

Legislación y soberanía en torno a las vías de comunicación en México durante el siglo XIX

Brian Alexis Ley Pérez*

brianley_1995@outlook.com

ORCID ID: 0009-0003-0044-842X

*Legislation and sovereignty over
communication routes in nineteenth-
century Mexico*

Resumen:

La soberanía no solo se expresó como principio jurídico en el México del siglo XIX, sino también como capacidad práctica para ordenar el territorio, regular la movilidad y controlar las vías de comunicación. Este artículo analiza la legislación y las disputas por el control de las vías terrestres de comunicación en México durante esa centuria. A partir de legislación federal, estatal y local, así como de memorias gubernamentales vinculadas con el transporte, el territorio y las obras públicas, se estudian las relaciones entre el gobierno federal, los gobiernos estatales y locales, y diversos

actores sociales en torno a caminos y ferrocarriles. El argumento central sostiene que las vías de comunicación fueron un espacio clave para observar las tensiones entre soberanía compartida, autonomía regional y centralización estatal. Frente a las interpretaciones que presentan el desarrollo del transporte decimonónico como un proceso lineal de integración nacional, el artículo muestra que las comunicaciones tuvieron un origen marcadamente regional y local, y que su centralización fue gradual, conflictiva y desigual a lo largo de la centuria.

Palabras clave: caminos, ferrocarriles, legislación, soberanía, transporte terrestre, vías de comunicación.

Abstract:

Sovereignty in nineteenth-century Mexico was expressed not only as a legal

* Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Unidad Peninsular. Parque Científico y Tecnológico 31257, 97302, Mérida, Yucatán

principle, but also as a practical capacity to order territory, regulate mobility, and control communication routes. This article analyzes legislation and disputes over the control of overland communication routes in Mexico during that century. Drawing on federal, state, and local legislation, as well as government reports related to transportation, territory, and public works, it examines the relationships among the federal government, state and local governments, and various social actors concerning roads and rail-

ways. The central argument holds that communication routes were a key site for observing tensions among shared sovereignty, regional autonomy, and state centralization. In contrast to interpretations that present the development of nineteenth-century transportation as a linear process of national integration, the article shows that communication routes had a markedly regional and local origin, and that their centralization was gradual, conflictive, and uneven throughout the century.

Keywords: communication routes, legislation, railways, roads, sovereignty, terrestrial transport.

El gobierno general ... según la Constitución, debe cuidar de los caminos llamados reales; es decir, los que parten de la capital para terminar en los puertos abiertos al comercio extranjero ... y que el Gobierno del Estado reclama energícamente que la federación cumpla con sus deberes constitucionales.

Payno, *Los bandidos de Río Frio*, 1891/2019, p. 418.

Introducción

A partir de la década de 1970 ha habido un aumento sostenido en los estudios regionales y locales, en comparación con las investigaciones de escala nacional en México (Garza, 1996, pp. 28–37). Este viraje ha permitido cuestionar la influencia del Estado nacional, sobre el devenir del conjunto de regiones, entidades, municipios del país (Salinas Sandoval, 1996, pp. 13–23). Igualmente, permite centrar la atención en diferentes aspectos anteriormente descuidados, que formaron parte de la construcción de los discursos y procesos de integración en el nivel nacional y en las regiones a lo largo del tiempo.

Uno de los temas más estudiados, ha sido el uso y percepción del espacio por parte del Estado mexicano. Para ello se han tomado como base trabajos cartográficos (Mendoza, 2000), estudios científicos (Azuela y Vega, 2012) y representaciones artísticas (Larrucea Garritz, 2016). No obstante, ha quedado de lado el tendido, control y uso de las comunicaciones. Esto es de destacar, pues consideramos que las redes de trans-

porte son uno de los mejores elementos para estudiar aquellos choques, acuerdos y coincidencias en la percepción y uso del territorio mexicano, por su función como estructura básica para la articulación de la federación, y en los distintos estados con sus respectivas localidades.

La historiografía del transporte y comunicaciones en general se ha abocado mayormente a la historia económica, empresarial y recientemente a la parte geográfica, cultural, social y urbana en la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX, mientras que el aspecto político ha sido abordado desde la escala nacional y estatal, mayormente durante el porfiriato y en la etapa posrevolucionaria. Igualmente, abundan investigaciones dedicadas a las instancias federales y estatales detrás de la construcción y gestión de las vías de transporte. Al respecto, Jauregui (2004) y Guajardo (2010) ofrecen profundos análisis en torno a la historiografía de los transportes en México. A partir de la revisión historiográfica notamos un doble descuido: el papel de las comunicaciones dentro de las disputas políticas en la primera mitad del siglo XIX, y en la cuestión legislativa, en el nivel estatal y nacional, a lo largo de esa centuria.

Por ello, en este texto se expone de forma sucinta el devenir de la geografía del transporte en el siglo XIX, a partir de la instalación y el tránsito en la red de caminos generales y ferrocarriles. Igualmente, se señalan las principales normativas e instituciones en torno a su promoción, regulación y los móviles detrás de ellas a lo largo del tiempo. Ambos procesos son analizados a partir de los conceptos de soberanía, vías de comunicación, infraestructura, tecnificación, obra pública y movilidad, con la intención de evidenciar las continuidades, cambios y contradicciones que tuvo el Estado mexicano en su percepción y control sobre las redes de transporte.

Las principales fuentes primarias empleadas son la compilación legislativa de Dublán y Lozano (1876–1912), la recopilación de la legislación del estado de México de Téllez González y Piña Libién (2001), así como distintas memorias anuales de los ministerios de Relaciones Interiores y Exteriores, de Fomento y de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas resguardadas en la biblioteca del Archivo General de la Nación (AGN). De forma secundaria se recurrió a hemerografía digitalizada por la Hemeroteca Nacional Digital de México (HNDM), así como guías de viajeros, informes técnicos y censos demográficos de la época. Finalmente, esta información se complementó a partir de cartografía histórica y bibliografía especializada.

Tanto el aparato conceptual como las fuentes primarias empleadas buscan rebatir una serie de estigmas difundidos por la historiografía, sobre los caminos del siglo XIX (Bassols, 1959; Herrera, 1992; López, 1969; Salinas, 1994). Por un lado, estas investigaciones marcan una división

tajante o competencia entre los diferentes medios de transporte terrestres, sin considerarlos como parte de un mismo sistema o proyecto de integración territorial. Derivado de esta visión sesgada, señalan un estancamiento en el desarrollo de los caminos, amparados en publicaciones costumbristas de la época que remarcan las deficiencias técnicas de la red caminera; no obstante, dejan de lado los avances logísticos, legislativos e institucionales gestados durante la centuria. Finalmente, tratan de forma homogénea el territorio nacional, sin tomar en cuenta las peculiaridades regionales y estatales en el devenir de sus comunicaciones. A diferencia de estos trabajos, la visión de García Martínez (1992) rompe con esos prejuicios, y aboga por una integración de los medios de transporte, aunque remarcando las peculiaridades regionales y con base en fuentes de archivo tanto técnicas como legislativas.

Control, uso y percepción de las vías de comunicación

Matteucci (Bobbio et al., 2015, pp. 1483–92) define a la soberanía como la racionalización jurídica del poder, en un determinado territorio y población. Esto implica el control y adhesión de los habitantes a favor del régimen imperante. Sin embargo, en el Estado moderno aquel poder puede pertenecer al gobernante y/o a una asamblea representativa. Igualmente, la figura del soberano se ve limitada por el aparato administrativo estatal, el constitucionalismo que cede parte de su autoridad a los Estados miembros, así como el pluralismo referido a los distintos grupos en disputa y que fungen como mediadores en la arena política. A partir de todos estos elementos, la legislación ha tendido a contener el poder soberano, a favor de la sociedad. No obstante, dentro de estas normativas, el pueblo únicamente puede hacerse partícipe a partir de los mecanismos previamente constituidos.

