

La industrialización de Tlaxcala en el siglo XIX



Lic. Francisco Corona Flores
Centro INAH Tabasco

Los primeros intentos para instalar diversas industrias en México fueron puestos en marcha tan pronto como el país ganó su independencia de España. Para el caso de Tlaxcala, los primeros intentos para instalar establecimientos industriales tuvieron lugar a lo largo de las décadas de 1830 y 1840, fundiciones dos de ellos y una fábrica textil.

En este contexto y en lo que respecta a la primera fundición, Gamboa y Santibáñez en su obra *Tropiezos y logros de la metalurgia en el XIX. La Fundición de Panzacola, Tlaxcala*, refieren que el 31 de diciembre de 1836 se presentó públicamente la sociedad Saracho Mier y Compañía, conformada por los emprendedores Moisés Saracho, Enrique Mier y Joaquín Roca, y algunos meses después, el 1ero de julio de 1837, ésta se constituyó formalmente con la firma de los documentos correspondientes. Al final de junio de aquel año y con el objetivo de encontrar un lugar para su ubicación, la sociedad compró la Hacienda de Panzacola al capitán Ygnacio Yllescas.

La obra también describe que la construcción de los edificios principales tomó 240 días paralelamente a los 92 días que tomó la construcción de la presa y de los 215 días invertidos en los trabajos de carpintería. Debido a la ejecución simultánea de todos los trabajos, la

fundición estuvo lista para el verano siguiente. El nombre de esta fundición fue “La Vizcaína”, sin embargo, fue conocida comúnmente por el nombre de Fundición de Panzacola a causa de su ubicación en los terrenos de dicha hacienda, la cual se encontraba situada al sur de Tlaxcala.

Casi durante el mismo periodo, la primera fábrica textil de Tlaxcala fue instalada muy cerca de esta fundición ya descrita. Santibáñez en su libro *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala. Convergencias y divergencias en los movimientos sociales, 1906-1918*, comenta que se conoce muy poco de la etapa formativa de esta fábrica, salvo que su proceso de edificación tuvo lugar en las tierras de la Hacienda Palula, ubicada también al sur de Tlaxcala y junto a la frontera con el estado de Puebla. Esta primera fábrica se llamó “El Valor” y gracias a las inversiones de sus fundadores, Gabriel Rodríguez y Agustín Dasque, este último un comerciante de origen francés, se sabe que ya en junio de 1841 estos emprendedores habían invertido ochenta mil pesos adicionales en la empresa, dinero con el cual la nueva maquinaria para hilar fue instalada siendo capaz de producir “...30 arrobas diarias de lana bien hilada...”

En esta misma década, nuevamente Gamboa y Santibáñez informan que, en 1840 en el poblado de San Pablo Apetatitlán, cerca de la capital de Tlaxcala, fue instalada otra fundición, propiedad de José Faustino Zamudio. Este establecimiento cuyo nombre fue “Fábrica de Esfuerzo Mexicano”, entre 1844 y 1850 produjo para el gobierno municiones, metralla y proyectiles. De este modo, hacia la misma época que Tlaxcala obtuvo el estatus de Estado Libre y Soberano a través de la nueva constitución federal promulgada en 1857, contaba ya con estos tres establecimientos de vocación industrial.



Fábrica de hilados y tejidos "EL VALOR."—Propiedad del Sr. Don Leopoldo Gavito.

Fábrica de hilados y tejidos "El Valor", propiedad del Sr. Leopoldo Gavito.
Fuente: La Antigua República (1906). Fotografía: Archivo Histórico del estado de Tlaxcala

Un punto a considerar en lo que respecta al proceso de industrialización de México y de Tlaxcala, es que éste se aceleró a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX en buena medida como consecuencia de la expansión del capitalismo liberal que comenzó a extenderse desde los principales centros globales de poder político-económico hacia el resto del mundo, sobre todo con mayor ahínco en las últimas décadas de esa centuria y también gracias a las diversas políticas públicas impulsadas por los diferentes gobiernos mexicanos que tenían por objetivo promover el desarrollo del país a través de la industria, por lo que alrededor de 1870 comenzó

una segunda oleada a través de la cual nuevos establecimientos de este tipo florecieron, proceso fuertemente apoyado por el desarrollo paralelo de los primeros ferrocarriles en el caso de la región central del país.

