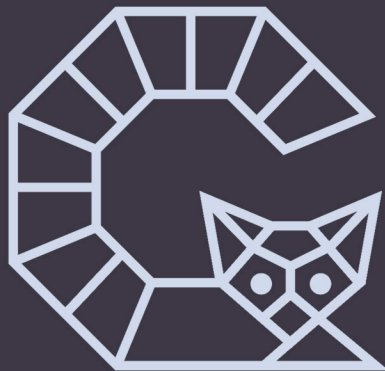


LA



HÍQUINAH

Suplemento
Cultural

CENTRO INAH TLAXCALA

La industrialización de Tlaxcala en el siglo XIX

Francisco Corona Flores

De Tlaxcala para Campeche: la historia del ingeniero Francisco Escárcega Márquez

Estephanie J. G. Mex Can,
Aurelio López Corral
y Jorge Luis Cahuich Jesús

Los acervos sobre el Patrimonio de Tlaxcala

Patricia Portela Rodríguez
y Montserrat Patricia Rebollo Cruz

Presentación

En el contexto de la historia y patrimonio cultural, el Consejo Editorial del Suplemento Cultural La Chiquinah presenta en la edición número 19 documentos con un punto en común en los temas sobre la industrialización y la implementación de los ferrocarriles durante el siglo XIX.

El autor Francisco Corona expone sobre el significativo momento de la llegada del ferrocarril al marcar el inicio de la modernidad y consolidar la actividad de la industria textil, contribuyendo relevantemente en el crecimiento económico, tecnológico y urbano de Tlaxcala durante el siglo XIX. La red ferroviaria, al enlazar la capital del país con el puerto de Veracruz, detonó la producción de innumerables fábricas de esta entidad y de muchas otras.

El material fotográfico al que recurre Corona da testimonio de la transformación del paisaje, hasta entonces agrícola, con la implementación de vías, estaciones y fábricas, algunas de las cuales aún se aprecian permitiéndonos reconstruir el pasado.

El segundo artículo a cargo de Estephane J. G. Mex Can, Aurelio López y Jorge Cahuich, presenta la vida y obra del Ing. Francisco Escárcega, oriundo de Tlaxcala, partícipe en la construcción del ferrocarril en el sureste de México cuya corrida inicial iba de Campeche a Coatzacoalcos.

Los autores refieren que, debido a la calidez humana, Escárcega se ganó el respeto y ca-

riño de trabajadores y pobladores, por lo que a su muerte, uno de sus municipios rinde desde entonces honor al “Ingeniero Francisco Escárcega” con su nombre.

Por su parte, Montserrat Rebollo y Patricia Portela, hacen un balance y reflexión sobre los estudios realizados sobre el Patrimonio Cultural Inmaterial, a partir de algunos proyectos desarrollados en diversas comunidades de Tlaxcala con el objetivo de reconocer, investigar, documentar, registrar y salvaguardar la memoria, la tradición y las distintas expresiones culturales.

Cabe señalar, que los resultados de estos trabajos, han sido publicados en diferentes números de este suplemento, cumpliendo con el objetivo de poner a disposición de las personas, la consulta de los avances y resultados del trabajo colaborativo entre las instituciones que trabajan a favor del patrimonio cultural de Tlaxcala.

Hist. Claudia Guadalupe Hernández García

Investigadora del Centro INAH Tlaxcala



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.



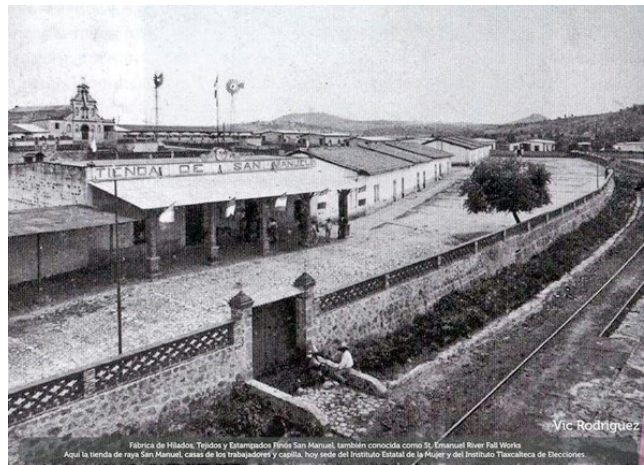
Tren del Ferrocarril Mexicano arribando a la ciudad de Huamantla, Tlaxcala. Castro, C. y Sigogne, A. (1877). Álbum del ferrocarril mexicano. Colección de vistas pintadas del natural.