Para el caso hispano, desde la *Constitución Política de la Monarquía Española* (1812, p. 3) se estableció que esta recae en la nación española, misma que está constituida por los españoles de ambos hemisferios, y que no puede ser patrimonio de ninguna familia o individuo. Además, el *Gran Diccionario Clásico de la Lengua Española* de 1853 (Domínguez, 1853, vol. I, pp. 1556–57) fue el primero en incluir al pueblo como el que detenta la soberanía nacional, a partir de su capacidad para poner o quitar a los monarcas antes considerados divinos. Estas redefiniciones del término funcionaron como el preludio para los modos de gobierno de las repúblicas latinoamericanas el resto de la centuria.

Por su parte, Flores Escalante (2008, p. 177) propone que podemos dividir en dos vertientes a la soberanía del siglo XIX en México. La primera de ellas es la “soberanía compartida” en la que se transfería el poder

de los pueblos a los Estados y de estos a la federación. Sin embargo, los habitantes podían retomar el poder político si lo consideraban necesario para salvaguardar a sus localidades. Por otro lado, en la “soberanía unitaria” el Ejecutivo concentraba todo el poder, y se limitaba al ceder parte de esta autoridad a las diferentes provincias y localidades. La primera versión fortalecía la participación de la ciudadanía, la autonomía de las localidades y las entidades para regir en diversos aspectos dentro de su territorio, mientras que la segunda variante favorecía la centralización en detrimento de las provincias y sus habitantes.

Una vez marcadas ambas distinciones, es evidente que surgieron conflictos y colaboraciones entre los gobiernos nacionales, estatales, las localidades y sus habitantes en la atención de ciertos temas, donde la soberanía de estas jurisdicciones (federal, estatal y local) poseía determinada autoridad e interés. Un caso claro de estos debates fue la percepción y uso del territorio para el tendido de todo tipo de instalaciones, como aquella empleada en las redes de transporte, así como la efectiva apropiación del espacio a partir de determinados tipos de tránsitos que permitieron cohesionar o fragmentar al territorio nacional, estatal y local.

Dentro de estas intervenciones territoriales por parte del Estado, las vías de comunicación ganaron particular relevancia. Según registros en la prensa mexicana de la primera mitad del siglo XIX, esta acepción se refería a los canales o ríos navegables, así como a los caminos carreteros para el transporte de efectos (Orbegoso, 1835, p. 128). Posteriormente, a mediados de la centuria se agregó el ferrocarril dentro de estos corredores¹ y eventualmente se incluyeron otras tecnologías como el telégrafo.² No obstante, en este trabajo nos enfocamos únicamente en el transporte de tracción, por lo cual solamente se abordan los caminos y las vías férreas.

Un reflejo de la participación del Estado en el tendido de este tipo de vías de transporte regionales y nacionales fue la importación del concepto de infraestructura. Este surgió a mediados del siglo XIX como *l'infrastructure* dentro de la legislación ferroviaria francesa, y se refería a los conocimientos necesarios por parte del Estado, para financiar, trazar, construir, operar y mantener la estructura del ferrocarril (Guajardo, 2023, p. 6; Mc Callum y Zunino, 2023, p. 153), mientras que el registro más antiguo que hemos encontrado de esta palabra en México proviene de 1878, dentro de una concesión ferrocarrilera. En esta se referían a los trabajos y construcciones previas y complementarias dentro de la insta-

¹ “Camino de hierro de Veracruz a Acapulco”, *El Universal*, 4 de mayo de 1849, p. 1.

² “Valle de San Martín”, *Diario Oficial del Supremo Gobierno*, 8 de diciembre de 1858, pp. 2-4.

lación de la línea férrea,³ lo que era más similar a la acepción técnica que ganó este término a finales de la centuria (Guajardo, 2023, p. 6).

A partir de la década de 1970 el concepto viró para enfocarse en el conjunto de las instalaciones, ya que Fourie (2006, pp. 531–32) lo define como un capital tangible de voluminosos *stocks*, que ofrecen uno o varios bienes públicos a modo de una red de servicios. Fourie distingue entre “infraestructura económica” (o dura) y “social” (o blanda). La primera promueve alguna actividad económica, como carreteras, ferrocarriles, sistemas portuarios, aeropuertos, telecomunicaciones, entre otras, mientras que la segunda ofrece algún servicio social como salud, educación o promoción de la cultura, entre los ejemplos se encuentran escuelas, bibliotecas, universidades, hospitales, etcétera.

Por otra parte, Guajardo (2023, p. 4) recoge una definición producto de las discusiones de las últimas décadas, en la que este concepto se refiere a un kit espacial que abarca instalaciones fijas, sistemas sociotécnicos complejos y una normatividad para garantizar el acceso a diversos usuarios que deben ser regulados. Mc Callum y Zunino (2023, pp. 160–65) amplían este término para incorporar diferentes estudios de América Latina, en los que se incluyen las prácticas sociales que permiten la circulación de materiales e información, así como el uso de ecosistemas para complementar las instalaciones. Asimismo, Larkin (2013, pp. 327–43) recopila una serie de estudios, en los que se estudia la apropiación de las infraestructuras por parte de la población, y su función como promotor de determinadas relaciones sociales, valores e ideas.

Estos sistemas no partieron de la nada. Se fincaron a partir de instalaciones, prácticas sociales o necesidades establecidas a escala local, concebidas como obras públicas. Hernández (2000, pp. 157–59) señala que desde el Virreinato de la Nueva España se consideró dentro de este término a todas las acciones y servicios que los gobiernos generales y locales realizaban a favor de la comunidad. Para su ejecución se promulgó en 1813 la *Instrucción para el Gobierno Económico-Político de las Provincias*, donde se nombró a los ayuntamientos como los administradores de las obras públicas locales, que eran atendidas a través de ramos o comisiones municipales. Por su parte, Conolly (1993) menciona que estas construcciones podían realizarse a partir de intervención directa del Estado, a través de contratos particulares y por medio de concesiones.

Para lograr realizar esta adecuación de las obras locales como parte de sistemas más amplios, fue necesario su tecnificación entendida como la reorganización laboral y logística detrás de su funcionamiento. En este

³ “Ferrocarril de Morelos”, *La Libertad*, 18 de octubre de 1878, p. 2.

caso, se buscó dejar atrás la rígida estructura gremial generada en el periodo virreinal que fomentaba la informalidad, enclaustramiento y limitaba el lucro, para dar paso a su apertura a favor de la iniciativa privada, con la intención de que el Estado tuviera mayor injerencia en su funcionamiento, y que estos empresarios favorecieran la expansión de estas redes desde un modelo más eficiente y lucrativo (Almanza, 2021, p. 331; Ley, 2025, pp. 134–35).

Como podemos ver, la concepción de las obras públicas llegó antes que la de las infraestructuras. Más allá de una cuestión cronológica, esto también refleja el tipo de apropiación del territorio y circulación del siglo XIX en el que reinaba el movimiento local y regional sobre lo nacional. Según Zelinsky (1971, p. 230) y su hipótesis de la transición en la movilidad, en las sociedades previas a la transición demográfica, los movimientos entre el campo y la ciudad eran limitados tanto en el carácter territorial como el temporal, por lo cual, era común que contingentes de campesinos viajaran a las ciudades para trabajar por una temporada hasta su retorno al campo.

Más allá de una peculiaridad de la época, estas condiciones impactaban en el proyecto de Estado nación decimonónico, ya que se buscaba la integración territorial a toda costa. Para Zunino y Giucci (2023, p. 125) la movilidad es una práctica social, corporizada, significada y representada, con elementos propios de la territorialidad. Esta apropiación ha impactado en las construcciones de las identidades nacionales y la incorporación de los Estados. Este impacto no se limita a la circulación, sino que se respalda por las tecnologías y construcciones empleadas para tal propósito, como el caso de los transportes terrestres y aéreos (Piglia, 2020, pp. 99–121), las dependencias creadas para su regulación y la infraestructura instalada para su operación (Ballent, 2004, vol. IV, pp. 137–39).