El primer ferrocarril instalado en México es la historia de una iniciativa que tuvo que hacer frente a enormes dificultades a lo largo de las casi cuatro décadas, entre 1837, con el otorgamiento de la primera concesión por el gobierno mexicano, y enero de 1873 cuando la línea fue inaugurada. Las principales dificultades que tuvo que sortear este proyecto fueron el territorio

montañoso del centro-orientado de México, la falta de capitales y la constante agitación política que no en pocas ocasiones se tradujo en violencia armada. Chapman, en su ya clásica obra *La construcción del Ferrocarril Mexicano, 1837-1880* comenta que durante este largo periodo, los trabajos avanzaron de una manera más vigorosa, principalmente en los años sesenta de aquel siglo, sobre todo a partir de septiembre de 1864.

Con la intención de evitar las partes montañosas del territorio y aprovechando sus valles, los ingenieros encargados de la construcción del Ferrocarril Mexicano buscaron atravesar Tlaxcala del noroeste hacia el este, permitiendo así, que los rieles de esta línea se extendieran entre la Ciudad de México y el

puerto de Veracruz. En este contexto, el mismo autor afirma que desde julio de 1867 ya funcionaba el servicio desde la estación terminal de Buenavista en la Ciudad de México, a la población de Apizaco, situada en el centro de Tlaxcala. Asimismo, gracias a un ramal que cruzaba el valle del centro-sur del estado, que conectaba Apizaco con la ciudad de Puebla, fue que esta última urbe pudo ser incorporada a la red principal del ferrocarril. La empresa encargada de la construcción de la subestructura y de los equipamientos del Ferrocarril Mexicano construyó varias estaciones a lo largo del territorio tlaxcalteca y hacia 1911 ya había doce de ellas, cuyos

nombres son los siguientes: Acocotla, Apizaco, Contla, Guadalupe, Huamantla, Muñoz, Panzocola, San Miguel de Morcom, Santa Ana Chiautempan, Santa Cruz, Soltepec y Zacatelco.

La instalación del Ferrocarril Mexicano, conjugada con otros factores como la disponibilidad de capitales listos a ser invertidos más allá de los centros de poder nacional como las

ciudades de Puebla y México, así como la existencia en Tlaxcala de ciertos recursos naturales como ríos, piedra de cantera y mano de obra suficiente, se convirtieron en factores clave que favorecieron la construcción de más fábricas dedicadas a la industria textil en el centro y sur del estado.



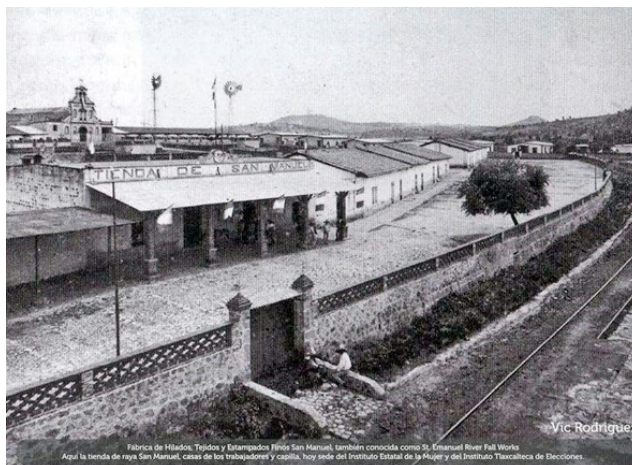
Tren del Ferrocarril Mexicano arribando a la ciudad de Huamantla, Tlaxcala. Castro, C. y Sigogne, A. (1877). Álbum del ferrocarril mexicano. Colección de vistas pintadas del natural.

En el contexto de esta segunda oleada de industrialización que se desarrollaba en el país, Santibáñez explica que la primera de estas fábricas textiles fue San Manuel, instalada en la municipalidad de San Miguel Contla, inaugurada en 1877, propiedad de Luis García Teruel y construida con capitales provenientes de la Ciudad de México. Algunos años más tarde, en 1880 comenzó en el seno de la comunidad de Santa Cruz Tlaxcala la construcción de "La Trinidad", una fábrica propiedad de Manuel Martínez Conde, empresario que tenía su base de operaciones en la ciudad de Puebla. Por su parte, en

1881 los empresarios Santos López de Letona y Manuel Gómez Rueda, de origen español y también residentes en la ciudad de Puebla, compraron a Rafaela Mediavilla, propietaria en ese momento de la fundición “La Vizcaína”, una parte de los terrenos de su propiedad, en donde ellos fundaron dos fábricas, “La Josefina” en 1883 y “La Tlaxcalteca” en 1884.