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

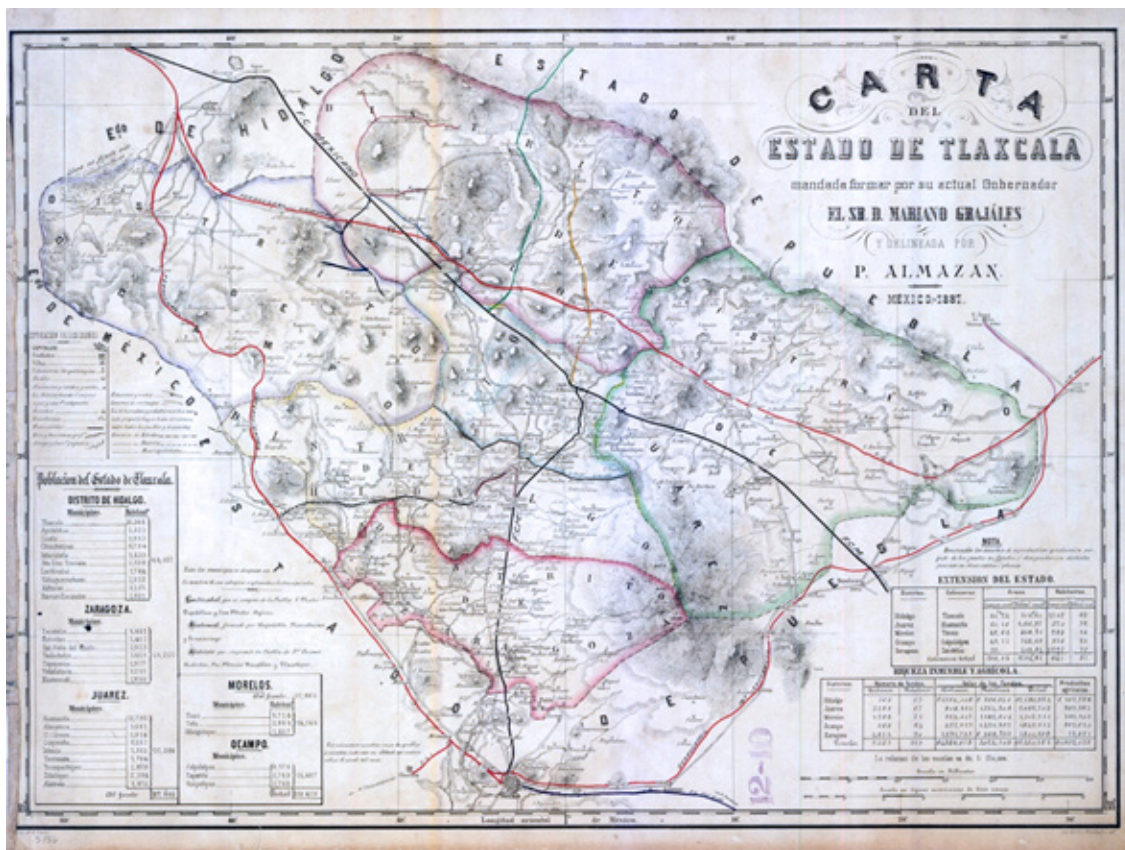
la topografía montañosa del territorio resultado de una antigua e intensa actividad volcánica.

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



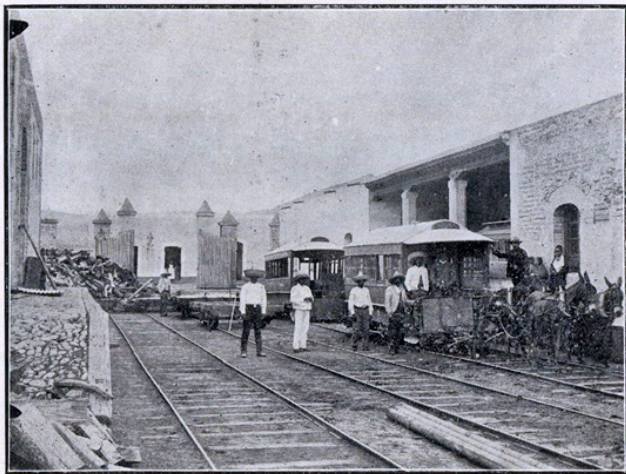


Mapa del Estado de Tlaxcala que ilustra los ferrocarriles existentes en la entidad hacia 1881.
 Fuente: Pascual Almazán. (1881). Carta del Estado de Tlaxcala mandada formar por el Gobernador
 el Sr. Mariano Grajales y delineada por P. Almazán. Recuperado de la Mapoteca
 del Centro de Documentación e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