Legislación, instituciones e ideas detrás del transporte

Las dificultades para integrar un territorio no son exclusivas del caso mexicano. Según Pérez González (2001, pp. 33–39) esto fue parte de los problemas en la articulación de la monarquía española, mismo que posteriormente se heredó a sus dominios americanos. Según esta autora, tanto en la península Ibérica como en América, el rey era el soberano de las vías de comunicación; sin embargo, ante las dificultades económicas para ejercer su autoridad, este delegaba parte del control a determinados grupos para que continuaran con su labor de conquista a partir de estos corredores (Pérez González, 2001, pp. 39–44). A cambio, estas agrupaciones esperaban la protección directa de la Corona sobre estos caminos

reales, en los que ellos mantendrían sus prerrogativas y el control efectivo (Pérez González, 2001, p. 52).

Por su parte Leal (1974, p. 701) y Carmagnani, (1984, pp. 69–76) afirman que el naciente federalismo del siglo XIX poseía un poder Ejecutivo debilitado por la lucha independentista, lo que favoreció la conformación o continuidad de distintas oligarquías regionales, por lo cual, durante la primera mitad de la centuria, el poder Ejecutivo buscó distintos mecanismos para implantar su proyecto de nación e incrementar el control sobre todo el territorio y la población. El conocimiento territorial y la presencia continua en el mismo resultaron fundamentales para estos propósitos, por lo que se aprovecharon los conocimientos del antiguo virreinato, dedicados a la gestión del espacio y los recursos.

El primer imperio y luego la naciente república retomaron las instalaciones del periodo colonial. No obstante, se adecuó la gestión de las comunicaciones, pues de acuerdo con la tendencia liberal, las primeras administraciones federales y estatales propusieron diferentes intervenciones en el territorio, así como distintos proyectos en el ramo de las comunicaciones, con el fin de que estos fueran tomados por particulares (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. I, pp. 800–801). Pese a estos esfuerzos, la difícil situación política y económica del país provocó una indiferencia o repliegue de los empresarios nacionales y extranjeros, para participar con inversiones fastuosas. Esto propició que el Estado inicialmente tuviera una mayor participación, en la presunta erección de estas infraestructuras y servicios (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1832, pp. 23–24).

Sin embargo, esta misma condición de crisis económica, política y administrativa limitó la injerencia que podía tener el Estado mexicano en un primer momento. La legislación y las memorias de los ministerios encargados del territorio y el transporte en la primera mitad del siglo XIX son muestra de ello. Los primeros informes en torno al mantenimiento de las comunicaciones y la gestión del territorio, se caracterizaban por un formato parco enfocado en aspectos generales que enunciaban una larga lista de pendientes para ampliar la cobertura de las redes de caminos, pero igualmente denunciaban una serie de inconvenientes. Por otro lado, ante la falta de pericia y por la escasa presencia del Estado federal en el territorio, la legislación nacional permitía o fomentaba la intervención de las autoridades estatales en asuntos fuera de las normativas, e igualmente cedía distintas atribuciones a los gobiernos locales (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1829, p. 15; 1844).

Esta serie de licencias en el tema de las vías de comunicación denota una soberanía unitaria debilitada hasta mediados del siglo XIX, lo que en su lugar promovía soberanías compartidas. Tanto las concesiones del rey

a ciertos grupos para continuar con la labor de conquista, posteriormente la generación y continuidad de las oligarquías regionales, y la participación de los gobiernos estatales y locales en la gestión de las vías de comunicación, distanciaron la participación del Ejecutivo en el control de la red de transporte. No obstante, estas agrupaciones regionales tampoco tenían las capacidades para controlar y potenciar los transportes en sus dominios, lo que eventualmente requirió el fortalecimiento del Estado nacional.

Pese a las limitantes y la preponderancia de las obras regionales y locales, no debe tomarse a este periodo como un momento de completa frustración en el control de los caminos por parte del Estado nacional. Como parte del proceso de tecnificación de las comunicaciones, durante estas décadas desfilaron distintas instituciones y proyectos encaminados a los transportes y sus infraestructuras. En este devenir cada tipo de gobierno le otorgó sus características a las leyes e instituciones detrás del mantenimiento caminero. No obstante, estos cambios fueron más de forma y no de fondo, tanto así que muchas de estas reglas y dependencias se mantuvieron en el tránsito entre federalismo y centralismo, por lo cual, este cúmulo de experiencias permitió perfeccionar la regulación de las infraestructuras y sus servicios de transporte.

Durante el primer imperio, en 1821, se creó el Ministerio de Relaciones Interiores (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. I, pp. 554–59) y de este se desprendió un Cuerpo Civil de Ingenieros de Caminos, Puentes y Canales (Rodríguez Camarena, 2021, p. 151). Tanto esta institución como la agrupación técnica fueron legadas al primer federalismo (1824–1835) durante el cual tuvieron su mayor desarrollo. En este periodo, el Ministerio y el Cuerpo de Ingenieros se encargaron de reconocer el territorio a partir de la recopilación de estudios técnicos previos. Para ello contaron con el apoyo de otras instituciones como el Instituto Nacional de Geografía y Estadística de 1833, con el fin de conocer la extensión del territorio mexicano y armar una estructura para su administración (Ley, 2021, p. 62).

Durante el primer centralismo (1835–1846), como parte de los preceptos de la Constitución de 1836, se fortaleció el control nacional sobre el conjunto del territorio en detrimento de los ahora departamentos. Por ello, se retomó al Cuerpo Civil de Ingenieros de 1821 para conformar la Dirección General de Caminos de 1842 (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. IV, pp. 273–74), misma que se mantuvo durante el segundo federalismo (1846–1852). Esta fue la primera institución que intentó desplegar un control caminero en todo el país, a partir de una serie de juntas de trabajo enfocadas a determinados tramos de la red caminera general. No obstante, su condición pionera conllevó serias limitaciones tanto técnicas como financieras, por la interferencia de distintas comisiones científicas o el

Ministerio de Hacienda (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. v, pp. 484–86; vol. vi, pp. 216–17).

Ya en el segundo centralismo (1852–1854), a finales de 1853, se creó el Ministerio de Fomento (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. vi, p. 366) y dentro del mismo se instaló la Administración General de Caminos y Puentes (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. vi, pp. 395–96; López, 1969, vol. iii, p. 83). Esta institución mantuvo una estructura muy similar a su antecesora, ya que adaptó a las pasadas juntas de caminos para convertirlas en direcciones regionales (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. viii, pp. 408–11). No obstante, contó con un mayor presupuesto y desarrollo técnico y legal, por lo cual pudo mantenerse vigente durante los convulsos años de la guerra de Reforma, la segunda intervención francesa y hasta el porfiriato (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. xiii, pp. 136–37).

Con el paso de las décadas, estas instituciones, reglamentos, aprendizajes y experiencias no se limitaron a la atención de los caminos, sino que influyeron en otras vías de transporte. Ponemos como ejemplo la Dirección General y Consejo Superior de Caminos y Puentes de 1865, creada durante el segundo imperio (1864–1867) (Ministerio de Fomento, 1866, pp. 121–41). Esta replicó buena parte de la estructura anterior, pero también sirvió para la expedición del primer *Reglamento Nacional para Caminos de Fierro* de 1867, que se realizó a la par de la construcción del Ferrocarril Mexicano (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. x, pp. 212–14). Igualmente, cuando se convirtió a la Administración de Caminos en la Inspección General de Caminos en 1877, esta también se encargó del transporte ferroviario (Ministerio de Fomento, 1877, vol. i, pp. 72–75).

A la par de este proceso, desde la primera mitad del siglo xix las escasas concesiones ferroviarias en el país habían tenido un alcance local o regional, y estaban en poder de las oligarquías y los gobiernos estatales; sin embargo, el formato y las estipulaciones de los contratos eran sumamente rudimentarios en las cuestiones financieras, técnicas y legales debido a su carácter pionero (Ortiz, 1987, vol. i, p. 84). Tanto esta simpleza en los tratos, la escasa extensión de sus rutas y la falta de un respaldo económico e institucional serio, terminaron por truncar o retardar en más de una ocasión el tendido de las primeras líneas ferroviarias.