Al inicio de la década siguiente, en 1890, en el municipio de Amaxac de Guerrero comenzó sus operaciones la fábrica “La Estrella”, instalada en un antiguo molino propiedad de Agustín del Pozo, quien de igual manera era residente de la ciudad de Puebla. En el mismo municipio, pero en 1900, inició sus operaciones la fábrica “Santa Elena”. La última fábrica construida y dedicada a la producción textil de algodón fue “San Luis Apizaquito”, propiedad de Ángel Solana, establecida en 1899 a pocos kilómetros de la estación de Apizaco.

Paralelamente, “La Xicohténcatl” y “La Providencia”, cuya materia prima fue la lana y no el algodón como en las anteriores, fueron fundadas por los hermanos Concha en 1894 y en 1901 respectivamente en el municipio de Santa Ana Chiautempan. Todas estas fábricas se conectaron a la red del Ferrocarril Mexicano por medio de ramales que empleaban el sistema *Decauville*, el cual permitió a los empresarios conectar sus establecimientos con las estaciones, volviendo más eficaz el intercambio de materias primas y de productos entre los centros productivos y el sistema de transporte, creando un modesto pero verdadero ecosistema productivo que aprovechaba lo más avanzado de la técnica al servicio de la industria y los empresarios.



Fábrica de San Manuel

y las vías del Ferrocarril Mexicano frente a ella.

Fuente: Rodríguez, V. (s.f.). La fábrica de hilados, tejidos y estampados finos San Manuel. Fotografía: Facebook Tlaxcala Antigua.

Hacia el fin de siglo, este ecosistema fue reforzado por la llegada de una segunda compañía de ferrocarril a suelo tlaxcalteca, el Ferrocarril Interoceánico. Salazar explica en su estudio sobre este tema, *Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la Región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910)*, que este ferrocarril el cual hizo competencia al Mexicano, nació formalmente en 1882 con el suntuoso nombre de Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo⁽¹⁾ y Veracruz. Por su parte, Villalobos puntualiza en *La vida sobre rieles: una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, que una particularidad de este ferrocarril fue que se conformó a través de la adquisición de varias líneas que ya estaban instaladas o en proceso de ser desarrolladas. En este contexto, el Ferrocarril Interoceánico se introdujo en el territorio de Tlaxcala con la finalidad de conectar las ciudades de México y Puebla. La operación de instalar el trayecto que pudiese comunicar estas dos urbes no fue una operación fácil, pues hubo que hacer frente a los desafíos impuestos por

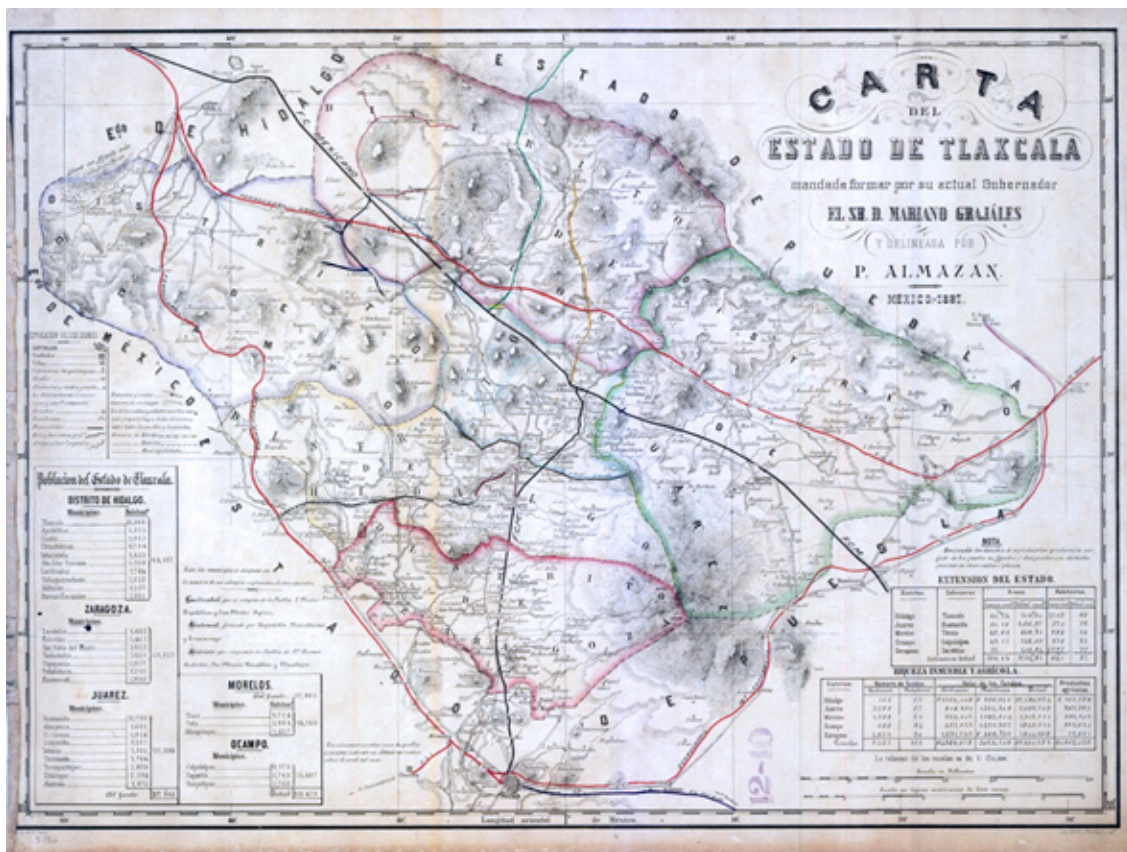
la topografía montañosa del territorio resultado de una antigua e intensa actividad volcánica.