De Tlaxcala para Campeche: La historia del Ingeniero Francisco Escárcega Márquez



Estephanie J. G. Mex Can⁽¹⁾
Aurelio López Corral⁽²⁾
Jorge Luis Cahuich Jesús⁽³⁾

Los tlaxcaltecas han desempeñado un papel significativo en la historia de México a lo largo de los siglos. Su contribución ha abarcado desde la época precolombina hasta la era moderna y algunos de los aspectos más destacados de su influencia e importancia incluyen su papel como aliados en la Conquista, coadyuvantes en el proceso de evangelización; fundadores y colonizadores en los siglos XVI y XVII de varias poblaciones en el centro y norte México y en Centroamérica; guardianes de tradiciones culturales prehispánicas, y partícipes en la Revolución Mexicana. Quizá los personajes más afa-
 mados incluyen a Xicohtécatl el joven y el viejo, Maxixcatzin, Tlahuicole, y Miguel N. Lira. Sin embargo, existe un personaje tlaxcalteca poco conocido para la mayoría de la gente. Él fue el Ingeniero Francisco Escárcega Márquez, cuyo legado es tan significativo que dio nombre a la Ciudad y Municipio de Escárcega en Campeche, un reconocimiento a su impacto en la región y en la historia de México.

La relación del Ingeniero Escárcega Márquez con Campeche surge a raíz de la importancia económica que tuvo la Selva de este estado a principios del siglo XIX para la explotación de recursos naturales. El sur poseía vastas extensiones de flora y fauna y una riqueza natural que apenas estaba siendo re-explorada para fines

comerciales. Entre las plantas más significativas destacaba el árbol del Chicozapote (Manilkara Zapota), el cual produce una resina conocida coloquialmente como “chicle” o “caucho”. Aunque desde tiempos antiguos, esta planta había sido venerada por los mayas como un árbol sagrado y símbolo de sabiduría debido a que la resina se ofrendaba a sus ancestros y deidades. Para la empresa estadounidense “The Laguna Corporation” significó una valiosa oportunidad de aprovechar su extracción y producción de caucho. Al mismo tiempo, otras compañías también se mostraron interesadas en la explotación de los productos de la selva campechana, incluyendo plantas como el palo tinte, cedros, y caobas, o especies animales. Dado que la labor de extracción de caucho era extremadamente exigente y riesgosa, fue necesaria la creación de campamentos para los trabajadores, uno de los cuales se denominó “Kilómetro 47” y fue localizado en la zona suroeste del estado, un punto clave de comunicación para el resto de la Península de Yucatán.



Ingeniero Francisco Escárcega Márquez

La industria del caucho prosperó significativamente hasta mediados del siglo XX y presenció el surgimiento de nuevas poblaciones en la región. Sin embargo, el verdadero impulso al desarrollo de esta localidad llegó con la construcción del Ferrocarril del Sureste. El establecimiento de esta línea ferroviaria, que uniría los ferrocarriles del estado de Yucatán con Coatzacoalcos, Veracruz, marcaría un hito histórico al conectar por primera vez la península de Yucatán con el resto del país por tierra. Es gracias a este ambicioso proyecto que surge la historia del protagonista de este relato, el Ingeniero Francisco Escárcega Márquez. Este personaje, dejó una profunda huella en el municipio, siendo su historia un testimonio de trabajo incansable, dedicación y compromiso en una época en la que los valores del esfuerzo y la honestidad eran fundamentales en la sociedad mexicana.

Francisco Escárcega Márquez nació el 12 de enero de 1896 en la Hacienda de Santa Teresa Ixtafiyuca, ubicada en el Estado de Tlaxcala, México. Sus padres, Luis Escárcega y Adelaida Márquez de Escárcega, le dieron la bienvenida al mundo, y desde el inicio quedó claro que este joven tenía un destino marcado por el compromiso y la excelencia. Su formación inicial se llevó a cabo en la ciudad de Texcoco, donde tuvo la oportunidad de sentar las bases de su futuro académico y profesional.

El deseo de superación y la sed de conocimiento llevaron a Francisco Escárcega a la Escuela Nacional Preparatoria en la Ciudad de México, donde continuó su proceso de formación. Sin embargo, su búsqueda de la excelencia lo condujo más allá de las aulas de la preparatoria y hacia la Escuela de Minería, actualmente conocida como la Escuela de Ingenieros de la Universidad Autónoma de México. Fue allí don-

de decidió emprender una carrera en Ingeniería Civil, elección que definiría el curso de su vida y abriría la puerta a innumerables oportunidades y desafíos. Tras completar su educación formal, Francisco se unió a la empresa FERROMEX, donde desempeñó un papel fundamental en la construcción de ferrocarriles en México, contribuyendo de manera significativa al desarrollo de la infraestructura de transporte del país.



