo I, comp. Ángel Pola. México: Secretaría de Gobernación, 2000.
- Exposición que el gobernador del estado hace en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución del Estado, al Soberano Congreso al abrir sus sesiones el día 2 de julio de 1848*. Oaxaca, México: impreso por Ignacio Rincón, 1848.
- Exposición que el gobernador del estado hace en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución al Soberano Congreso al abrir sus primeras sesiones ordinarias el día 2 de julio de 1852*. Oaxaca, México: impreso por Ignacio Rincón, 1852.
- Exposición que en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución del Estado hace el Gobernador del mismo al soberano congreso al abrir sus segundas sesiones ordinarias el día 2 de julio de 1851*. Oaxaca, México: impreso por Ignacio Rincón, 1851.
- González Pérez, Damián. “Introducción del café en Oaxaca según documentos del Archivo del Poder Ejecutivo del Estado: el caso de Santiago Xanica”, en *Relaciones*, núm. 130 (primavera de 2012): 131-154.
- González Pérez, Damián. “Lo dulce y lo amargo del café: análisis del espacio y percepción de riesgo en la región zapoteca del sur de Oaxaca”, en *Diversidades en crisis: Transformaciones socioambientales en regiones indígenas y afromexicanas de Oaxaca*, 67-97, coordinado por Cristina V. Masferrer León y Leopoldo Trejo Barrientos. Ciudad de México, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.
- Jáuregui, Luis. *Los transportes, siglos XVI al XX*. México: Universidad Nacional Autónoma de México y Océano, 2004.
- 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 *Caminos y mercados de México*, 241-260, coords. Janet Long Towell y Analia Attolini Lecón. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009.
- Ortiz Hernán, Sergio. “Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX”, en *Comercio Exterior* (diciembre de 1973): 1246.
- Rees, Peter. *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México: Secretaría de Educación Pública, 1976.
- Sánchez Silva, Carlos. *Indios, comerciantes y burocracia en la Oaxaca poscolonial, 1786-1860*. México: Instituto Oaxaqueño de las Culturas, Fondo Estatal para la Cultura y las Artes, Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca, 1998.
- Sánchez Silva, Carlos. “Juárez gobernador de Oaxaca y la administración política

- de los pueblos de indios, 1847-1857", en *Ensayos juaristas*, 40-41, Carlos Sánchez Silva. México: Instituto del Seguro Social para los Trabajadores del Estado, II-HUABJO, Congreso del Estado de Oaxaca, 2009.
- Sánchez Silva, Carlos y Luis Alberto Arriola Díaz-Viruell, eds. *Las estadísticas históricas oaxaqueñas: de la crisis del orden a la Revolución Mexicana*. Oaxaca, México: Universidad Autónoma "Benito Juárez" de Oaxaca, Instituto de Humanidades de la UABJO, Gobierno del Estado de Oaxaca.
- 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.
- Suárez Argüello, Clara Elena. "De caminos, convoyes y peaje: Los caminos de México a Veracruz, 1759-1835", en *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, vol. XXII, núm. 85 (invierno de 2001).
- Valle Pavón, Guillermina del. "Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI", en *América Latina en la Historia Económica*, vol. 14, núm. 1 (enero-junio de 2007).
- Vázquez Mendoza, Nahui Ollin. "Huatulco, Oaxaca: fragmentos de una historia colonial de abandonos y melancolías", en *Relaciones*, núm. 134 (primavera de 2013).