Con el objetivo de escoger la ruta más directa y rápida posible entre ambos puntos, y buscando también que el terreno impusiese menos dificultades técnicas, varias propuestas fueron hechas y analizadas, pero al final, fue escogida una ruta que aprovechaba los rieles de una compañía de ferrocarril que acababa de ser adquirida por el Interoceánico, y cuya infraestructura ya estaba instalada. Así, Villalobos refiere que fue a partir de los rieles del Ferrocarril de Hidalgo y Noreste, cuyo ramal más próximo hacia Puebla se encontraba cerca de la población de Calpulalpan, en la frontera noroeste de Tlaxcala, que durante 1882 los trabajos comenzaron con la finalidad de extender las vías hasta la población de San Martín Texmelucan.

Después de haber superado los problemas administrativos, burocráticos, financieros y técnicos, finalmente en 1893 fueron unidos todos los tramos de la red del Ferrocarril Interoceánico que conectaban los alrededores de la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, y atravesaban los estados de México, Morelos, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla, y Veracruz. En Tlaxcala, una vía del Ferrocarril Interoceánico atravesaba la parte oeste de su territorio y otra, todo el estado de noroeste hacia el este, con doce estaciones construidas a lo largo de estos dos tramos para 1920: Calpulalpan, Cerón, Contadero, Iturbe, La Trasquila, Mazapa, Mazarraza, Nanacamilpa, Sanz, Tecoac, Tlaloc, y Xicoténcatl/Pavón. Las estaciones del Interoceánico a diferencia de las del Mexicano, sirvieron más a haciendas que a establecimientos industriales, lo cual fue más un patrón que una regla.

Estación de Calpulalpan del Ferrocarril Interoceánico.
Fuente: Enciclopedia de los Municipios de México. (s.f).
La estación de ferrocarril de Calpulalpan en 1930.
Fotografía: Facebook Tlaxcala Antigua



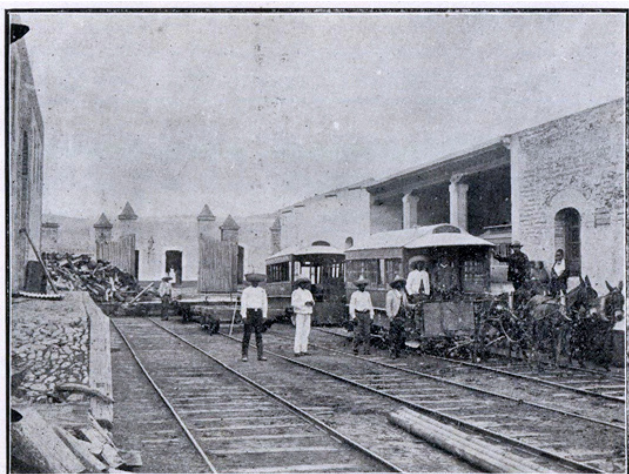


Mapa del Estado de Tlaxcala que ilustra los ferrocarriles existentes en la entidad hacia 1881.
 Fuente: Pascual Almazán. (1881). Carta del Estado de Tlaxcala mandada formar por el Gobernador
 el Sr. Mariano Grajales y delineada por P. Almazán. Recuperado de la Mapoteca
 del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), Serie Orizaba. N°5156.