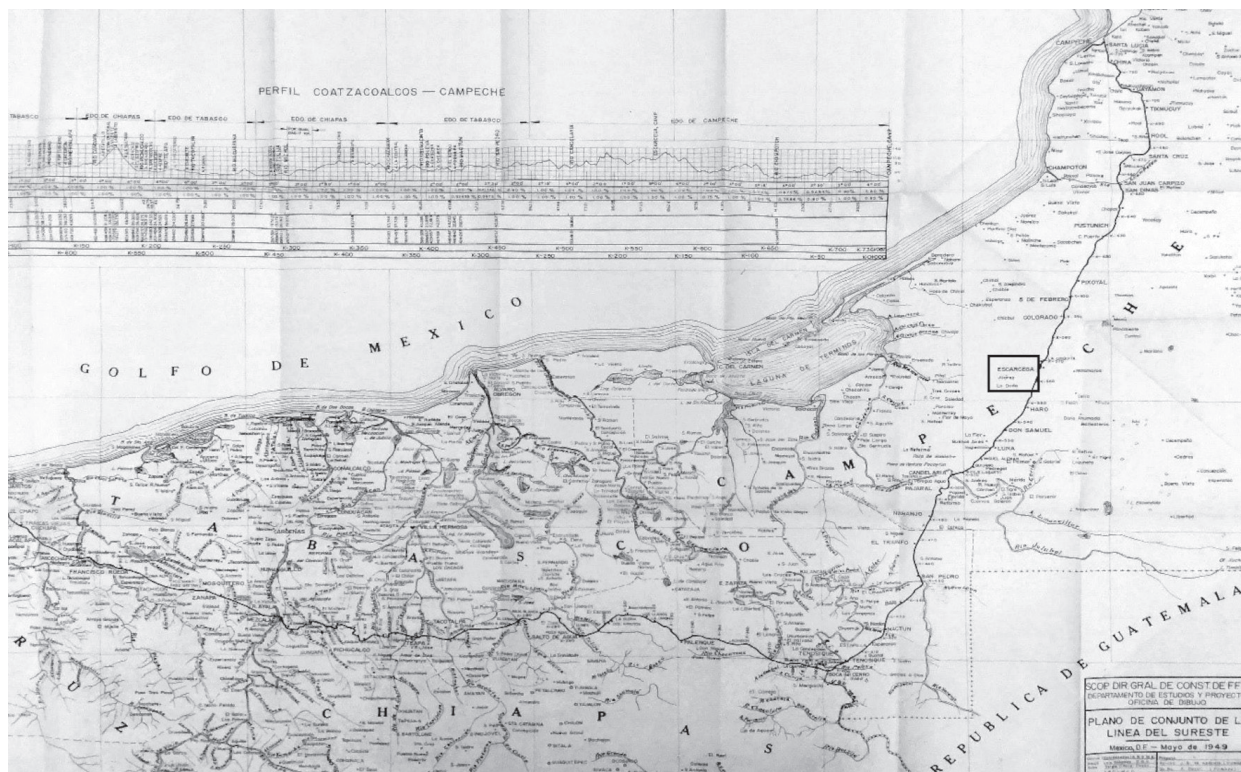
Ferrocarril de Campeche

Uno de los proyectos destacados en los que participó fue la construcción de la línea ferroviaria que se extendía desde Fuentes Brotantes hasta Punta Peñasco en Baja California, el cual implicaba desafíos técnicos considerables y la superación de obstáculos naturales, y requería la dedicación de ingenieros comprometidos como Francisco Escárcega para llevarlo a cabo con éxito. Sin embargo, fue en el año 1936 cuando el Ingeniero Francisco llegó a la región sureste, siendo designado como Residente de la División Campeche. En esta posición, tuvo a su cargo la obra del tramo que conectaba Campeche con Puerto México, actualmente conocido como Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz. Este proyecto estratégico tuvo un impacto significativo en el desarrollo económico de la región y en el fortalecimiento de las conexiones de transporte en el sureste de México.

Durante su tiempo de trabajo en Campeche, Francisco Escárcega rápidamente se ganó el cariño y la simpatía de todos los trabajadores, tanto del ferrocarril como de los chicleiros y cortadores de madera de la compañía estadounidense. Se destacó por su compromiso con la comunidad y su apoyo a la formación del ejido en la localidad, siguiendo los principios de la doctrina zapatista.

No obstante, el rumbo de la vida del ingeniero se vio alterado por un suceso que conmocionó a su comunidad y a todo México. El 22 de julio de 1938, mientras llevaba a cabo una visita de inspección a los trabajos de construcción de la línea ferroviaria en un avión que había sido requisado, ocurrió un accidente de proporciones

devastadoras. El aeroplano, que transportaba al Ingeniero Adolfo Rosenweigh López, al Ingeniero Francisco Escárcega Márquez y al piloto Aviaador Militar Capitán Miguel Colorado Cupido, se estrelló en el campo de aviación de Palenque, Chiapas. La aeronave se precipitó desde el cielo y, de manera casi instantánea, estalló al entrar en contacto con el suelo, provocando lesiones graves tanto al ingeniero Francisco como al piloto Miguel. Ambos fueron trasladados con urgencia a la ciudad de Villahermosa, Tabasco, en busca de atención médica, pero lamentablemente perdieron la vida. Los restos de Escárcega fueron llevados a la ciudad de México y recibieron un sepelio honroso a manos de las autoridades militares en el cementerio de las águilas caídas en el panteón Dolores.