Derivado de esta primera experiencia de mediados de siglo, en cuanto las instituciones camineras se apropiaron de la gestión de los ferrocarriles, implantaron una serie de bases técnicas y legislativas que facilitaban y estimulaban la participación de las grandes empresas ferrocarrileras, lo que permitió instalar el grueso de la red férrea mexicana. Como ejemplo, Argentina pasó por un proceso de tecnificación y refinamiento muy similar, lo que le permitió tender buena parte de su red ferroviaria; sin

embargo, a diferencia del caso mexicano, el Estado argentino tuvo una participación mucho mayor en el tendido ferroviario, sobre todo en las regiones más apartadas (Palermo, 2006, pp. 215–43). Buena parte de este avance se logró a partir de 1880, con el permiso concedido al Ejecutivo para gestionar la construcción de los ferrocarriles durante los recesos del Congreso (Grunstein, 2012, p. 43; Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. xiv, p. 662) lo que le otorgó un mayor margen de negociación con los particulares, sin tener que lidiar con la intervención de los representantes estatales. Leal (1974, pp. 706–707) considera que en este periodo se insertó de lleno el modelo capitalista en México, a partir de la negociación con los poderes regionales y haciendo a un lado los mecanismos de participación ciudadana.

Apenas se comenzó a instalar y se demostró el potencial económico y de integración territorial de esta serie de troncales férreos, se planeó y expidió el *Reglamento para la Construcción, Conservación y Funcionamiento de los Ferrocarriles* (1881–1884) (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. xvi, pp. 215–43; vol. xvii, pp. 50–74) y este se consolidó en 1888 con la *Ley General sobre Vías de Comunicación* (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. xix, pp. 153–54). Ambas normativas atendieron el uso de las instalaciones de esta crecida red, así como las obligaciones fiscales y administrativas por parte del transporte de carga y de pasajeros.

Conforme se desarrollaron las principales troncales ferroviarias, el gobierno federal tuvo mayor injerencia en las operaciones de los ferrocarriles, pues en 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, misma que aglutinó todo lo relacionado con el transporte (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. xxi, p. 79). Esta nueva instancia dictó una serie de reformas al Reglamento de Ferrocarriles en 1894 (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1899, p. 79; Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. xxiv, pp. 398–421); en 1899 se expidió la última Ley de Ferrocarriles del porfiriato (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. xxxi, pp. 709–57), misma que contenía mayores lineamientos técnicos, administrativos y fiscales sobre el funcionamiento de la red férrea. Esta dividía a las líneas férreas entre vías generales de comunicación, de interés para el Distrito Federal y los territorios, y de interés local para los estados.

Finalmente, esta creciente centralización de las postrimeras del siglo xix e inicios del xx, también respondía al expansionismo vertiginoso de los *trust* ferrocarrileros en Estados Unidos, ya que se temía que pudieran anexarse las líneas de México e influir en el funcionamiento de la red mexicana. Debido a esto, en 1908 se ejecutó la nacionalización de los ferrocarriles, a partir de la participación mayoritaria del Estado como accionista en las grandes empresas ferrocarrileras en México, lo que finalmente se concretó con la creación de Ferrocarriles Nacionales de México (Grunstein, 2012,

pp. 236–38), y le otorgó un control prácticamente definitivo al Estado sobre la red férrea, al menos hasta la Revolución mexicana de 1910.

Todo este compilado de normativas e instituciones dirigidas a la regulación de las vías de transporte a favor del Estado nacional coincide con las preocupaciones que había detrás de la concepción francesa del término infraestructura. Tanto en Francia como en México, la administración estatal era la única con las capacidades necesarias para impulsar el tendido acelerado de las grandes líneas ferroviarias por todo el país, por lo que era necesario otorgarle una soberanía unitaria, a partir de los conocimientos y atribuciones técnicas, legislativas, administrativas y económicas para la ejecución y/o regulación de estas infraestructuras, si se buscaba concretar este proceso en el corto plazo.

La conformación de la geografía del transporte nacional y regional

Esta tendencia hacia la tecnificación y centralización en las vías de comunicación en pro de la soberanía unitaria, no necesariamente se reflejó en los patrones de circulación y la apropiación del territorio por parte del Estado mexicano y la población. En su lugar, podemos tomar estas acciones institucionales, tecnológicas y jurídicas como una larga lucha por unificar y homogeneizar el territorio. No obstante, la geografía del transporte establecida desde el periodo prehispánico, continuada y adaptada durante el virreinato, se caracterizaba por la preponderancia del centro sobre el resto de las regiones, lo que se convirtió en una estructura que difícilmente se podría hacer cambiar durante la centuria.

Para abordar este fenómeno tomamos como referencia la propuesta de la ciudad central de Chapman (1979); a partir de esta podemos considerar que la geografía nacional está integrada por una serie de redes, nodos, polos y flujos jerarquizados e interconectados, mismos que tienen como punto central a la Ciudad de México. Sin embargo, en medio de este sistema cada nodo posee una determinada autonomía en la que no rompe con el resto de la articulación, pero el grueso de sus flujos abarca únicamente a las localidades inmediatas, sin dirigirse hacia el polo central. En ese sentido, entre menor sea la fuerza de atracción de ese núcleo, mayor será la autonomía de cada una de sus partes, inclusive al punto de amputarse del conjunto, para conformar su propia red o integrarse a otra completamente distinta.

De acuerdo con García Martínez (2008, pp. 11–38), se puede percibir la preponderancia del Altiplano Central como el lugar de concentración de distintas rutas de transporte, mismas que se extienden a partir de un conjunto de vertientes hacia el norte y el sur, que retoman los derro-

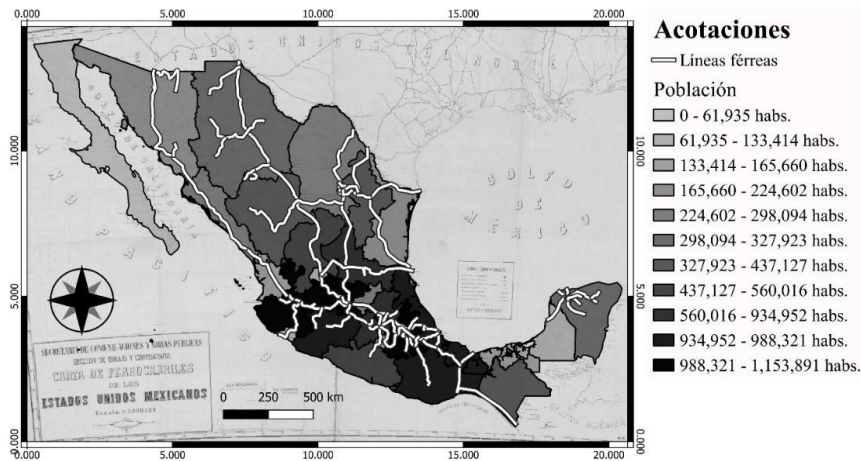
teros de la conquista española o aquellos preestablecidos en el México prehispánico. Las mismas pautas se repiten en las distintas entidades federativas y sus múltiples regiones. Estos linderos en general se vuelven porosos e indefinidos conforme se alejan de su centro y se aproximan a las periferias, ya sea de la nación o la entidad en turno, igualmente se reduce la influencia de su centro en esas orillas, mismas que son susceptibles de integrarse con redes aledañas.

Para el caso mexicano de inicios del siglo XIX encontramos una red de transporte sumamente debilitada, caracterizada por un nodo central con escaso poder de atracción. Moreno Toscano (1972), Boyer (1972) y Davies (1972) evidenciaron cómo los patrones de crecimiento demográfico estuvieron fuertemente relacionados con el tendido de las redes de transporte. El grueso de la población nacional se ubicó en el Altiplano Central, y en el caso de los distintos estados, las principales poblaciones se establecieron en sus capitales o poblados aledaños. Mientras tanto, estados y ciudades fronterizos como Nuevo León y su capital Monterrey, lograron prosperar a partir de un mayor arraigo con el sureste de Estados Unidos.