En el seno de esta *railmania* presente a finales del siglo XIX, diversos emprendedores regionales pusieron en marcha en Tlaxcala otros proyectos ferroviarios que, aunque fueron de una talla más modesta, jugaron un importante rol en la escena local. En este contexto fueron instalados el Ferrocarril Agrícola de Tlaxco, el Ferrocarril de Atlamaxac, el Tranvía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala, el Ferrocarril Industrial de Puebla, y el Ferrocarril Agrícola del Valle de Nativitas. El principal objetivo de estos ferrocarriles fue integrar centros productivos como las haciendas y los establecimientos industriales

con las redes del Mexicano y del Interoceánico con la intención de facilitar la movilidad de bienes, trabajadores y pasajeros.

Como se ha visto, tres fueron los establecimientos de vocación industrial creados en Tlaxcala durante la primera mitad del siglo XIX, instalándose el resto a partir de 1870, dando por resultado que para 1910 el estado de Tlaxcala contase con diez fábricas textiles, dos fundiciones, cinco líneas regionales de ferrocarril y que su territorio fuese cruzado por las dos líneas de tren más importantes del centro del país, en las cuales se construyeron 24 estaciones.



ESTACIÓN DEL FERROCARRIL AGRÍCOLA.—Construida durante la Administración del Sr. Cahuantzi.

Estación terminal del Ferrocarril Agrícola en la población de Tlaxco.

Fuente: La Antigua República. (1906). Estación del Ferrocarril Agrícola. Construida durante la Administración del Sr. Cahuantzi.

Fotografía: Archivo Histórico del Estado de Tlaxcala.

La financiación de estas empresas fue posible gracias a capitales amasados por migrantes de origen español que se habían afincado en la ciudad de Puebla para el caso de las fábricas textiles y de algunos de los tranvías y ferrocarriles locales, y en el caso de las grandes líneas de ferrocarril fueron importantes capitales mexicanos provenientes de los círculos empresariales de la Ciudad de México quienes impulsaron su creación, aunque tanto para el Mexicano como para el Interoceánico tuvieron que recurrir posteriormente a la financiación extranjera, en ambos casos inglesa, lo cual revela que el ferrocarril era una empresa costosa.

Finalmente, la influencia extranjera fue omnipresente en el ámbito técnico de este ecosistema industrial ya descrito, tanto en la forma de conocimientos especializados aplicados en maquinaria y procesos, como en novedosos materiales y sistemas constructivos. En este contexto se instalaron otras novedosas tecnologías como el telégrafo, la electricidad y el teléfono,

las cuales también fueron resultado de la revolución industrial que tanto transformó al mundo a lo largo del siglo XIX.

Bibliografía:

Aguayo, F., Ortega, J. y Bonilla, I. (2015). *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*. CONACULTA.

Chapman, J. G. (1975). *La construcción del Ferrocarril Mexicano, 1837-1880*. SEP-Setentas.

Gamboa, L. y Santibáñez, B. E. (1994). Tropiezos y logros de la metalurgia en el XIX. La Fundición de Panzacola, Tlaxcala. *Tzintzun. Revista de estudios históricos*, No. 19, Enero-Junio 1994, 5-28.

Salazar, L. (1997). *Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la Región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910)* [Tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa].

Santibáñez, B. E. (2013). *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala. Convergencias y divergencias en los movimientos sociales, 1906-1918*. BUAP Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vález Pliego.

Trautmann, W. (1981). *Las transformaciones en el paisaje cultural de Tlaxcala durante la época colonial. Una contribución a la historia de México bajo especial consideración de aspectos geográfico-económicos y sociales*. Franz Steiner Verlag GMBH.

Villalobos, H. (2012). *La vida sobre rieles: una historia del ferrocarril en Tlaxcala*. Gobierno del Estado y Secretaría de Educación Pública.

⁽¹⁾ Ubicado en el estado de Hidalgo.