Mapa ferroviario del sureste. Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub-gerencia de vías y estructuras, superintendencia de vías y estructuras (Caja 69, Expediente 6)



Letrero de bienvenida a la Ciudad de Escárcega, Campeche.
Fotografía: Juan Bautista Mex Astudillo.

Tras los acontecimientos lamentables, Adolfo Rosenweigh López, asistente y superviviente del accidente, propuso a las autoridades locales que el campamento "Kilómetro 47" fuera renombrado en honor al fallecido Ingeniero Francisco Escárcega Márquez. Esta sugerencia fue acogida con entusiasmo por la comunidad, ya que este personaje era una figura muy querida y había ganado la confianza de todos. Escárcega Márquez había brindado apoyo a la comunidad en la gestión de tierras, lo que posteriormente condujo a la creación del ejido en el año 1939 mediante una resolución presidencial. Décadas más tarde, este ejido se convertiría en el noveno municipio del Estado de Campeche. El 1 de noviembre de 1991, se estableció oficialmente el municipio de Escárcega, y siempre se ha mantenido presente que el ingeniero Francisco fue un pionero entre aquellos que buscaban el progreso, la libertad e independencia de su pueblo.

Sin duda, esta historia es un testimonio de la grandeza que puede alcanzar un individuo cuando combina el conocimiento, la dedicación y el servicio a la comunidad. Su legado perdura como un faro de inspiración para las generacio-

nes presentes y futuras, recordándonos que, a través del trabajo honesto y el compromiso con el bienestar de los demás, podemos dejar una marca indeleble en la historia de nuestras comunidades y nuestro país.

Para leer más...

Cahuich Jesús, J. L. (2007). Escárcega: un camino desde el chicle. *Blanco y Negro*, 10, 3-8.

Cahuich Jesús, J. L. (2023). ¿Por qué Escárcega? Retrieved from <http://escarcegareal.blogspot.com/>

Luengo Gutiérrez, P. (2023). Campeche imaginada. Investigación y divulgación. *Glifos*, 36, 44-49.

Pérez Brito, L. (2007). Construcción del Ferrocarril del Sureste. *Blanco y Negro*, 10, 20-23.

Saucedo Villegas, J. C. (2007). Escárcega y la ruta chiclera. *Blanco y Negro*, 10, 9-19.

⁽¹⁾ Proyecto de Salvamento Arqueológico del Tren Maya

⁽²⁾ Centro INAH Tlaxcala

⁽³⁾ Cronista de la Ciudad de Escárcega, Campeche





Archivo de la Palabra

Tlaxcala
Patrimonio cultural inmaterial

Los acervos sobre el Patrimonio de Tlaxcala



Patricia Portela Rodríguez
Montserrat Patricia Rebollo Cruz

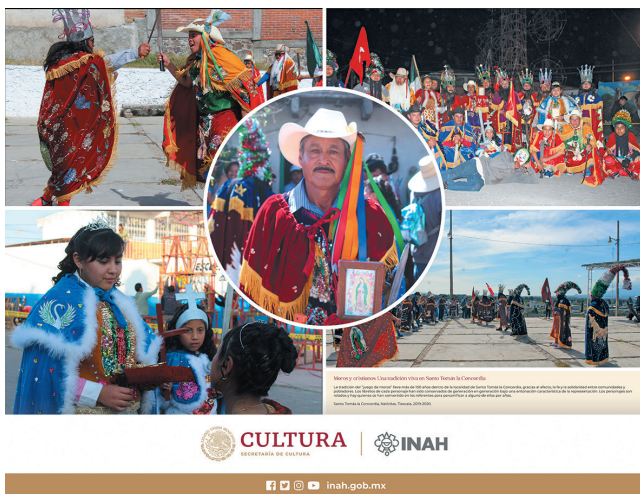
En el marco de los 85 años del Instituto Nacional de Antropología e Historia vale la pena hacer un balance de los vínculos y los resultados de los trabajos a favor de la salvaguardia del patrimonio cultural en nuestro país. El caso del Centro INAH Tlaxcala y la capacidad de crear vínculos interinstitucionales, con las comunidades y los obtenidos dentro del propio instituto han sido clave para su funcionamiento orgánico a favor del patrimonio cultural del Estado.