Como ejemplo de estas tendencias locales, regionales y transregionales, durante este periodo, el grueso del abasto de alimentos y materias primas para la Ciudad de México provenía de estados y localidades vecinas (Silva, 1994, vol. I, pp. 77–80). Esto se replicaba en la cuestión migratoria, pues por lo menos desde la segunda mitad del siglo XVIII, la capital era un polo de atracción para los inmigrantes provenientes del centro del país (Pérez Toledo, 2005, pp. 150–58), mismo que se intensificó durante la guerra de Independencia (Aguirre y Moreno, 1975, pp. 27–42) y se mantuvo hasta finales del siglo XIX (Dirección General de Estadística, 1898, pp. 17–27). Finalmente, en la Figura 1 podemos constatar que este orden se mantuvo en buena medida hasta el final de la centuria, lo cual coincide con la hipótesis de la movilidad de Zelinsky (1971, p. 230) para las sociedades previas a la transición demográfica, respecto del escaso alcance de los movimientos migratorios.

Figura 1.
Distribución demográfica en México, siglo XIX

Distribución demográfica en México, 1900



Fuente: Dirección General de Estadística (1901, p. 11).

Estos patrones de movilidad son el reflejo de una soberanía compartida en todo el territorio y en todos los niveles, o la ausencia de esta, ya que las autoridades nacionales únicamente tenían una presencia efectiva en su región inmediata, mientras que los gobiernos estatales y locales solo ejercían su mando en las localidades adyacentes. En ese escenario, los interludios de las vialidades entre cada población se volvían espacios porosos en los que podía variar el nivel de control ejercido. Este se expresaba en menores atenciones técnicas por parte del Estado en el mantenimiento vial, y menores estímulos para aventurarse a realizar recorridos transregionales que rompieran con el aislamiento generalizado.

Por ello, desde la segunda mitad del siglo XVIII el imperio español había comenzado una secularización en su percepción del espacio (Moncada, 2018, pp. 16–20). Como parte del proceso, se reforzó la formación de técnicos a partir de distintas instituciones de educación superior por parte del Estado, en detrimento de las corporaciones y gremios. Este proceso continuó durante la siguiente centuria por parte del gobierno mexicano, al retomar instituciones como el Colegio de Minería (Mendoza, 1993, pp. 131–32), la Academia de San Carlos (Rodríguez Morales, 2012, pp. 44–45), y al crear otras a partir de distintos institutos literarios y cien-

tíficos. Estos nuevos cuadros e instancias buscaban ampliar la intervención del Estado en el territorio, aumentar su presencia en toda la geografía nacional e incrementar la explotación de los recursos naturales y humanos.

No obstante, la geografía histórica del transporte estaba arraigada a determinadas regiones, y dificultaba la integración nacional. En primer lugar, los desplazamientos transregionales estaban condicionados por las condiciones físicas y meteorológicas, por lo que el grueso de los traslados ocurría en épocas de cosecha, mientras que se reducían notablemente en periodos de lluvia o intensas sequías.⁴ En segundo lugar, los recorridos cotidianos tenían una cobertura orientada principalmente a la circulación de la producción local en el *hinterland* inmediato. En ese contexto, como parte de las políticas para secularizar el territorio y tecnificar el transporte, se buscaron distintas alternativas para romper con estos desplazamientos cíclicos y de carácter local.

Con el fin de ampliar estos patrones de desplazamiento, se impulsó la tecnificación del transporte, para fomentar la integración nacional. Durante la segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX, los gobiernos virreinales y posteriormente los republicanos, combatieron a los gremios de carroceros a escala local para fomentar la libre competencia. De este modo, se entregó el control de los carruajes públicos a distintos particulares (Romero, 1987, p. 68), quienes proyectaron este medio de transporte en el nivel estatal y nacional con la creación de las Diligencias Generales y los ómnibus en distintas entidades (Del Valle, 1864, pp. 267–72; Herrera, 1992, p. 201). Para lograrlo, este renovado medio de comunicación se valió de la geografía del transporte ya establecida, pero rompió con el pasado gremial, al integrarse por empleados registrados, regirse por precios homogéneos, corridas estandarizadas y continuas, además de tener mayores regulaciones gubernamentales (Almanza, 2021, pp. 188–89; Almonte, 1852, pp. 442–47; Del Valle, 1864, pp. 267–71; Herrera, 1992, p. 201).

Respecto de las infraestructuras empleadas, los caminos reales establecidos desde el virreinato fueron las vialidades que recibieron mayores atenciones y uso en la primera mitad del siglo XIX. Su mantenimiento formalmente estaba encargado a distintas instituciones camineras nacionales; estas a su vez estaban integradas por técnicos egresados de las nacientes escuelas de educación superior del centro del país. Sin embargo, en la práctica aquellos personajes eran auxiliados por peones (Téllez González y Piña Libián, 2001, vol. II, pp. 400–407), presidiarios (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. III, p. 447) y población general traída de las poblaciones aledañas (López, 1969, vol. III, p. 41; Ortiz, 1987, vol. I, p. 47).

⁴ | Al respecto, véase Payno (1891/2019, pp. 28–29).

Aunque el financiamiento de estas obras corría por parte del gobierno federal, en realidad buena parte de los recursos eran suministrados por las poblaciones locales y la oligarquía regional (Herrera, 1992, p. 200); fueron variados los medios para financiar el mantenimiento de los caminos y la seguridad de los transeúntes y sus bienes. El método más socorrido fueron los peajes, estos podían estar en poder del Estado o ser entregados a particulares por medio de licitaciones (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. III, pp. 53–54; vol. IV, pp. 124–25); en menor medida se recurrió a impuestos federales como la avería (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. VI, pp. 190–91), así como a la implantación de multas de todo tipo (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. IV, p. 260; vol. X, pp. 231–32). Sin embargo, estos recursos solían desviarse para atender otros menesteres. Las carencias finalmente se reflejaron en cuidados paliativos para mantener transitables distintos tramos de los caminos, especialmente durante temporadas de alta demanda como eventos comerciales o religiosos, y antes de las temporadas de lluvias o sequías que causaban serios estragos en las comunicaciones (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. X, pp. 387–88).

Estos recortes presupuestales obligaron a que los caminos reales se dividieran en aquellos de cobertura nacional en poder de la federación, los de alcance estatal en posesión de los gobiernos estatales, y los caminos locales bajo jurisdicción del ayuntamiento en turno (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. VI, pp. 525–26). Aquellas distinciones permitieron reducir el gasto que implicaba el mantenimiento vial para la federación, al ceder parte de esta pesada carga a los Estados y estos a su vez a sus distintos municipios (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. IV, p. 224; Ministerio de Fomento, 1857, pp. 9–10). Esta mayor capacidad de agencia fue aprovechada por los Estados para promover la construcción o ampliación de determinados tramos de corredores que permitían conectar distintas regiones de la entidad; en ocasiones la atención a sus caminos trajo resultados más alentadores, en comparación con la experiencia de las instituciones y vías nacionales. Igualmente, las administraciones locales destinaron sus contados recursos y mano de obra para procurar los caminos dentro de su jurisdicción, especialmente las secciones más transitadas.

Debido a estas condiciones de austeridad y constreñimiento prevalecieron las obras públicas. Como mencionamos anteriormente, estas eran construcciones representativas de los gobiernos locales y en menor medida estatales, caracterizadas por intervenciones a favor de la comunidad, lo cual remarcaba su aislamiento, mientras que las infraestructuras buscaban integrar a este conjunto de obras locales, para conformar una red de alcance regional o nacional. Si bien estas condiciones no significaron el final para los grandes corredores, sí obligó a una reinterpretación de

estos, a partir de la percepción las regiones y sus localidades, ya que sobre estas recaía buena parte de su construcción y mantenimiento.

La historiografía ha caracterizado este periodo como un momento de estancamiento en el ámbito de los transportes, sobre todo en la constitución y mantenimiento de los caminos. Buena parte de sus argumentos provienen de las difíciles condiciones materiales de estas vías y la situación formativa de las instancias detrás de ellas (Bassols, 1959; López, 1969; Herrera, 1992; Salinas, 1994); sin embargo, aunque en efecto las vialidades tenían desperfectos, aquello dio pauta para una mayor participación y apropiación sobre ellas por parte de las poblaciones locales. Debido a estas intervenciones de carácter interno, los residentes tenían un mayor sentido de territorialidad sobre los tramos de las vías nacionales y regionales que atendían, por lo que fue común que distintos tramos de una misma vialidad tuviesen un nombre, dimensiones y condiciones distintas, dependiendo del territorio que cruzaban, adaptándolos a las necesidades, características físicas e identidad del poblado a cargo. Estas distinciones en los tramos de un mismo camino se pueden percibir en las Memorias de Fomento (Ministerio de Fomento, 1877, vol. I, pp. 835–55), donde se aborda el mantenimiento en distintas secciones de una misma vialidad, que recibe distintos nombres a lo largo del territorio nacional.

Los avances en la atención de los caminos y el impulso a las diligencias ofrecieron las bases para la modernización de las comunicaciones; sin embargo, como ya se mencionó, la mayoría de las administraciones federales y estatales apostaban simultáneamente por otra opción para lograr tecnificar el transporte y ampliar la presencia del aparato estatal en todo el país o dentro de sus entidades. Esta alternativa fue el ferrocarril. La presencia de los trenes tuvo mayores repercusiones en los discursos e imaginarios referentes a las comunicaciones en México en comparación con los caminos y el carruaje, debido a que este medio de comunicación pasó por distintos momentos y se mantuvo vigente dentro de los diferentes proyectos de Estado-nación durante todo el siglo XIX, aunque bajo diferentes percepciones.

El tendido ferroviario ofrecía una solución a distintas limitaciones del medio físico, que habían comprometido el tránsito caminero. Los ferrocarriles podrían recorrer amplias distancias a mayor velocidad, sin estar sujetos a las condiciones meteorológicas ni al accidentado relieve nacional; sin embargo, representaban mayores retos en otros sentidos, pues levantar estructuras de este tipo demandaba mayores inversiones en comparación con los antiguos caminos reales y el sistema de carruajes. Igualmente exigía grandes masas de trabajadores, entre personal calificado y el grueso de los operarios durante la construcción, operación,

adecuación y mantenimiento. Finalmente, estas instalaciones requerían largos periodos de relativa paz y recursos disponibles, elementos que habían estado ausentes en el país durante su pasado reciente.

Lefebvre (2013, p. 212) señalaba que ningún espacio puede ser sustituido por otro ni desaparece completamente. En su lugar, los elementos del presente se superponen o mezclan con los restos del espacio anterior. A partir de esta superposición, los elementos pretéritos no son desechados, sino que pasan a ser resignificados y reorganizados, e igualmente a través de su mezcla con elementos del tiempo presente, constituyen un nuevo conjunto. Dentro de esta constante adaptación, las partes pasadas no pierden su función primigenia, pues esta se logra mantener a lo largo del tiempo, ya sea a partir de su papel dentro del conjunto, su forma o incluso la toponimia. Las redes y nodos del transporte nacional y regional fueron un claro ejemplo de ello.

Una vez que llegó el ferrocarril, como parte de la continuidad en la geografía del transporte, el grueso de las líneas ferroviarias se basó en antiguas rutas camineras establecidas desde el virreinato. Esto con la intención de darle continuidad a sus itinerarios y asegurar la pertinencia y rentabilidad de los proyectos ferrocarrileros, al cooptar a los anteriores usuarios de los caminos e incrementar el tránsito en estos corredores. Las vías troncales retomaron los grandes caminos reales, los ferrocarriles regionales optaron por seguir los regionales y locales, mientras que las alternativas locales se guiaron a partir de tranvías se basaron en las calles y calzadas en las diferentes ciudades del país (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. xvi, p. 150).

Otra expresión del origen regional del ferrocarril es la historia de su construcción, pues tal como con los caminos, el caso de los ferrocarriles fue gestado desde los estados y sus localidades. Entre 1837 y 1872, se impulsaron proyectos de escala regional por parte de la federación y los estados; Ortiz (1987, vol. I, p. 84) señala que se emitieron 88 concesiones al respecto. Estos intentos estuvieron repletos de retrasos y modificaciones, debido a la inexperiencia en el ramo. Como parte de estos intentos pioneros, los gobiernos estatales promovían líneas férreas que atendieran a sus principales regiones y posteriormente estas líneas eran construidas o cedidas a las oligarquías regionales.

Sin embargo, ante la premura para instalar una red férrea nacional, durante una primera fase (1880–1890), el Estado nacional y las entidades federativas se replegaron del tema de la construcción, y cedieron distintos proyectos ferroviarios a la iniciativa privada nacional y extranjera. Como parte de esta política, el Estado entregó distintos apoyos económicos, extensiones de tierras y exenciones de impuestos, para incenti-

var la participación de las empresas ferroviarias. En este lapso distintas compañías externas se hicieron de los escasos ferrocarriles regionales y otras concesiones o proyectos estancados, y a partir de su fusión lograron construir los primeros troncales nacionales.

Una segunda etapa que abarcó el resto de la década de 1890 y la de 1900, se caracterizó por obras de adaptación o ampliación de la infraestructura férrea. Estas modificaciones fueron posibles por la consolidación de las grandes líneas nacionales; dichas intervenciones conformaron mayormente conexiones con centros de producción/extracción local, o la construcción de ramales regionales por parte de las oligarquías y el Estado. Estas modificaciones significaron un reconocimiento tácito del vínculo entre los ferrocarriles y sus regiones o localidades aledañas, así como la integración de esta infraestructura dentro de las dinámicas regionales.

Conforme se consolidó el proyecto ferroviario en el nivel nacional, el mantenimiento de los caminos generales comenzó a reducirse, lo que obligó a que sus directores regionales recurrieran a medidas ingeniosas para continuar con sus labores de mantenimiento (Ministerio de Fomento, 1877, vol. I, p. 60); esto reforzó su dependencia respecto de los gobiernos estatales y locales para la obtención de recursos y mano de obra. Esta tendencia solo se revertió parcialmente en la última década del siglo XIX, cuando el gobierno federal emprendió una serie de proyectos de caminos alimentadores en los estados de Chiapas, Jalisco, Oaxaca, Tabasco y Tamaulipas (García Martínez, 1992, pp. 30–32).

En este sentido, aunque buena parte de los recursos para el mantenimiento caminero se desviaron hacia el ferrocarril, y el cuidado de las vialidades se entregó a los gobiernos estatales y locales durante el porfiriato (Dublán y Lozano, 1876–1912, vol. XXV, pp. 139–48), esto no resultó en el desuso inmediato y total de los caminos ni de los carruajes públicos. Distintas rutas ferrocarrileras en construcción se complementaron con el apoyo de las Diligencias Generales, que continuaban el itinerario férreo en los trayectos faltantes (Del Valle, 1864, p. 267; Paz, 1882, pp. 17–18; Pérez, 1870, pp. 166–71). Igualmente, a pesar de que el tendido ferroviario logró prolongarse por buena parte del país hubo distintas regiones en donde no llegó, sino hasta inicios del siglo XX, o nunca lo hizo. En estos casos, el transporte carrocerero se mantuvo vigente, ya fuera de forma independiente, ya convertido en una serie de ramales para los ferrocarriles nacionales y regionales (*Guía Oficial de Ferrocarriles*, 1901, pp. 75–81; García Martínez, 2014, pp. 403–406).

Aunque por fin había llegado un vehículo que permitía la expansión del Estado por buena parte del territorio mexicano, este nuevo servicio no lograría romper con los flujos de alcance regional. Hasta mediados del

siglo xx la historiografía había planteado que la red ferroviaria mexicana se había diseñado y empleado para el comercio primario exportador, y con escaso impacto en el mercado interno (Coatsworth, 1976); sin embargo, en las últimas décadas se ha evidenciado la relevancia del ferrocarril para el comercio y el traslado de pasajeros en el nivel regional (Kuntz, 1995; Ley, 2023). A pesar de la extensión de los troncales ferrocarrileros, dirigidos de la capital hacia alguna frontera o puerto, la mayoría de los recorridos se constreñían a una región específica, y solo un puñado de productos o personas atravesaban todo el itinerario. Estos patrones se evidencian igualmente en el tendido de los ferrocarriles regionales, pues buena parte de estos corrían paralelos a algún troncal, pero dedicados únicamente a una determinada sección. Una vez más, el proyecto de unificación territorial se vio limitado a los flujos de carácter regional y local.

Conclusiones

Los pilares de la soberanía unitaria con los que nació el Imperio Español exigieron un control total sobre las vías de comunicación, con el afán de integrar todo el territorio bajo el mando del soberano. Para ello, las autoridades se ampararon en un corpus legal e institucional en constante desarrollo; sin embargo, la falta de recursos dificultó su puesta en práctica, por lo que las autoridades se vieron orilladas a optar por una soberanía compartida, en la que se delegó el mando a distintas agrupaciones regionales y locales. Todo ello obligó al Estado a repensar su legislación e instituciones en la primera mitad del siglo xix, de tal modo que continuaran las oligarquías, mientras llegaban mejores escenarios que permitieran la centralización en el territorio.

Estas condiciones influyeron en las bases de la geografía del transporte de México, que se desarrollaron durante los siglos xvi y xvii. Durante este periodo se erigió al Altiplano Central como la zona medular del sistema, y a partir del mismo se desplegaron las vertientes hacia el norte y sur, que retomaron las rutas de conquista hispanas en el septentrión, y los asentamientos prehispánicos en el centro y sureste. A pesar de la debilidad de este sistema, mismo que propició la regionalización del país, podemos considerar que esta red tenía una función articuladora de alcance virreinal, expresada en un mercado interno establecido (Suárez, 1997). Dicha red obtuvo un nuevo impulso en la segunda mitad del siglo xviii con el fin de maximizar la presencia del Estado en el territorio del virreinato, y tras la independencia esta meta quedó como una tarea pendiente para la naciente república de inicios del siglo xix.

En efecto, una vez independizado el país se continuó con esta labor integradora, tanto en la parte legislativa e institucional, como en la promoción de una mayor articulación territorial a partir de la movilidad, por lo que podemos considerar que la historia del transporte en México ha sido la de un entramado en constante expansión sobre el territorio nacional, mismo que coexiste y se complementa con otros sistemas de escala estatal y local. En este devenir se han erigido distintas infraestructuras, tecnologías y dinámicas con el afán de facilitar la circulación; estas redes se constituyen de nuevas y viejas instalaciones, prácticas de circulación actuales y anteriores, lo que genera una mezcla entre las condiciones pasadas y presentes. Durante este devenir el Estado se ha encargado de la erección de estas construcciones, así como la operación de sus servicios, ya sea por cuenta propia o apoyado en agentes externos como la iniciativa privada y la población en general.

Esta prolongada disputa entre la centralización y la regionalización de las vías de comunicación da pauta para reflexionar en torno a la función unificadora que se le ha otorgado a las infraestructuras, misma que se ve cuestionada por el uso mayormente regional y local que se le da. Estas tendencias regionalistas y locales parecen más relacionadas con el carácter comunitario de las obras públicas, por lo cual, cabe cuestionarse hasta dónde estos sistemas generales responden a una necesidad generalizada de conexión, y cuánto más están orientados por fines políticos para ampliar la soberanía unitaria, de forma similar a las ideas que dieron forma a la primera acepción del concepto *l'infrastructure* en el siglo XIX.

Queda pendiente ampliar esta investigación para integrar a los medios de transporte lacustres del interior del país, dentro de esta discusión en torno al control efectivo del Estado sobre las vías de comunicación. Asimismo, cabría la posibilidad de incorporar la regulación de la navegación de cabotaje y la circulación aérea, tal como lo han hecho en otras latitudes de América Latina como Argentina (Piglia, 2020). Esto último resulta especialmente importante, ya que implicaría un mayor contacto con otras naciones en la lucha por ejercer la soberanía, así como con organizaciones internacionales que tienen injerencia en la circulación transnacional.

Lista de referencias

Archivos

AGN – Archivo General de la Nación. Ciudad de México

HNDM – Hemeroteca Nacional Digital de México. Ciudad de México

Hemerografía

Diario Oficial del Supremo Gobierno. Ciudad de México.

El Universal, periódico independiente. Ciudad de México.

La Libertad. Ciudad de México.

Fuentes primarias

Almonte, J. N. (1852). *Guía de forasteros, y repertorio de conocimientos útiles*. Imp. de Ignacio Cumplido C. de los Remedios.

Constitución Política de la Monarquía Española. (1812). Imprenta Real.

Del Valle, J. N. (1864). *El viajero en México. Completa guía de forasteros para 1864*. Imprenta de Andrade y Escalante.

Dirección General de Estadística. (1898). *Censo general de la República Mexicana verificado el 20 de octubre de 1895: Censo del Distrito Federal*. Tip. de la Secretaría de Fomento.

Dirección General de Estadística. (1901). *Censo de 1900. Resultado del Censo de Habitantes que se verificó el 28 de octubre de 1900*. Tip. de la Secretaría de Fomento.

Domínguez, R. J. (1853). *Diccionario Nacional o Gran Diccionario Clásico de la Lengua Española. El más completo de los léxicos publicados hasta el día* (Vol. 1, 5ta edición). Establecimiento de Mellado.

Dublán, M. y Lozano, J. M. (1876–1912). *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República* (Vols. I-XXXI). Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano hijos.

Guía oficial de ferrocarriles y vapores de la República Mexicana. (1901). Compañía de la Guía Oficial Mexicana.

Ministerio de Fomento. (1857). *Memoria de la Secretaría y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio*. Imprenta de Vicente García Torres.

Ministerio de Fomento. (1866). *Memoria presentada Á S. M. El Emperador por el ministro de Fomento Luis Robles Pezuela de los trabajos ejecutados en su ramo en año de 1865*. Imprenta de J. M. Andrade y F. Escalante.

Ministerio de Fomento. (1877). *Anales del Ministerio de Fomento* (Vol. 1). Imprenta de Francisco Díaz de León.

- Ministerio de Relaciones Exteriores y Exteriores. (1829). *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores y Exteriores de la República Mexicana, Leída en la Cámara de Diputados y en la de Senadores el 10 de enero de 1829*. Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno.
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Exteriores. (1832). *Memoria de la Secretaría de Estado y Despacho de Relaciones Exteriores y Exteriores. Presentada por el secretario del ramo, en cumplimiento del artículo 120 de la Constitución, a las Cámaras del Congreso general al principio de sus sesiones ordinarias del año 1832*. Imprenta del Águila.
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Exteriores. (1844). *Memoria del secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores y Gobernación de la República Mexicana correspondiente a la administración provisional en los años 1841, 42 y 43. Leída en las Cámaras del Congreso Constitucional desde el día 12 al 17 de enero de 1844*. Imprenta de Vicente G. Torres.
- Orbegoso, J. de. (1835). Reconocimiento hecho en el istmo de Tehuantepec: de orden del Supremo Gobierno. *Revista Mexicana*, 1(2), 128–145.
- Payno, M. (2019). *Los bandidos de Río Frío*. Porrúa. (Trabajo original publicado en 1891).
- Paz, I. (1882). *Nueva guía del viajero en México para 1883*. Imprenta y Litografía de Ireneo Paz.
- Pérez, J. N. (1870). *Almanaque estadístico de las Oficinas y Guías de Forasteros para el año 1871*. Imprenta del Gobierno. En Palacio.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (1899). *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana, correspondiente a los años transcurridos de 1° de julio de 1891 a 30 de junio de 1895*. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos.
- Téllez González, M. y Piña Libién, H. (Comps.). (2001). *Colección de Decretos del Congreso del Estado de México, 1824–1910* (Vol. II). El Colegio Mexiquense; Instituto de Estudios Legislativos; LIV Legislatura del Estado de México; Universidad Autónoma del Estado de México.

Literatura secundaria

- Aguirre Anaya, C. y Moreno Toscano, A. (1975). Migrations to Mexico City in the Nineteenth Century. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, 17(1), 27–42.
- Almanza Amaya, J. E. (2021). *La modernidad viaja en diligencia, ómnibus, o en coche de providencia. Movilidad local, regional e interregional de pasajeros y la oferta de transporte de la Ciudad de México, 1793–1857*.

- [Tesis de doctorado no publicada, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social].
- Azueta, L. F. y Vega y Ortega, R. (Coords.). (2012). *Naturaleza y territorio en la ciencia mexicana del siglo XIX*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ballent, A. (2004). Ministerio de Obras Públicas. En J. F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades* (Vol. IV, pp. 136–39). Universidad de Buenos Aires.
- Bassols Batalla, Á. (1959). Consideraciones geográficas y económicas en la configuración de las redes de carreteras y vías férreas en México. *Investigación Económica*, 19(73), 41–82.
- Bobbio, N., Matteucci, N. y Pasquino, G. (2015). *Diccionario de Política*. Siglo XXI editores.
- Boyer, R. E. (1972). Las ciudades mexicanas: perspectivas de estudio en el siglo XIX. *Historia Mexicana*, 22(2), 142–159.
- Carmagnani, M. (1984). *Estado y sociedad en América Latina, 1850–1930*. Editorial Crítica.
- Chapman, K. (1979). *People, pattern and process. An introduction to Human Geography*. Edward Arnold.
- Coatsworth, J. H. (1976). *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato* (Vol. 2, Serie SepSetentas). Secretaría de Educación Pública.
- Conolly, P. (1993). Lo público y lo privado en México: los primeros cien años. *Sociológica. Revista del Departamento de Sociología*, 8(22), 1–17.
- Davies, K. A. (1972). Tendencias demográficas urbanas durante el siglo XIX en México. *Historia Mexicana*, 21(3), 481–524.
- Flores Escalante, J. M. (2008). ¿Separatismo, autonomía o soberanía? Yucatán, 1821–1848. En S. Quezada e I. Ortiz Yam (Coords.), *Yucatán en la ruta del liberalismo mexicano, siglo XIX* (pp. 169–217). Universidad Autónoma de Yucatán.
- Fourie, J. (2006). Economic infrastructure: A review of definitions, theory and empirics. *South African Journal of Economics*, 74(3), 530–56. <https://doi.org/10.1111/j.1813-6982.2006.00086.x>
- García Martínez, B. (1992). *Las carreteras de México (1891–1991)*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- García Martínez, B. (2008). *Las regiones de México: brevariario geográfico e histórico*. El Colegio de México.
- García Martínez, B. (2014). Cien años de carreteras en México. *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 403–26). El Colegio de México.

- Garza, G. (1996). *Cincuenta años de investigación urbana y regional en México*. El Colegio de México.
- Grunstein Dickter, A. (2012). *Consolidados: Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Guajardo Soto, G. (2010). Mobility history in Modern Mexico: An uneven landscape. En G. Mom, P. Norton, G. Clarsen y G. Pirie (Eds.), *Mobility in history. Themes in transport, Yearbook 2011* (pp. 183–90). Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.
- Guajardo Soto, G. (2023). ¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto. *ARQ* (114), 4–15.
- Hernández Franyuti, R. (2000). La historia institucional como fuente para el estudio de las obras públicas. *América Latina en la Historia Económica*, 7(13–14), 157–69.
- Herrera Canales, I. (1992). La circulación: transporte y comercio. En C. Cardoso (Coord.), *México en el siglo XIX (1821–1910). Historia económica y de la estructura social*. Editorial Nueva Imagen.
- Jauregui, L. (2004). *Historia económica. Vol. 13: Los transportes, siglos XVI al XX*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Kuntz Ficker, S. (1995). *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880–1907)*. El Colegio de México.
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 327–43.
- Larrucea Garritz, A. (2016). *País y paisaje. Dos invenciones del siglo XIX mexicano*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Leal, J. F. (1974). El Estado y el bloque en el poder en México: 1867–1914. *Historia Mexicana*, 23(4), 700–21.
- Lefebvre, H. (2013). *La reproducción del espacio*. Capitán Swing.
- Ley Pérez, B. A. (2021). La cartografía histórica como lienzo para la investigación: el caso del Distrito Federal. *ulua. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 19 (38), 57–88.
- Ley Pérez, B. A. (2023). *La geografía del transporte en el Valle de México del siglo XIX (1824–1910)* [Tesis de maestría no publicada, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social].
- Ley Pérez, B. A. (2025). El carruaje público y el giro viajero en la Ciudad de México del siglo XIX. *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina* (20), 127–46.
- López Rosado, D. G. (1969). *Historia y pensamiento económico de México. Vol. III: Comunicaciones y transportes. Relaciones de Trabajo*. Universidad Nacional Autónoma de México.

- Mc Callum, S. y Zunino Sing, D. (2023). Infraestructuras de movilidad. En D. Zunino Sing, P. Jirón y G. Giucci (Eds.) *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 153–65). Editorial Teseo.
- Mendoza, H. (1993). *Los ingenieros geógrafos en México, 1823–1915* [Tesis de maestría no publicada, Universidad Nacional Autónoma de México].
- Mendoza, H. (Coord.). (2000). *México a través de los mapas*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Moncada, O. (2018). La cartografía de los ingenieros militares. Instrumento para el conocimiento del territorio. *Revista de Geografía Norte Grande* (69), 9–31.
- Moreno Toscano, A. (1972). Cambios en los patrones de urbanización en México, 1810–1910. *Historia Mexicana*, 22(2), 160–87.
- Ortiz, H. (1987). *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica* (Vol. 1). Ferrocarriles Nacionales de México.
- Palermo, S. A. (2006). Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: la construcción de los ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862–1916. *Desarrollo Económico*, 46(182), 215–43.
- Pérez González, M. L. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Anuario de Estudios Americanos*, 58(1), 33–60.
- Pérez Toledo, S. (2005). *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la ciudad de México, 1780–1853*. Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa; El Colegio de México.
- Piglia, M. (2020). La aviación comercial como herramienta de afirmación de la soberanía y de la integración del territorio. El transporte aerocomercial durante el peronismo (1945–1955). *Pasado Abierto. Revista del CEHIS* (12), 99–121.
- Rodríguez Camarena, E. O. (2021). *La construcción de una nación. Historia de la ingeniería civil en México en el siglo XIX*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rodríguez Morales, L. (2012). *El campo del constructor en el siglo XIX. De la certificación a la esfera pública en la ciudad de México*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Romero, H. M. (1987). *Historia del transporte en la Ciudad de México. De la trajinera al metro*. Departamento del Distrito Federal; Secretaría General de Desarrollo Social.
- Salinas, S. (1994). *Historia de los caminos de México: History of the roads of Mexico* (Vol. 2). Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.
- Salinas Sandoval, M. C. (Coord.). (1996). *Política y sociedad en los municipios del Estado de México (1825–1880)*. El Colegio Mexiquense.

- Silva Riquer, J. (1994). El abasto al mercado urbano de la Ciudad de México, 1760–1850. En R. Hernández Franyuti (Ed.), *La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX. Vol. I: Economía y estructura urbana* (pp. 64–115). Instituto Mora.
- Suárez Argüello, C. E. (1997). *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Zelinsky, W. (1971). The hypothesis of the mobility transition. *Geographical Review*, 61(2), 219–49. <https://doi.org/10.2307/213996>
- Zunino, D. y Giucci, G. (2023). Historia, cultura y movilidad. En D. Zunino, P. Jirón y G. Giucci (Eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 125–37). Editorial Teseo.