El Centro INAH Tlaxcala desde el año 2019 generó una colaboración directa con la Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH) a través del Proyecto Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial de México- Archivo de la Palabra, un laboratorio académico dedicado a generar registros audiovisuales sobre expresiones del patrimonio cultural inmaterial en diferentes entidades del país desde hace 15 años, con la finalidad de crear un acervo nacional de patrimonio vivo. Se inició esta colaboración al reconocer la importancia de manifestaciones



tlaxcaltecas como la tradición oral, las técnicas artesanales, danzas, lengua, entre otras.

En la primera etapa de documentación sobre expresiones de patrimonio inmaterial de la entidad, acudieron alumnos y profesores de la ENAH a diversos municipios durante dos estancias de 15 días cada una en 2019, esto gracias a las gestiones y buena relación del Centro INAH con las comunidades. Posteriormente, hubo una interrupción del proyecto debido a la llegada de la pandemia, situación que detuvo la incursión de alumnos de la escuela, por lo que el trabajo se reanudó hasta julio de 2022, lo que dio por resultado la creación del fondo *Archivo de la Palabra de Tlaxcala*, compuesto por un total de 206 registros audiovisuales de expresiones de patrimonio vivo.



Moros y cristianos. Una tradición viva en Santo Tomás la Concordia
Pieza de la exposición fotográfica ¡Patrimonio vivo de Tlaxcala!

De manera paralela, el compromiso con las comunidades fue creciendo otros proyectos derivados de estas colaboraciones como el documental titulado: *Moros, una tradición viva en Santo Tomás la Concordia*, sobre una tradición que no había sido documentada antes en

la localidad del Municipio de Nativitas, Tlaxcala, registro que coadyuvó a visibilizar la necesidad de apoyos para su preservación, como la música o la gestión de espacios para su celebración, así como la participación de nuevas generaciones que continúen con la transmisión de los diálogos, algunos de ellos en latín.



Moros y cristianos Santo Tomás la Concordia

Entre los registros del acervo se encuentran representadas las localidades de: Altzayanca, Calpulapan, Capital Tlaxcala, El Carmen Tequexquitla, Emiliano Zapata, Españita, Huamantla, Ixtenco, Ixtlacuixtla de Mariano Matamoros, Lázaro Cárdenas, Mazatecochco de José María Morelos, San Cosme Mazatecochco, San Francisco Tetlanohcan, San Pablo del Monte, Santa Ana Chiautempan, Santa Cruz Quilehtla, Santa María Nativitas, Tepetlita de Lardizabal, Tepeyanco, Tetla de la solidaridad, Tizatlan, Tlaxco, Yauhquemehcan y Zacatelco.

Dichos materiales han sido devueltos a las comunidades como parte de un sano ejercicio de reciprocidad por las atenciones recibidas, pero sobre todo por la voluntad de permitirnos registrar parte de su memoria, de su tradición, misma que ha sido transmitida de generación

en generación; y en aquellos casos donde la pandemia impidió devolverlos en tiempo y forma en un evento público no se ha cerrado la posibilidad, solo aplazado el momento para ser retomado, sin embargo los materiales se encuentran disponibles para su disposición y consulta.

Otro de los fondos que también conforman el acervo es el denominado *Historia, memoria y expresiones de patrimonio cultural inmaterial a 500 años de la llegada de Occidente a la Tlaxcala Prehispánica*, un fondo que se da en el marco de la conmemoración enunciada desde el título del proyecto. Es decir, se identificaron

expresiones del patrimonio inmaterial que de alguna manera estuvieron asociadas con este contacto de culturas y fueron expresadas en la gastronomía, las técnicas artesanales como la talavera, los tapetes y alfombras de Huamantla, los conocimientos tradicionales alrededor de la tauromaquia, las narraciones sobre los territorios, mitos de origen, personajes históricos, religiosidad popular, por mencionar algunos. Este fondo cuenta con 27 documentos, 14 entrevistas realizadas vía telefónica debido al trabajo a distancia durante la pandemia, un documental intitulado *El alma de la talavera*, trabajo que se deriva de la colaboración con la



La noche que nadie duerme, alfombras de Huamantla, Tlaxcala. Fotografía: Archivo Centro INAH Tlaxcala

comunidad de San Pablo del Monte como parte de la documentación a disposición y que puede contribuir a su plan de salvaguardia, dicho proyecto se desprende de un apoyo PACMyC que se hizo entre artesanos y un equipo de investigación del Centro INAH.

El Proyecto también ha generado un fondo específico de registros audiovisuales sobre diversos testimonios alrededor de expresiones del patrimonio cultural como el Complejo Conventual Franciscano de Nuestra Señora de la Asunción que fue declarado patrimonio cultural de la humanidad, pero ¿qué recuerda la gente de los alrededores? ¿cómo lo han vivido? ¿qué ha cambiado? testimonios de esta índole se resguardan en el acervo.



Diseño para la divulgación del Foro: *Historia, memoria y expresiones de patrimonio cultural inmaterial a 500 años de la llegada de Occidente a la Tlaxcala Prehispánica*

Para el año 2022 nace el proyecto *Rutas y sendas de seguimiento a las declaratorias y planes de salvaguardia del Patrimonio Cultural de Tlaxcala*, nace con el propósito de dar seguimiento a los nombramientos locales e internacionales que pertenecen al Estado de Tlaxcala.



La noche que nadie duerme, alfombras de Humantla, Tlaxcala.
Fotografía: Archivo Centro INAH Tlaxcala

Adicionalmente, como parte de las colaboraciones ahora con la Secretaría de Cultura del Estado de Tlaxcala, también se realizaron una serie de entrevistas y levantamiento de imágenes de la celebración de “La noche que nadie duerme”, misma en la que se lucen los

tapetes y alfombras de Huamantla, elementos constitutivos para la conformación del expediente de su candidatura a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial.



"Campana" El Rosario Ocotoxco, Yauhquemecan, Tlaxcala.
Fotografía: Archivo del Centro INAH Tlaxcala.

Y finalmente en el último año, se han enfocado los esfuerzos en el registro de la expresión en riesgo del proceso artesanal sobre la elaboración de campanas en la localidad de El Rosario Ocotoxco, así como la propuesta de un plan de salvaguarda urgente, pues la tradición la conservan tres familias y está en vías de desaparecer, una tradición que data de hace casi 500 años, pues las investigaciones etnohistóricas nos hablan de que el territorio antiguo que conformaba el señorío de Atlihuetzia conserva la primera campana de América Latina y los restos del horno en el que fue elaborada. Los testimonios alrededor de la expresión y un documental de nombre *La voz del fuego*, son parte de los materiales que conforman el fondo de rutas y sendas.

Los testimonios alrededor de la expresión y un documental de nombre *La voz del fuego*, son parte de los materiales que conforman el fondo de rutas y sendas.



Muestra en el Rosario Ocotoxco, Yauhquemecan, Tlaxcala. Diciembre, 2023. Fotografía: Archivo del Centro INAH Tlaxcala.



Muestra en Atltzayanca, Tlaxcala. Diciembre, 2023. Fotografía: Archivo del Centro INAH Tlaxcala.

Hoy estos acervos se encuentran albergados en el recién inaugurado Centro de Documentación Ángel García Cook, acervo bibliográfico que fue donado por la familia del destacado investigador y que se ubica en las instalaciones del Palacio de la Cultura de Tlaxcala y dentro de los fondos documentales el Archivo de la Palabra de Tlaxcala. Bien vale destacar e invitarlos a conocer que varios de los resultados de investigación se encuentran publicados en la sección de patrimonio cultural inmaterial de este mismo suplemento.

INAH Tlaxcala INFORMA

A partir del impacto de los efectos antropogénicos (todo aquello que resulta de las actividades de los seres humanos o producidas por éste), registrados a lo largo del río Atoyac e inmediaciones, la participación del Centro INAH Tlaxcala, a través de la zona arqueológica de Cacaxtla-Xochitécatl en coordinación con la comunidad de San Miguel Xochitecatitla y San Miguel del Milagro, en el municipio de Nativitas, ha sumado esfuerzos y se enfoca con estrategias que hacen partícipe a todos los sectores sociales.

Con la exposición titulada "Memorial Voces del Río Atoyac", las niñas y niños de la región plasmaron su visión particular sobre la contaminación del afluente y su impacto en la salud de las comunidades circunvecinas.



Facebook Instagram Twitter inah.gob.mx

Los adolescentes, alum@s de la escuela primaria Xicohtencatl, en la localidad, se unieron así a las estrategias con miras a lograr la concientización que lleve a una interacción más amigable con efectos positivos en la zona y su alrededor.

La muestra presentada del 17 al 30 de mayo, llegó a la primera sede de su jornada itinerante, a la Escuela Primaria General Domingo Arenas, de la comunidad de San Miguel Xochitecatitla, con el acompañamiento de la Z.A. de Cacaxtla y la coordinadora de "Por un Atoyac con vida" y el Centro Fray Julián Garcés Derechos Humanos y Desarrollo Local A.C.

Con el objetivo de acercar y sensibilizar a las infancias con esta problemática relevante y actual, la muestra recorrerá otras sedes escolares de la localidad. Una estrategia que espera incrementar el número de participantes y acciones sobre el particular y se replique en otras zonas naturales que requieren ser atendidas y evitar tanto su deterioro, como un daño irreversible.

¡Es hora de tomar conciencia y actuar!

#cacaxtlaxochitecatl #difusioncacaxtla
#RioAtoyac #porunatoyaconvida



¿Sabías que...?

Este 2024, el INAH sumó 85 años de historia y lo celebró el pasado 3 de febrero haciendo énfasis en su papel dentro del contexto actual en sinergia con los cambios en el devenir del país, ante los cuales refrenda su compromiso en la preservación del patrimonio nacional fundamentada en su misión de investigar, conservar, proteger difundir y divulgar para preservar nuestro patrimonio cultural.

En dicha conmemoración, el presidente de México, Andrés Manuel López Obrador presidió el acto protocolario efectuado en el Museo Nacional de las Culturas del Mundo (MNCM). Ahí, el director general del INAH, Diego Prieto Hernández, reiteró el compromiso de la institución al exaltar como siempre, una visión integral del patrimonio.

Desde su fundación, por decreto del entonces presidente Lázaro Cárdenas, el objetivo ante la impostergable protección de monumentos y bienes culturales, ha ido de la mano con el desarrollo social, en acompañamiento de grupos y pueblos originarios que enmarcan el sentido de identidad que tiene el disfrute y valoración del patrimonio cultural.



Como parte de la Secretaría de Cultura federal, el INAH ha registrado nuevos aciertos en el cumplimiento de su deber, como ha sido la repatriación de bienes culturales sustraídos del país; más y mejores áreas de competencia en el campo formativo a través de los centros universitarios como la Escuela Nacional de Antropología en Historia, creada en 1946, formando parte entonces, del Instituto Politécnico Nacional; con los salvamentos arqueológicos que se han venido realizando en las obras del Tren Maya, así como en el proyecto Chapultepec, Naturaleza y Cultura.

Una labor de más de ocho décadas que no solo suma tiempo, sino la entrega de sus cuerpos académicos y de investigación, de profesionales de las áreas sustantivas que hoy abonan al reconocimiento de la institución consagrada a la patria y su historia, con una visión de futuro.





ANIVERSARIO
44

15 de abril, 2024
44 aniversario del
CENTRO INAH TLAXCALA



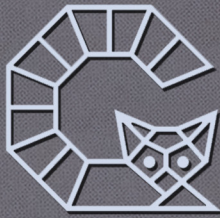

 inah.gob.mx

Sirva este espacio para hacer patente la empeñosa labor de la representación del INAH en el estado de Tlaxcala al crear y mantener el vínculo con la comunidad en la salvaguardia del patrimonio cultural y su divulgación, justo al cumplirse 44 años de que la oficina del Centro INAH iniciara operaciones, pues fue un 15 de abril de 1980, fecha que se estableció en el estado, ubicado entonces en el exconvento de San Francisco. Asimismo, este 28 de marzo, se cumplió el 43 aniversario de apertura del Museo Regional de Tlaxcala (MRT). La importancia que tiene el inmueble del conjunto conventual de Nuestra Señora de la Asunción –sede del MRT– en la historia del estado y de México, expone parte del quehacer del INAH y de su presencia

en Tlaxcala, pues en coordinación interinstitucional, dio el acompañamiento para alcanzar la declaratoria del complejo catedralicio como Patrimonio Mundial de la Humanidad en julio del 2021.



LA



HÍQUINAH

Suplemento
Cultural

Centro INAH Tlaxcala

ÓRGANO DE DIFUSIÓN DE LA COMUNIDAD DEL CENTRO INAH TLAXCALA

SECRETARÍA DE CULTURA

Alejandra Frausto Guerrero
Secretaría de Cultura

Marina Núñez Bernal
Subsecretaría

Omar Monroy Rodríguez
Administración y Finanzas

INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA

Diego Prieto Hernández
Director General del INAH

Pedro Velázquez Beltrán
Secretario Administrativo

José Luis Perea González
Secretario Técnico

René Alvarado López
Coordinador Nacional de Centros INAH

José Vicente de la Rosa Herrera
Director del Centro INAH Tlaxcala

Andrea Herrera González
Armando Moreschi López
Claudia Guadalupe Hernández García
Diego Martín Medrano
Gelvin Xochitomo Cervantes
Milton Gabriel Hernández García
Montserrat Patricia Rebollo Cruz
Consejo editorial

Milton Gabriel Hernández García
Coordinación editorial

Andrea Herrera González
Coordinación de difusión

Diego Martín Medrano
Corrección de estilo

Marcos Ramírez Torres
Formación y diseño

*Las opiniones vertidas en los artículos
son responsabilidad de los autores.*

Fotografías portada y contraportada:
Fábrica de "San Manuel"
Fábrica de hilados y tejidos "El Valor"
Archivo Histórico del Estado de Tlaxcala

Sugerencias y comentarios:
suplemento.cultural.inahtlaxcala@inah.gob.mx
f INAH TLAXCALA

CENTRO INAH TLAXCALA
Av. Benito Juárez 62, col. Centro, C.P. 90000
Tlaxcala, Tlaxcala.
Tel. 24624 90200, ext. 2348



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA

