



LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos

ISSN: 1665-8027

liminar.cesmecha@unicach.mx

Centro de Estudios Superiores de México y
Centro América
México

Zapata de la Cruz, Jenny

Tlaxcala: entre la modernización y la frontera del retroceso -del Prosperato a la Revolución Mexicana-

LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos, vol. VIII, núm. 1, junio, 2010, pp. 137-154

Centro de Estudios Superiores de México y Centro América

San Cristóbal de las Casas, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74516322009>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

TLAXCALA: ENTRE LA MODERNIZACIÓN Y LA FRONTERA DEL RETROCESO —DEL PROSPERATO A LA REVOLUCIÓN MEXICANA—

Jenny Zapata de la Cruz

Resumen: El siguiente trabajo se ha dividido en tres segmentos: el primero responde a la intervención del Estado en la modernización de Tlaxcala en la última década del siglo XIX; dicho análisis despliega las ideas del gobernador Próspero Cahuantzi y los proyectos progresistas de Porfirio Díaz que impactaron en la entidad. La segunda etapa expone el desgaste de las infraestructuras por el mal uso de los revolucionarios; como recta final se presenta el rumbo que tomó la entidad a partir de los años 20 del siglo XX. Con este trabajo se pretende enfocar:

1. Que la modernización en Tlaxcala es un proceso de larga duración dirigida por un Estado "paternalista" que se reflejó a finales a siglo XIX y principios del XX.
2. Y las vías de la modernidad progresista pueden apreciarse en la infraestructura y grupos de poder que se generan a su alrededor.

Palabras clave: Modernización, cambio social, evolutivo social.

Enviado a dictamen: 04 de febrero de 2010
Aprobación: 12 de abril de 2010
Revisiones: 1

Jenny Zapata de la Cruz, maestra en Desarrollo Regional por la Universidad Autónoma de Tlaxcala (CONACYT 2003-2005). Profesora de asignatura de la Universidad Tecnológica de León, en el área de Formación Sociocultural. Temas de investigación: 1) metodologías participativas para el desarrollo comunitario, 2) la modernización como instrumento de modernización en las políticas públicas en Tlaxcala y Guanajuato, 3) análisis de las tradiciones populares en Guanajuato. Correo electrónico: jzapata@utleon.edu.mx, kolen_6@hotmail.com.

Abstract: The following piece of work it has divided in three sections: the first one belongs to the intervention to state in the modernization of Tlaxcala to last decade XIX century; that analysis displays the ideas of the governor Próspero Cahuantzi and the progressive projects to Porfirio Díaz that they had a profound impact on state. The second stage set out deterioration of the infrastructures because of bad use of the revolutionary people; and finally it represents the course that the state took since the 20's of the XX century. This work focuses on:

1. That modernization in Tlaxcala is a long duration process direct by a "paternalist" State that it was manifested to the ends of XIX century
2. And the progressive process of modernity can appreciate at infrastructures and the groups of power that generate around them.

Key words: Modernization, social change, evolutionary social.

Introducción

El estado de Tlaxcala está situado en el centro oriente de la República Mexicana; colinda al noroeste con el estado de Hidalgo, al norte, sur y este con el estado de Puebla y al oeste con el Estado de México. En la actualidad es la entidad con menor superficie en el territorio mexicano, ya que su extensión territorial comprende 4,060.93 kilómetros cuadrados,

lo cual representa 0.2% del territorio nacional. Esta pequeña federación ha mantenido una comunicación terrestre amplia con el centro del país; con “el eje de comunicaciones que va del puerto de Veracruz a la ciudad de México. (...) los caminos de herradura que la cruzaron desde épocas tempranas y más tarde las vías del ferrocarril, la mantuvieron ligada al Golfo de México” (Rendón: 1996), fue su condición geográfica la que le dio la importancia en la modernización de sus rutas comerciales en el siglo XIX.

La red regional de la producción del pulque, textiles y productos agrícolas (ruta comercial trazada por influencia del río Zahuapan-Atoyac), se modernizó en el siglo XIX por las vías férreas que se impulsaron desde el periodo presidencial de Benito Juárez. Sin embargo, la importancia geoestratégica comercial y política de Tlaxcala tiene relevancia desde el proceso colonial español, por lo cual dichas vías de comunicación son de preeminencia histórica. Esta ventaja de la comunicación terrestre para Ricardo Rendón Garcini se traza en los valles de Nativitas y Panotla “a través de estas planicies fue por donde cruzaron los primeros caminos reales en la época colonial. Los valles de Apan y Huamantla representaban una vía natural de acceso para comunicar el puerto de Veracruz con la ciudad de México; lo mismo sucedió con el valle del sur para conectar las ciudades de Tlaxcala y Puebla” (Rendón, 1993: 71). No obstante su óptima cercanía y comunicación terrestre a estados importantes económicamente desde la época hispana, le afectó dicha condición con Puebla porque mantuvo a Tlaxcala en una influencia política-económica y la tensión constante de anexión durante el siglo XIX. A pesar del peligro que representaba Puebla, Tlaxcala supo mantener su independencia territorial bajo conveniencias, acuerdos económicos y políticos entre familias y localidades poblanas, protegiendo su autonomía hasta 1857, año en que se elevó a categoría de Estado Libre y Soberano, otorgándole la anexión de la localidad de Calpulalpan, que hasta esas fechas pertenecía al Estado de México.¹

Los movimientos militares y políticos del siglo XIX que brotaron en el ámbito nacional, como la Independencia Mexicana, la Guerra de Reforma, la invasión norteamericana y francesa, no fueron ajenas a la región de Tlaxcala. Estos hechos históricos fortalecieron las alianzas entre terratenientes y fuerzas políticas nacionales, lo cual nos hace reflexionar que, de alguna manera, los mencionados movimientos coadyuvaron a la dinámica de modernización de la infraestructura de rutas comerciales entre los años de 1860 hasta finales del siglo XIX, ya que Tlaxcala prestó sus servicios militares-políticos y lealtad en cada alzamiento armado nacional. Raymond Buve (1998) respecto a este punto de vista realiza un análisis interesante de la supervivencia política territorial de Tlaxcala, y respalda la hipótesis de que ésta ha sido una entidad dirigida desde las elites, a través de intereses locales y regionales, y no por sus recursos (naturales) que aportarían poco sustento económico al estado. Bajo estas prácticas de alianzas políticas y de conveniencias regionales se mantuvo la vida política, económica y social de la entidad hasta el Prosperato². El mismo Próspero Cahuantzi, en 1867:

[...] optó por defender el gobierno de Juárez y en 1876 colaboró bajo las órdenes del propio Díaz y de Manuel González; en la batalla del 16 de noviembre de aquel año librada en las inmediaciones de la hacienda de Tecuac, Tlaxcala, la cual dio victoria definitiva a las tropas de Porfirio Díaz (Rendón, 1993: 43).

Próspero Cahuantzi, a raíz de su participación en el Plan de Tuxtepec, fue ganando confianza hasta convertirse en el gobernador de Tlaxcala por 26 años. Según Rendón:

El apoyo brindado a Díaz por el coronel tlaxcalteca Próspero Cahuantzi sería ampliamente recompensado; Díaz permitió que Cahuantzi fuera gobernador de su estado desde 1885 hasta 1911. Se habría las puertas hacia la paz porfiriana: el anhelado “orden y progreso”

de la ideología positivista tan en boga en aquel tiempo (Rendón, 1990: 51).

El apoyo de Díaz a Cahuantzi fue inmensurable, así se reafirma en los años de 1894 hasta 1896, cuando tuvo problemas internos de rompimientos de alianza entre hacendados pulqueros por causa de su reelección, acusado ante el Congreso por la violación de las Leyes de Reforma, aunado a esto los ataques de sus enemigos poblanos. Ante lo dicho, el “presidente otorgó su apoyo a Cahuantzi, tanto para el asunto de la reelección, como para que el congreso lo exonerara de la culpa” (Rendón, 1993: 56) del incumplimiento a la Constitución Mexicana de 1857. Cahuantzi, como fiel aliado de Porfirio Díaz e hijo de su tiempo, salvaguardó los ideales porfiristas de la modernización, el progreso social y la paz, debido a lo cual se gobernó en Tlaxcala bajo estas ideas. Rendón ofrece una parte del discurso social de Cahuantzi, donde éste argumentaba que:

El deseo de los habitantes del estado por el progreso [...] los tiene alejados de las revoluciones y viviendo en plena paz [...] su progreso y su civilización cada día se hacen más notorios, y cada día también se entregan con mayor gusto y plena confianza a sus trabajos, sin el temor de los peligros que por lo común producen las conmociones sociales (Rendón, 1993: 48).

El gobierno de Cahuantzi estaba inmiscuido en el enjambre de la industrialización y de la inversión extranjera, pese a que éstas no invirtieron en obras públicas como la generación de energía eléctrica y la ampliación de rutas ferroviarias como ocurrió en otros estados. Sin embargo, sí se notó “el aumento de capitales en el estado como un testimonio de prosperidad. La multiplicación de fábricas textiles y, en menor grado de otras industrias de varias índoles” (Rendón, 1993: 49). Laura Tamayo, basada en Alba González, expone la decisión de Próspero Cahuantzi de hacer elásticas

las leyes para beneficio de los hacendados que desearan volcarse hacia la industria:

Un decreto de 16 de diciembre de 1870, que formó parte de la Legislación Especial del estado de Tlaxcala, incluye cuatro artículos que muestran la política estatal, estos dicen que: 3ero toda persona que establezca una fabrica nueva en el estado, o compre o impulse alguna fábrica, quede por este hecho exonerada de contribuciones por ella por el termino de diez años (Tamayo, 2004: 13).

Empero, en su administración no sólo existió capital del sector privado, pues su gobierno se caracterizó, a diferencia del federal, por un paternalismo³. Según Ricardo Rendón (1993), las inversiones para obras municipales o por distrito se ejecutaban con inversión gubernamental, privada o mixta. Quizá por su obsesión de materializar el progreso, Próspero Cahuantzi invertía capital estatal para ejecutarlos en obras de modernización en los municipios principales del estado. Carlos Bustamante, en su análisis sobre este proceso de modernización, vinculado con la política urbana de Cahuantzi, señala que fue interés el crear “una imagen progresista en la capital del estado. La modernización de la sociedad tlaxcalteca fue uno de los objetivos del gobernador” (1999:163) frente a una Tlaxcala predominantemente rural.

Proyectos de modernización:

a) El tren llega a Tlaxcala...

Apizaco fue uno de los primeros municipios que entró en la dinámica del cambio de infraestructura en vías de comunicaciones terrestres (férreo). En 1867 se inauguró la vía México-Apizaco a través de Apan del estado de Hidalgo; en 1869 se amplió el ramal al municipio de Tlaxcala y Puebla y, finalmente, en 1873 quedó terminado el trayecto México-Veracruz vía Orizaba, y se le dominó

Ferrocarril Mexicano; el telégrafo llegó a la entidad en 1869, el cual se fue vinculando con las estaciones del tren en ciudades con mayor relevancia económica, para 1921 existía una red de telégrafo en los municipios ferrocarrileros de actividad pulquera, textilera y trigueras como Apizaco, Santa Ana Chiautempan, Tlaxcala y Tlaxco.

Las comunicaciones modernas de la época renovaron e instalaron la infraestructura del estado, y cambiaron el valor regional de las localidades que atravesaba a Tlaxcala de noreste, centro, sureste y suroeste, siguiendo el cauce del Alto Balsas-Zahuapan (véase el mapa 1), logrando convertir a Tlaxcala en uno de los principales estados mejor comunicados del país. Con el paso del tren y la llegada del telégrafo a finales del siglo XIX, la región de la cuenca del Zahuapan elevó la renta de las tierras, sobre todo aquéllas que quedaban mejor comunicadas. De igual manera, aceleró la movilidad de los pobladores a la zona centro norte, centro sur de México, Veracruz, Puebla e Hidalgo.

La apertura de las vías férreas en Tlaxcala (en el siglo XIX), no sólo comunicó al estado con las ciudades próximas, sino que amplió los recorridos al interior de la entidad y la importación de otros productos. El centro del estado (actualmente el municipio de Tlaxcala) permaneció conectado con Santa Ana Chiautempan, Apizaco; y Apizaco ampliaba el contacto hasta Huamantla, Soltepec, Apan “del estado de Hidalgo” y Calpulalpan.

De esta forma se tejió la primera red regional-comercial por iniciativa federal. A través de la infraestructura se logró comercializar los productos del pulque y los materiales textiles entre las fincas rurales y las ciudades cercanas, pues desde mediados del siglo XIX el pulque y la industria textil, seguida de la producción del trigo y la cebada, eran las principales fuentes de trabajo e ingreso estatal.

Durante este periodo del Porfiriato y el Prosperato se mantenía una crisis agrícola de pequeñas haciendas en el estado, de tal modo que la incursión del tren

ayudó a afianzar los mencionados sectores productivos, convirtiendo en “los únicos centros de importancia económica comercial y textil a San Pablo Apetatitlan y Santa Ana Chiautempan” (Buve, 1988: 8) “municipios textiles”, así como a las haciendas El Rosario y Mazaquihuac, las cuales eran grandes productoras de pulque, y que colindaban con Hidalgo, teniendo una cercanía importante con la ciudad de México (principal consumidor del pulque), consagrándose el norte y el centro como motores del “progreso” estatal.

Aunada a las rutas trazadas por iniciativa del gobierno de Porfirio Díaz, se abrieron tramos ferroviarios particulares que se entroncaban con el Ferrocarril Mexicano y el Interoceánico (uno de estos entronques se llamó Agrícola del Valle de Nativitas). Al respecto, señala Rendón:

Hacia finales del Prosperato había 40 líneas locales, con una extensión total de 267 kilómetros; de ellas, sólo dos se encontraban abiertas al público, el resto era para uso privado. Por medio de esta línea se comunicaban alrededor de 25 haciendas, diez de las cuales se conectaban de manera directa con la estación norteña del Soltepec del Ferrocarril Mexicano (1993: 176-177).

Los resultados de la ventaja de la modernización de infraestructura del transporte no fueron inmediatos pero sí de gran ayuda. Según Rendón (1990), el uso del tren contaba con altos aranceles, y este factor económico no le era del todo remunerable a los hacendados tlaxcaltecas, lo cual orilló a mantener el transporte de los productos de forma tradicional, es decir, por mulas y burros, por medio de las vías alternas, como algunos caminos ya brechados desde el siglo XVII, recuperando, de este modo, las vías reales de la Colonia.

Esta situación nos lleva a repensar que la modernización no es la única vía del cambio social económico, ni es una acción inmediata de aceptación, sino, más bien, fue una alternativa más para el

soporte económico regional y local. Como reflexión a esto, es preciso señalar que la modernización de la infraestructura del transporte comercial del hacendado tlaxcalteca realizó una simbiosis entre lo nuevo y lo viejo de las rutas comerciales para beneficio propio. Dicha situación de los fletes culmina después de 24 años con la construcción del Ferrocarril Interoceánico inaugurado en 1883 y concluido en 1891; es decir, inicia una competencia entre líneas férreas, y esto hace el abaratamiento de los fletes en los transportes de los productos. Las rutas ferroviarias de mayor peso en la entidad fueron dos: el Ferrocarril Mexicano y las Líneas Nacionales, que en su primer momento se llamó Ferrocarril Interoceánico, las cuales para 1921 aún las registraba el Departamento de la Estadística Nacional como útiles para la economía y el servicio a la sociedad tlaxcalteca.⁵

Sin duda, la expresión de la primera modernización en Tlaxcala fue la era del progreso durante el Porfiriato y Prosperato. El paso del tren trajo modificaciones al territorio nacional y estatal. La modernización de los territorios donde el tren abrió nuevas rutas de comunicación no fue provocada por las mismas causas económicas y geográficas que impulsaron la empresa del ferrocarril en ciudades como Guanajuato, San Luis Potosí, Zacatecas e Hidalgo, que contaban con grandes yacimientos de oro y plata. El arribo del ferrocarril en Tlaxcala fue por circunstancias particulares, que no acontecían en el ámbito nacional. En Tlaxcala se contaba con una alta población que pudo ser el motivo de inversión de dicha empresa, ya que Tlaxcala ni siquiera era atractiva por sus recursos naturales.⁶ El territorio de Tlaxcala no ofrecía grandes expectativas⁷ para la siembra a gran escala, debido a su conformación accidentada compuesta de laderas y cañadas, así como la falta de agua. A esto habrá que agregar que para el Prosperato el territorio estaba sumamente fraccionado entre haciendas, ranchos y terrenos comunales; por ejemplo, en el año de 1890 se trató de poner en práctica la ley federal sobre colonización y deslinde de terrenos

baldíos, que no se pudo llevar a cabo porque se evidenció que desde la época colonial ya no existían baldíos, ni demasías, ni hueco qué repartir. Por si fuera poco esto, Tlaxcala tenía graves dificultades en las finanzas públicas y problemas territoriales con Puebla. Estaba, debido a ello, políticamente inestable, lo cual no hay duda que repercutía en su economía, por tanto sus inversiones en cuestiones de infraestructura se reducían a nada, porque basta reconocer que “sus recursos monetarios, entre 1867 y 1888 el presupuesto de sus egresos era hasta de 15% mayor que el de ingresos” (Rendón, 1990: 50).

Por otra parte, la agricultura en Tlaxcala desde el siglo XVII se hallaba en constata crisis. Según Carlos Sempat (Assadourian, 1999: 40), esta racha de malas cosechas del maíz se debía a la inclemencia de la naturaleza, lo cual nos hace cavilar que la crisis agrícola que se vivía a nivel nacional en el siglo XIX en Tlaxcala se venía dando hacía dos siglos antes, pero el tipo de economía y producción correspondían en similitud con las técnicas de producción tipo mixta, quizás empleadas desde la época mesoamericana y modificadas en la época colonial, por tanto la producción agrícola a gran escala “si así le podemos llamar” estaba en manos de españoles desde el siglo XVII en esta región del altiplano.

Podemos ilustrar que la lealtad de Próspero Cahuantzi a Porfirio Díaz, y la influencia de ciudades como Puebla, México e Hidalgo y la relativa cercanía del puerto de Veracruz, la mano de obra y el recurso agua del Zahuapan-Atoyac en los valles de Nativitas y Panotla, ayudaron para el desarrollo e inversión de la industria pulquera y textil. Fueron éstos los motivos de la modernización de las vías de comunicación en Tlaxcala, más no el desarrollo ni el impulso de la agricultura local. La agricultura no fue ni era el objetivo de la modernización de la infraestructura en Tlaxcala del Gobierno federal, pero sí lo fue para Cahuantzi, quien apoyó la producción del cereal en el sureste, y en norte la manufactura del maguey en pulque y los aserraderos. El tren recorrió simplemente el espacio

del norte del estado, donde se localizaban las haciendas pulqueras, el centro y sur de Tlaxcala donde estaban instaladas las industrias textiles y las haciendas de trigo, cebada y los molinos de trigo. La incursión del tren ayudó al desarrollo económico de esta región por tres motivos:

1. El norte, centro y sur son el espacio donde existe mayor agua del Zahuapan, ya que el grueso del cauce se desliza con mayor intensidad en esta región del Alto Balsas, y por obvias razones se fue construyendo y desarrollando como líder de la economía estatal en el último cuarto del siglo XIX.

2. El centro y sur de Tlaxcala son las más pobladas en toda la entidad desde la época colonial, lo cual se traduce a mano de obra para las haciendas.

3. Por último, el norte, centro y sur son las mejores vías para llegar a Puebla y a la ciudad de México; es decir, ningún factor de mayor peso económico atrajo a la inversión extranjera, pues no había minerales, sólo sus alianzas políticas, y la gran producción pulquera y textil, y la “suerte de estar en medio de ciudades importantes”.

b) La energía eléctrica signo de modernización

Próspero Cahuantzi no sólo apoyó la modernización de las rutas comerciales, sino que fue modernizando a la capital del estado y a algunas localidades de mayor producción pulquera y textilera al ritmo nacional. Consideraba que: “el signo más veraz y tangible del progreso que Tlaxcala estaba logrando, a semejanza de lo que ocurría en la mayor parte del país, era el desarrollo de obras públicas que se realizaban” (Rendón, 1993: 50). En una primera etapa del Porfiriato, Cahuantzi impulsó las redes ferroviarias a través del capital privado y de la generación de energía eléctrica. Para 1889 existían en la capital de la República dos empresas eléctricas:

En 1906, Tlaxcala aún se iluminaba con mecheros de petróleo. Sin embargo, José García Sánchez, en su libro *La electrificación en Tlaxcala 1905-1961*, señala que esta entidad fue una de las primeras de la República

en electrificarse, tomando energía del río Zahuapan. Dicha inversión estaría al servicio de las fábricas de hilado y tejidos La Estrella, por construirse en Santa Ana Chiautempan, lo cual fue aceptado por el Congreso del estado el 29 de diciembre de 1905, pero sería hasta 1908 cuando la capital de Tlaxcala conocería la energía eléctrica de uso industrial (textil) y el alumbrado público. Esta obra y empresa eléctrica en cuestiones de inversión fue un tanto atípico, ya que en gran parte del país la creación de la energía eléctrica estuvo en manos de empresas trasnacionales, pero en Tlaxcala la financió el Estado con recursos públicos. Al respecto, apunta Bustamante: “que dependían angustiosamente de los impuestos provenientes de las propiedades rurales” (1999: 163).

Aquí cabría preguntarse ¿por qué no surgió una compañía que invirtiera en Tlaxcala?, ¿quién querría invertir para la generación de la electricidad? Sin duda, no era atractiva la entidad, pues el uso de este recurso en ciudades como Guanajuato estuvo ligado con la minería, y por lo expuesto hasta el momento Tlaxcala poco ofrecía para la inversión de extracción mineral. Las industrias textiles funcionaban con técnicas coloniales, y otras construían sus propios generadores de electricidad. Al parecer, al coronel Próspero Cahuantzi sólo le interesaba la modernización del estado sin importar cómo y con qué dinero lo haría. Consiguió invertir en la obra con 65 mil pesos⁸, y sostuvo la operación de dicha empresa con recursos del Estado para la parte central de Tlaxcala. Esta inversión de la energía eléctrica fue en realidad una carga para el erario público, y a favor de la industria textilera, con mínima ventaja para el sector agrícola, aunque exclusivamente los allegados de Cahuantzi se beneficiaron, pues les facilitaron bombas hidráulicas de regadío. El propio Próspero Cahuantzi colocó una bomba en su rancho La Roseta, y una más en las Huertas de San Francisco.⁹ El impulso a la empresa de la energía eléctrica no abasteció a toda la entidad, sólo a sectores importantes de tendencia textil, como Santa Ana Chiautempan, Apizaco y Tlaxcala-municipio, por

ser la capital y centro administrativo de la entidad. Las bombas de regadío únicamente fueron empleadas en los sectores aledaños a las propiedades de Cahuantzi.

La modernización de la infraestructura tlaxcalteca, como en muchas partes del país, no fue para todo el grueso de la sociedad, sino para aquellos dignos de pertenecer al desarrollo del progreso. García Sánchez, citando al periódico *El Popular*, reafirma el espíritu progresista evolucionista de Próspero Cahuantzi y de su gobierno inyectado por Díaz. Al respecto, afirma:

Tlaxcala no ha sabido quedarse a la zaga en el gran movimiento evolutivo que la inteligencia que preside de los destinos de la Nación, ha sabido imponer a ésta y que poniendo en parangón en Tlaxcala moderno con el Tlaxcala de hace veinte años, el progreso ha alcanzado en aquel territorio es de tal manera patente, que no hay punto de comparación entre uno y otro (Sánchez, 1978: 8).

Es un hecho que la modernización de la infraestructura en Tlaxcala a finales del siglo XIX nada tenía que ver con los intereses de los campesinos, sino con la clase hacendada industrial¹⁰ (y pulquera) donde la incursión del tren modificó el territorio estatal y les brindó la oportunidad de la comercialización de manera rápida.

Del Prosperato a la Decadencia... ¿por la Revolución Mexicana?

Después del auge registrado a finales del siglo XIX en la industria pulquera y textil¹¹ en la década de los años 20 del siglo XX, en Tlaxcala estuvieron en descenso estas dos formas económicas más importantes del estado. La crisis económica y el discontinuo proceso de modernización llegaron con la Revolución Mexicana, donde una gran cantidad de haciendas fueron desmanteladas, provocando al interior del estado grandes pugnas por la repartición de la tierra entre campesinos, hacendados y el gobierno estatal. Aunado a

este estancamiento económico, político y social en esta pequeña entidad, se sumaron los desacuerdos internos de los líderes de la Revolución, los cuales respondían a los problemas de los líderes nacionales.

Todo indica que entre 1910 y 1915 los campesinos de Tlaxcala estuvieron afiliados al zapatismo, dirigidos por el agrarista Domingo Arenas, lo cual los mantenía ocupados en la lucha por la repartición de las tierras, olvidando la inestabilidad del territorio; sin embargo, tal estabilidad no podía llegar sin acuerdos entre los mismos revolucionarios y la clase hacendada. Esta falta de convenios provocó, a fin de cuentas, la “progresiva salida de las elites locales, principalmente pulqueras, pero sobre todo a partir de 1914 cuando se agudizó la lucha entre las fracciones arenistas y constitucionalistas a través de las guerras de guerrillas” (Bustamante, 1999: 164). Entonces, desde 1914 los arenistas y rojistas se fueron dividiendo y apoderando del espacio geográfico de Tlaxcala, en particular las rutas del tren y de las haciendas más importantes económicamente, ocupando en gran medida la parte central y sur de la entidad.¹² Esta expansión y luchas entre líderes revolucionarios tlaxcaltecos fueron las que terminaron por desorganizar las alianzas políticas que se tenían desde la Colonia con las elites dirigentes a nivel nacional, lo cual Cahuantzi aprovechó para el desarrollo de ciertas localidades.

En 1916 parecía vislumbrarse una alianza entre Carranza y Domingo Arenas, a la cual Arenas había accedido, sin embargo, al siguiente año, el 30 de agosto de 1917, fue asesinado; ante este hecho se desmembró el movimiento arenista, y Carranza en 1918 convocó al estado para hacer elecciones del Poder Legislativo y Judicial. Era evidente que el asesinato de Arenas fue una táctica de triunfo de los constitucionalistas para favorecer a su homólogo Máximo Rojas, pues Rojas pronto recuperó la administración estatal una vez muerto Arenas.

Desde 1917 se venía creando el Partido Liberal Constitucional en Tlaxcala, el cual apoyaba a Álvaro Obregón. En 1926, por influencia de Plutarco Elías

Calles, el partido se volcó hacia el “socialismo”, pero sin asegurar el “progreso” y desarrollo social de la entidad, que se estaba rezagando al ritmo nacional. En nada cambió la situación social y económica de la entidad. Es claro que el Partido Socialista de Tlaxcala (con origen en el Partido Liberal Constitucional) no tenía el objetivo de beneficiar a la masa popular, sino restablecer la clase burguesa, lo cual no tranquilizó el enfrentamiento entre los campesinos y la elite política, ni modificó la situación de atraso de la infraestructura económica destruida por la Revolución.

La lucha armada y la redistribución de la tierra entre los años de 1914 y 1918 fueron factores determinantes para el debilitamiento económico de Tlaxcala. La fragmentación y el desmantelamiento de las haciendas provocaron la caída del pulque y la inestabilidad económica de varias fábricas textiles, debido a lo cual se vino en picada el proyecto de modernización del Prosperato que, en gran medida, sostenía estas dos industrias. Las rutas del tren estaban todo el tiempo al acecho de los bandos revolucionarios, y los fletes fueron cada vez en aumento, perjudicando el transporte del pulque, de los textiles y de los productos agrícolas, con la intención de destruir los latifundios y llevarlos a la banca rota, asunto que si se cumplió, no fue de manera inmediata.

Se emitieron leyes dirigidas a los productores-hacendados, mandatos que intentaban detener los abusos y excesos de los precios de los productos básicos. La inestabilidad política afectaba estas leyes, las convertía en efímeras y, por tanto, no se cumplían. De igual modo, eran efímeros los gobiernos durante la Revolución, y sin una administración estable poco se podían respetar los estatutos y restablecer el “progreso”. Al parecer, los líderes tlaxcaltecos dentro de sus prioridades tenían el restablecer el “orden político”, y no así la estabilidad económica y el desarrollo social, con lo cual se daba la idea de ir contra corriente del orden nacional. En los años 20 la administración federal estaba cambiando las normas y leyes para el control de

los recursos naturales. Elías Calles retomaba el progreso del país con la idea de órganos administrativos, como la Comisión Nacional de Irrigación hecha para modernizar los sistemas de riego en el uso intensivo de la agricultura y la industria.

A nivel nacional se impulsaba la modernización de la infraestructura del primer y segundo sector con construcciones de grandes presas, mientras que en Tlaxcala la política absorbía la atención de la elite dirigente, y en nada se preocupaban por establecer el orden de la infraestructura. Tal es el caso de la capital del estado, que durante 1911 y hasta 1920 no se articuló ningún tipo de programa para mejoras de la infraestructura urbana. “[...] Por el contrario, trató de dar salida a las condiciones imperantes en la ciudad a través de diversos permisos a los habitantes para que conectaran tuberías a las redes de agua potable y energía eléctrica” (Bustamante, 1999: 169).

Para los años 30 se vinieron disputas políticas, enfrentamientos violentos entre partidos locales, agudizando la situación social y económica en la entidad. En 1933 gana la gubernatura el Partido Nacional Revolucionario con Adolfo Bonilla, quien desata una encarnizada lucha con sus rivales del Partido Socialista de Tlaxcala; durante este mandato no se logra estabilidad, sino se vuelca hacia la precariedad en obras públicas, sin lograr establecer un orden social. La situación política afecta al restablecimiento de las alianzas entre los políticos de orden local y nacional. Si bien esto fue una de las formas de “modernizar” y dar estabilidad a la entidad desde la Colonia hasta el Porfiriato, no sería así durante y después de la Revolución Mexicana, donde el peso de la política de tipo “bandos políticos” rompen los acuerdos entre los dirigentes estatales y federales. El quebrantamiento de las alianzas con el gobierno federal es claro cuando Lázaro Cárdenas concluye su alianza con Plutarco Elías Calles y lo destierra del país; esto repercute en Tlaxcala porque se forman grupos a favor de ambos. En 1933 Bonilla pertenecía a la afiliación callista, y su

forma violenta de gobernar coloca en una situación de indiferencia a Tlaxcala en el ámbito nacional, es así que Cárdenas voltea la cara a Tlaxcala durante su mandato. A finales de 1936, Ramírez con respecto a este asunto, apunta:

[...] 1936, termina por no interesarle a nadie lo que sucedía en esta entidad. Ya que ningún interés tenía las autoridades federales en meter las manos en el embrollo de Tlaxcala después de cuatro años de reiterados conflictos, la Secretaría de Gobernación adopta la táctica del tortuguismo al darse cuenta de que el problema no le interesaba a Cárdenas (Ramírez, 1986:333).

Este hecho de que a Lázaro Cárdenas no le interesara poner orden en Tlaxcala afectó el impulso del primer sector, no se destinó presupuesto a las obras hidráulicas; mientras tanto se modernizaba al norte y bajío del país, Tlaxcala se hundía en el olvido por sus conflictos políticos, permaneciendo estacionado en la bella época del Prosperato. El tiempo parecía ir en contra de la modernización, todo aquello que fue nuevo se hacía cada vez viejo y atrasado, haciendo que la capital del estado y toda la entidad se convirtiera en un “gran pueblote”. Dicha situación se manifiesta hasta los años sesenta, con un atraso eminente en los servicios básicos a la sociedad. Ante estos hechos, el atraso y el retroceso de la modernización mostraban el estancamiento de la entidad a principios del siglo XIX, reflejados en el uso de la vieja infraestructura del Prosperato para los servicios básicos del agua y alumbrado público y privado.

Como hemos analizado, los primeros 30 años del siglo XIX en Tlaxcala estuvieron sujetos a la inestabilidad política, lo cual hacía de esta entidad un lugar inseguro para inversionistas de la industria, así como para el impulso de la agricultura, ya que a la muerte de los principales líderes revolucionarios, como Domingo Arenas y Máximo Rojas, los gobiernos violentos volcaron a la elite gobernante en una fijación

por la pugna del poder político, prestando poca atención al desarrollo social y económico de la entidad, y poco se concentraron en la planeación de una nueva modernización; fue el caso del gobierno Bonilla.

Mientras el Estado mexicano a partir de la Revolución se hacía “dueño” y administrador de los recursos naturales, el estado de Tlaxcala sólo recibía ayuda del gobierno federal para el reparto agrario. Sin embargo, para los años 20 y 30 la nación había iniciado a construir el camino de la segunda modernización. Tlaxcala ante este proceso de modernización se mantenía sumergida en pleitos agrarios, sin considerar y sin ser considerada para la apertura de construcciones de grandes obras hidráulicas para el agro, ni para la apertura de nuevas fuentes de energía eléctrica, importantes para el sector industrial y para la sociedad en general. Después de este proceso de industrialización textilera y pulquera, Tlaxcala se quedó creyendo que el reparto agrario era la mejor forma de desarrollar la entidad. Para muestra están los documentos oficiales, como los informes de gobierno, que no paran de hablar del reparto de las tierras y de la formación de los ejidos.

La modernización de Tlaxcala entre discurso y la realidad social del siglo XX

A finales de la década de los 30 se intenta poner orden en la economía estatal a través de la industrialización, emitiendo en 1937 “la primera ley de fomento industria, con el fin de promover la transformación de una Tlaxcala agraria y rural en una urbana e industrial” (Rendón: 1996), pero de nada servían estos intentos sin el apoyo económico de la federación, ya que los recursos tanto naturales como económicos eran precarios incapaces de sostener una modernización en la infraestructura comercial y urbana, considerando que es la modernización la que sostiene el desarrollo de la industrialización.

En 1941 por decreto presidencial se autorizó el 24 de septiembre, la creación del Consejo Mixto de

Economía Regional en el Estado (modificado en 1943). Dicho proyecto tenía cometidos en acciones agrícolas, como hacer gestiones monetarias en el plano federal para los ejidatarios, de igual forma buscar apoyos de las secretarías federales, una de ellas era la de Recursos Hidráulicos, según el discurso era para bien del campo. En realidad, este plan económico sólo fungió como gestor o mediador entre los ejidatario, como órganos administrativos que operaba a escala local. Asimismo, su trabajo consistió en buscar recursos monetarios y hacer trámites burocráticos, por ello, este plan no era para los municipios, sino para el Estado. El plan sirvió para limar las perezas, inspeccionar y mantener la “paz” entre los campesinos y el Gobierno; es decir, se crea para controlar los problemas del reparto agrario y no para “modernizar” o crear alternativas de desarrollo económico regional, tal como podría pensarse por el nombre de dicho plan. Esta situación la constata el ingeniero Manuel Santillán en su informe como gobernador en 1944, en la sección “Organización agraria y ganadera”, donde dice:

En colaboración estrecha con el H. Consejo Mixto de Economía Regional del Estado, ha desarrollado importante labor, interviniendo en conflictos que se presentan entre los ejidatarios o entre ejidos, solucionándose en el mejor tiempo por vía conciliatoria. La rapidez y eficacia con que estos conflictos han sido solucionados permiten que los ejidos se mantengan tranquilos y dedicados de lleno a sus labores de producción (Santillán, 1944).

Sería en 1945 cuando este Consejo Mixto de Economía Regional del Estado de Tlaxcala¹³ se planteara el desarrollo de la entidad. Este documento evidencia el deseo por recuperar el paso gigante de la modernización, considerando al campo como una entidad atrasada. Tal situación se expresa en el apartado de “Acción agraria”, orientado hacia la recuperación de la economía rural a través de técnicas modernas de siembra; sin dejar

de lado el fomento a la industria, aunque no como factor de prioridad. Pese a que este documento estaba estructurado para la recuperación del agro como motor de la económica, ya se proponían y se consideraba incentivar el sector industrial; para sustentar lo dicho se expone lo manifiesto en el Consejo Mixto de Economía Regional del Estado de Tlaxcala, del año de 1945, en su apartado dedicado a la industria:

Industria

II.- El consejo se propondrá llevar a acabo la industrialización del Estado. Deberá también en esta materia acordar y proponer las leyes que estime pertinente para el abastecimiento de nuevas industrias y fomento de las ya existentes.

Bajo el mandato del licenciado Rafael Ávila, que se suscribe en los años 40 del siglo pasado, se informa ante la Legislatura Local XXXVIII que al ramo industrial se le apoyará con leyes necesarias para protección y fomento, e incitando a la formación de la Cámara Industrial. La formación de la unidad industrial, ante lo escrito, sustenta la hipótesis de que la segunda industrialización inicia en 1945, con proyectos hechos por el gobierno. Para esta licitación cito al ex gobernador Santillán en su informe de 1945:

Economía

En el ramo industrial, por conducto de la Dependencia de que se viene hablando, el Ejecutivo a mi cargo está procurando otorgar una decidida protección legal a las industrias en proceso de organización e instalación, así como ha sugerido a todos los industriales tlaxcaltecos que organicen y constituyan una Cámara Industrial en esta entidad. Motivo de satisfacción es para mí poder informar a ustedes que el ejecutivo, con autorización de la H. XXXVII Legislatura del Estado, tiene propalada la venta de parte de los terrenos expropiados del año mil novecientos cuarenta y dos conocidos como ‘Vega del Río’ y en ellos se

establecerá la primera Unidad Industrial en esta Capital incluyendo Colonia Obrera y demás servicios. Los trabajos respectivos se iniciaran en el curso de este mes, posiblemente (Santillán, 1945).

Es claro que en 1945 se propone abiertamente y sin reservas un marco jurídico para la llegada de la industria, sin embargo, en estos años la preocupación se orienta en la modernización de la producción y circulación de la agricultura y del reparto agrario, sin perder el interés por el ideal del progreso y del desarrollo de Tlaxcala. Sería entonces tres años más tarde cuando el licenciado Rafael Ávila Bretón anuncia ante la H. XXXIX Legislatura Local “La nueva Ley de Protección a la industria”, y expide formalmente un marco jurídico para afianzar la industrialización, justificando la creación de fuentes de empleo y bonanzas para la entidad:

En dicho Ordenamiento se conceden extensiones totales respecto a los impuestos al Estado, hasta un largo plazo de veinte años, a favor de quienes estén dispuestos a hacer nuevas inversiones de carácter industrial en esta entidad y crear con ellas nuevas fuentes de trabajo y riqueza (Santillán, 1948).

Hasta aquí queda claro que la segunda modernización en Tlaxcala se tiene pensada desde la década de los cuarenta, mas ésta no es ejecutada de inmediato; lo que se expone es que en el marco de las ideas, propuesta por la elite que gobierna, se venía pensando el restablecer la modernización vía industrial. A estos hechos es a lo que se les llama un proceso histórico de la modernización, el cual inicia cuando las ideas se exteriorizan, y no cuando se ven reflejadas en forma material.

En 1956 la mayoría de la población estaba asentada en zonas rurales, lo cual confirma que la entidad era sobre todo rural, con una población de 61.23%, ante la urbana que era de 38.77%. La distribución del trabajo era, como es de suponerse, hacia el primer sector, la agricultura con un promedio de habitantes del 74,791, es decir, 70.32%

vivía del campo, mientras que 14.58% de la industria. Sin embargo, todos los proyectos venideros de secretarías y comisiones federales y estatales fue para darle otro giro económico a la entidad, para sostenerla con la industria. El crecimiento demográfico se sumó a las cuestiones rurales como un factor negativo y como un objetivo más para el impulso del progreso en Tlaxcala, lo cual engargoló la urgencia del sector industrial. Esta peripecia se manifestó décadas atrás a escala nacional, de tal forma que se buscaban ejemplos extranjeros a situaciones locales para respaldar esta idea del cambio del campo a la industria: este ideal se puede leer en el siguiente párrafo, redactado por el senador Higinio Paredes en 1956:

La industrialización en Tlaxcala, debe considerarse como una medida salvadora y necesaria, en consideración a su elevado número de habitantes y a su escasa superficie. Tlaxcala debe iniciar su trayectoria por el camino de la industrialización; en primer termino aprovechando sus recursos naturales conocidos de los cuales se obtendrán beneficios insospechados.

Este tipo de argumento reafirmaba que lo rural era sinónimo de atraso, y que era considerado culpable de que la entidad estuviera en total rezago. Por tanto, habría que darle impulso a la industria, equipar al estado para hacerla más atractiva, hacer políticas y leyes que facilitaran su entrada. Ello ya se había pensado a mediados de los años 40, pero a partir de los 50, sobre todo a finales, se fueron haciendo tangibles, de tal modo que continuaron los discursos a favor de la industria.

La estructura de la ocupación en la entidad revela el carácter netamente agrícola de su economía, lo cual trae como consecuencia el bajo nivel de vida que predomina en el Estado, uniéndosele a lo anterior las pocas oportunidades de desarrollarse industrialmente, tanto por falta de capitales como por

débil de su mercado local (Banco Hipotecario Urbano y de Obras Públicas, 1959).

Esta clase de explicaciones negativas con respecto al medio agropecuario respaldaba el arribo necesario de la industria. Hubo discursos que usaban el dato duro para sostener una parte de la realidad de Tlaxcala, y esa parte de la realidad sí estaba sumergida en un atraso en la infraestructura y estructura, pues con las deudas públicas en pleno siglo XIX, donde sus ingresos principales se recaudaban por impuestos federales, representaban un 63.94%; la otra realidad estribaba en la inocencia del sector agrícola como el atraso de la entidad, pero este rezago se debía a la falta de capacidad de la política pública, a los pleitos por el reparto agrario y a que los recaudos principalmente eran federales. Los discursos de los gobernadores de la década de los años 40 se orientaban en la modernización de la entidad, quienes aceptaban y creían que si se tenían problemas de servicios sociales, como de electrificación, vías de comunicación moderna, drenaje y agua potable, era ahí donde debía iniciar el estado para hacer atractiva la entidad para la industria. El ingeniero Santillán, gobernador de Tlaxcala en 1944, iniciaba esta idea de modernización con un discurso enfocado al problema de la infraestructura, donde aceptaba que esto era “del dominio público el problema del servicio de la energía eléctrica del Estado, el más importante para su vida económica, por ser base de grandes fuentes de producción e instalación de nuevas industrias” (Santillán, 1944).

Las obras carreteras iniciaron a gestarse entre 1943 y 1944, ostentando el hecho histórico de tener, desde tiempo inmemorial, una amplia comunicación al exterior del estado por su posición geográfica. De tal manera se explicó que era necesario iniciar la apertura de vías de comunicación, las cuales atravesarían el estado de oriente a poniente y de norte a sur; sumado a esto la urbanización de sus principales poblaciones con agua potable y electrificación, que servirían para

el desarrollo industrial. Todo un ideal se formuló desde la década de los 40 para iniciar ese periodo de modernidad, pero estos argumentos sólo nos dejan claro que Tlaxcala era un territorio aislado del centro de México, pese a su cercanía con la “gran” capital del país.

A principios de 1956, el estado de Tlaxcala contaba con doce empresas suministradoras de energía eléctrica, las cuales en su conjunto tenían en su operación trece plantas, con una capacidad de mil 692.3 Kw., que comparada con la capacidad instalada en la república en la misma fecha, representaba apenas 0.9%; aunando al efímero sistema de alcantarillado del estado que se encontraba en precarias condiciones, las inversiones importantes para estos servicios (luz y alcantarillado) inicia en el año de 1956, donde evidentemente las primeras obras de gran importancia se destinaron para la capital de Tlaxcala. En 1959 se destinaron grandes inversiones para la energía eléctrica, mas no lograron cubrir toda la entidad; sólo había servicio de luz en diecisiete municipios, considerando que para aquellos años eran cuarenta y dos. Así, este servicio era insuficiente en nueve municipios, pero en otros cuatro no existía la energía eléctrica, lo que esto representa un 60.4% de falta de este servicio en Tlaxcala¹⁴. Continuando a través de la huella de los informes de gobierno, en 1961, según en el quinto informe de gobierno del licenciado Joaquín Molina Cisneros, el presidente de la República, licenciado Adolfo López Mateos, inauguró una serie de calles y ramificaciones eléctricas. Ello nos lleva a repensar que en los años 40 y a finales de los años 50 era muy lenta la modernización de la infraestructura. Este lánguido proceso de modernización, unos de sus principales problemas se debía a la distribución y gasto del estado; sus egresos desde 1953 al 1956 se destinaron al aparato administrativo, es decir, a la burocracia, siendo más lo que se gastaba de lo que ingresaba a la entidad. Para reafirmar este dato, basta observar la siguiente tabla.

Egresos del estado de Tlaxcala de 1953 a 1956

Egresos	1953	1954	1955	1956
Oficinas y administrativo	17.70%	17.57%	14.26%	44.27%
Seguridad pública	1.69%	1.84%	1.59%	0.63%
Salubridad pública	4.44%	5.74%	1.89%	0.09%
Educación pública	18.55%	21.12%	17.56%	16.88%
Previsión social	1.31%	1.44%	1.28%	0.44%
Diversos	20.67%	20.18%	21.35%	23.50%
Obras públicas y fomento	18.67%	15.86%	14.97%	13.15%
Deuda pública	11.07%	14.32%	17.43%	

FUENTE: Banco Hipotecario Urbano y de Obras Públicas, 1959.

Tal como se observa, el discurso es una parte de la realidad, pero estos datos muestran los gastos del estado en cuatro años, y el destino monetario no estaba preponderando, precisamente, las obras públicas y fomento. Esto parece contradictorio al discurso de modernizar dicha áreas. Más bien, de lo que hablan estos datos es de la lenta modernización de los municipios, y a esto debe agregarse la insolvencia financiera del estado incapaz de generar los suficientes ingresos para no depender de los recursos federales. Sin pasar por alto la problemática del reparto agrario, este argumento da una parte de la repuesta de la parsimoniosa modernización por un aparato administrativo incompetente para emprender la modernización estatal.

A manera de conclusión

La modernización progresista en Tlaxcala en el siglo XIX se vinculó directamente a tres factores de suma importancia, uno, a las alianzas de Próspero Cahuantzin con el gobierno de Porfirio Díaz, dos, a sus relaciones con los hacendados pulqueros y los dueños de las fábricas textiles y tres, a la inversión estatal en la infraestructura. La inestabilidad a la que se enfrentó la modernización tlaxcalteca se debió a que estos tres ejes se desgastaron y se derrumbó el escenario de la modernidad progresista,

considerando que el financiamiento del progreso pendía del hilo del Estado, un aparato social y político que el mismo Cahuantzi había iniciado a desbaratar por las malas relaciones que sostuvo a finales del siglo XIX con los hacendados. La infraestructura que se generó durante su gobierno con el bandolerismo revolucionario al interior de la economía y política social terminó por desgastar vías de comunicación e inversiones en la producción del pulque. “La de mayor importancia comercial por décadas en Tlaxcala, descendió (...), sobre todo como consecuencia de las altas tributaciones fiscales impuestas a las haciendas que cultivaban magueyes, de las campañas moralizadoras emprendidas por algunos gobiernos revolucionarios que prohibieron o limitaron la venta del pulque” (Rendón: 1996). La industria textil en la década de los 20 seguía estancada algunas, funcionando con técnicas coloniales y en pequeños talleres y “la comercialización se limitaba a los mercados locales o regionales, esto es, a los tianguis de Tlaxcala” (Rendón: 1996).

Se llega a la década de los 30 pretendiendo restablecer un orden económico, según Rendón hubo intentos de recuperación de las vías de comunicación arreglando carreteras y realizando nuevas rutas y expandiendo el transporte con el aumento de líneas de autobuses, asimismo menciona que el gobernador Cándida emite

un decreto en 1937 para el fomento industrial, proyecto que se retoma cuatro años después en el gobierno de Santillán. Empero nada de esto agilizó la modernización y la recuperación de la economía estatal, la entidad debió esperar la luz verde de la modernización a través de los decretos y secretarías federales. Para la década de los 40 Tlaxcala era eminentemente pueblerina, se encontraba atascada en el reparto agrario, —herencia de la Revolución Mexicana—, que colocó a la entidad entre la frontera de la modernización y el retroceso económico.

Gran parte del estancamiento de la infraestructura tlaxcalteca en el primer cuarto del siglo XX se debió a la lucha armada de la Revolución Mexicana y el proceso del reparto agrario, que generó pugnas por décadas entre el gobierno y campesinos-ejidatarios. El cuarto informe del gobernador Anselmo Cervantes Hernández, y en 1966, revela estos acontecimientos sociales, quizá no destapa del todo el problema social y económico de la época por ser un documento “oficial”, pero sí se puede reflexionar entre líneas la inestabilidad social tlaxcalteca por el reparto agrario:

La reforma agraria ha llegado a reducir la parcela a su mínima expresión, pues hay ejidatarios que tienen media hectárea de tierra, superficie insuficiente para sostener la familia y muchos carecen de ella. Esta es la causa que origina las inquietudes en el campo y que forma violenta manifestó el año pasado, con grave quebranto para la tranquilidad y producción; afortunadamente estas manifestaciones de rebeldía que se tradujeron en invasión de pequeñas propiedades han terminado; gracias a la compresión de los pequeños propietarios y campesinos; pero sobre todo, a la ayuda del señor Presidente de la República (Cervantes Hernández, 1966).

La mala administración del reparto agrario,¹⁵ pugnas políticas, el aumento poblacional en la década de los 40, las condiciones precarias del suelo, falta de agua,

escasas inversiones industriales, y el deterioro de la infraestructura hicieron de esta entidad hasta los años 60 un territorio atrasado bajo el concepto de la modernización. Pese a ello lo que tiene a favor Tlaxcala será su condición geográfica y comunicación terrestre al centro y Golfo de México, lo cual fue retomado en las siguientes décadas para la segunda modernización tlaxcalteca.

Notas

¹ Fue hasta el 1 de junio de 1857 cuando se reunió el Congreso Constituyente. El 9 del mismo mes tomó protesta el primer gobernador constitucional; votando el 3 de octubre del propio año de 1857 para la reforma de la Constitución del estado, la cual sufrió varias, hasta que, de acuerdo con la Carta Fundamental de la República del 5 de febrero de 1917, se promulgó la que actualmente rige, a partir del 16 de septiembre de 1918 (Departamento de la Estadística Nacional, 1921: 15).

² En 1876, Próspero Cahuantzi obtuvo el grado de coronel por mandato de Porfirio Díaz, y en el bienio de 1877-1879 fue diputado local, y para 1885 es electo gobernador del estado de Tlaxcala (dato tomado de <http://www.tlaxcala.gob.mx/>).s.l.

³ Considérese aquí el concepto de paternalismo como las acciones arbitrarias y autoritarias en las inversiones del Estado y la toma de decisiones de Próspero Cahuantzi en la modernización de las infraestructuras en Tlaxcala.

⁴ Para la ruta del Ferrocarril Mexicano desprendieron importantes ramales en la entidad, una de ellas en Apizaco, que termina en la ciudad de Puebla. Cruza los municipios de Barrón-Escandón, Santa Cruz Tlaxcala, Apetatitlán, Chiautempan, Teolocholco, Zacatelco y Xicohtécatl, pero su ruta primordial fue la línea directa a Veracruz, la cual penetró al estado por el noroeste, en terrenos de la hacienda de Soltepec, del municipio de Tlaxco, con una dirección inclinada al sureste, por donde sale después de cruzar la ciudad de Huamantla, y por los municipios de Xaltocan,

Barrón-Escandón Tetla y Xaloztoc. El interoceánico trazó su recorrido por el noroeste, en el municipio de Calpulalpan con dos grandes vías, que se desprenden de la estación de San Lorenzo, en el estado de Hidalgo. Una sigue el rumbo sur, por el rancho La Obra del citado municipio, en donde sube al oriente por corto tramo para inclinarse al sureste muy cerca de la línea divisoria con Puebla. En todo este recorrido atraviesa el territorio de Tlaxcala por Calpulalpan e Ixtacuixtla. Otra vía sigue la parte este del estado, cruzando la llanura pie grande y los municipios de Tlaxco, Atlangatepec y Tetla; para inclinarse cerca de la hacienda de San Mateo Piedras Negras, por los municipios de Xaloztoc, Huamantla y Cuapiaxtla, volviendo el rumbo a oriente, para salir del estado por el municipio del Carmen.

⁵ Si al caso por la explotación maderera.

⁶ Ya se mencionó que “las condiciones climáticas, pluviométricas, hidrográficas, del relieve y de la calidad de los suelos del estado de Tlaxcala, permiten deducir que, en general, sus recursos naturales no eran abundantes y que el trabajo agrícola resultaba muy difícil” (Rendón, 1993: 94). Además, a esto se le suma la falta de minerales importantes de extracción como oro (Au) y plata (Ag).

⁷ La mayoría de las fábricas de origen español.

⁸ Con valor de la época.

⁹ Hoy situada en la capital del estado.

¹⁰ Entiéndase como clase hacendada industrial a los dueños de grandes tierras para uso intensivo de la industria textil y pulquera, que tiene subordinada a una clase de obreros controlados con un régimen autoritario

¹¹ En 1910 existía una pequeña cantidad de diez fábricas textiles, no obstante, y debido al declive económico, en 1921 se redujo a seis.

¹² “Las fuerzas revolucionarias que actuaban a finales de 1914 y principios de 1915; a saber: a) las zapatistas, que atacaban los trenes que circulaban entre Apizaco, Tlaxcala y Orizaba, Veracruz, con el propósito de aislar a los constitucionalistas del Golfo, y que incursionaban

al noreste y el norte de Tlaxcala en donde encontraban provisiones y refugio, b) las constitucionalistas proveniente de Puebla, que con el curso de las tropas de Máximo Rojas trataban de organizar un gobierno en Santa Ana Chiautempan (poblado próximo a la capital del estado, por el que pasaba el ferrocarril), y de establecerse a lo largo de los ferrocarriles Mexicano e Interoceánico para mantener abiertas sus líneas de comunicación y aprovisionamiento con las ciudades de Puebla y Veracruz, y eventualmente extenderlas hacia la ciudad de México; c) las arenistas, aliadas al zapatismo, asentadas en el espolón de la Sierra Nevada, el Alto Atoyac y la parte oeste del sur de la entidad” (Leal-Menegus, 1987: 599-601).

¹³ Archivo Histórico de Tlaxcala, Sección Fomento, Serie Conservación de Suelos y Recursos Forestales, Recursos Hidráulicos y Administrativos.

¹⁴ En este mismo año, en 1959, sólo 21 municipios contaban con servicio de agua, y en siete municipios con drenaje.

¹⁵ Considerando que fue un estado atomizado desde la época del Prosperato.

Bibliografía

- Assadourian Carlos Sempat (1999), “El movimiento de la producción agraria en Tlaxcala”, en Menegus Margarita, Tortolero Alejandro (coord), *Agricultura mexicana: crecimiento e innovaciones*, México: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM.
- Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas (1959), Estado de Tlaxcala, Obras y Servicios Públicos, México: Editorial Estylo.
- Benítez Centeno, Raúl (1965), “El estado de Tlaxcala”, en *Revista Mexicana de Sociología*, mayo-agosto, vol. XXVII, núm. 2.
- Bustamante López, Carlos (1999), “Conflicto armado, poder y urbanización. La ciudad de Tlaxcala entre 1911 y 1920”, en Elsa Patiño Tovar y Jaime Castillo Palma (comps.), *Historia urbana 2do. congreso RNIU:*

- investigación urbana y regional balance y perspectiva*, México.
- Beve, Raymond (1990), “‘Ni Carranza ni Zapata’: ascenso y caída de un movimiento campesino que intentó enfrentarse a ambos: Tlaxcala, 1910-1919” en Katz Friedrich (comps), *Revuelta, rebelión y revolución. La lucha rural en México del siglo XVI al siglo XX*, México: Editorial Era, 2 volúmenes.
- Beve, Raymond (1998), “Política local en tiempos de guerra: Tlaxcala, México, en una época de violencia generalizada (1847-1867)”, en *Cuaderno AHILA*, núm. 6. (www.ahila.nl/publicaciones/cuadernos.html).
- Beve, Raymond (1998), “Un paisaje lunar habitados por bribones y sus víctimas. Mirada retrospectiva al debate sobre haciendas y los pueblos durante el Porfiriato (1876-1911)”, en R. Falcón y R. Beve (comps.), *Don Porfirio presidente... nunca omnipotente. Hallazgos, reflexiones y debates. 1876-1911*, México: Universidad Iberoamericana.
- Coatsworth, John H. (1998), *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato —crecimiento contra desarrollo—*, México: Editorial ERA.
- Córdova, Arnaldo (1973), *La ideología de la Revolución Mexicana. La formación de un nuevo régimen*, México: Editorial Era.
- Córdova, Arnaldo (1997), *La formación del poder político en México*, México: Editorial Era.
- Departamento de la Estadística Nacional (1992), *Censo general de habitantes, estado de Tlaxcala*, Talleres Gráficos de la Nación, 30 de noviembre.
- Díaz Núñez, Fernando (1994), “Tlaxcala: aspectos de la evolución de la industria manufacturera (1960-1988)”, en el apartado Regionales de la *Revista Universidad y Sociedad*, vol. 9, septiembre-octubre, México: Universidad Autónoma de Tlaxcala.
- Falcón, Romana (1998), “Límites, resistencia y rompimiento del orden”, en Romana Falcón y Raymond Beve (comp.), *Don Porfirio Presidente..., nunca omnipotente. Hallazgos, reflexiones y debates. 1876-1911*, México: Universidad Iberoamericana.
- Fabila, Gilberto (1998), *Tlaxcala tenencia y aprovechamiento de la tierra*, México: Centro de Investigaciones Agrarias, México.
- García Sánchez, José (1963), *La electrificación en Tlaxcala, 1905-1961*, México: Talleres Gráficos del estado de Tlaxcala.
- García Zamudio, Fernando y Zamora Ramírez Elizabeth (1996), “Tlaxcala: industrialización y nuevas vinculaciones regionales”, en Serrano Moreno Jorge R (coord.), *De frente a la ciudad de México ¿el despertar de los estados que la circundan?*, vol. I, México: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias-UNAM-vaq.
- González Jácome, Alba (1996), *¿Quién pagó la cuenta pública? Política, suelo y agua en el sureste de Tlaxcala 1916-1959*, México: Universidad Iberoamericana.
- Gutiérrez Álvarez, Carolina (2000), *Experiencias contratadas. Industrialización y conflictos en los textiles del centro-oriente de México, 1884-1917*, México: El Colegio de México.
- Gutiérrez Álvarez, Carolina (1998), “Organización y control de los trabajadores en la industria textil: el sistema social de la fábrica en el altiplano Puebla-Tlaxcala, 1892-1814”, en Romana Falcón y Raymond Beve (comp.), *Don Porfirio Presidente..., nunca omnipotente. Hallazgos, reflexiones y debates. 1876-1911*, México: Universidad Iberoamericana.
- Leal, Felipe y Margarita Menegus Bornemann (1987), “La violencia armada y su impacto en la economía agrícola del estado de Tlaxcala, 1915-192”, en *Revista de Historia Mexicana*, vol. XXXVI, núm. 4.
- Menegus, Margarita y Alejandro Tortolero (1999), *Agricultura mexicana. Crecimiento e innovaciones*, México: Instituto Mora/Colmich/Colmex.
- Orive Alba, Adolfo (1946), *Influencia del clima de México en la producción agrícola, los sistemas de riego y los resultados que de ellos se esperan. Problemas vitales de México*, (Biblioteca Enciclopédica Popular), México: Secretaría de Educación Pública.
- Paredes Ramos, Higinio (1956), *Problemas sociales y económicos del estado de Tlaxcala*, Tlaxcaltecas Unidos, Tlaxcala cuna de la nación junio de 1956.

- Ramírez Rancaño, Mario (1986), "Violencia armada en Tlaxcala bajo el gobierno de Adolfo Bonilla", en Carlos Martínez Assad (comp.), *Estadistas, cuadillos y caciques*, México: UNAM.
- Ramírez Rancaño, Mario (1986), "El socialismo en Tlaxcala 1926-1933", en *Revista Secuencia*, mayo-agosto, núm. 5.
- Rendón Garcini, Ricardo (1990), *Dos haciendas pulqueras en Tlaxcala, 1857-1884*, México: Universidad Iberoamericana, Tlaxcala.
- Rendón Garcini, Ricardo (1993), *El Prosperato Tlaxcala de 1885 a 1911*, México: Siglo XXI.
- Rendón Garcini, Ricardo (1996), *Breve historia de Tlaxcala*, México: El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas/Fondo de Cultura Económica. (<http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/estados/libros/tlaxcala/html/tlaxcala.html>).
- TamayoVásquez Laura (2004), *Política industrial en Tlaxcala (1937-1951)*, tesis para obtener el grado de licenciada en Historia, Facultad de Filosofía y Letras-Universidad Autónoma de Tlaxcala.
- Terán Bonilla, José Antonio (1998), *La construcción de las haciendas de Tlaxcala*, México: INAH.
- Zamora Ramírez, Elizabeth (1993), "Características de la Infraestructura industrial en Tlaxcala", en *Revista Universidad y Sociedad*, vol.5, México: Universidad Autónoma de Tlaxcala, noviembre 1993-enero 1994.

Informes de gobierno

Biblioteca del Congreso del Estado de Tlaxcala

- C. Isidro Candía, gobernador constitucional del estado ante la H. XXXV, periodo comprendido del 1 enero de abril de 1939 al 31 de marzo de 1940.
- C. Manuel Santillán, gobernador constitucional del estado ante el H. Congreso Local, el 1 enero de abril de 1944.
- C. Lic. Rafael Ávila B., gobernador constitucional del estado ante XXXVIII Legislatura local, 1945.

- C. Lic. Rafael Ávila B. gobernador constitucional del estado ante XXXIX Legislatura local, 1948.
- C. Felipe Mazarraza, gobernador constitucional del estado ante la H. XL Legislatura, 1951-1952.
- Lic. Joaquín Cisneros Molina, gobernador constitucional del estado rinde informe ante la Legislatura XLII, 1 de diciembre de 1957.
- Lic. Joaquín Cisneros Molina, gobernador constitucional del estado rinde informe ante la Legislatura XLIII, 1 de diciembre de 1961.
- Lic. Anselmo Cervantes Hernández, gobernador constitucional del estado, cuarto informe de gobierno que rindió ante la H. XLV Legislatura constitucional del Estado, 1 de diciembre de 1966.

Archivísticas:

Archivo Histórico de Tlaxcala (AHT)

Mapoteca del AHT

- Gaveta 1
Documento: 3
Tlaxcala Carta: *carta topográfica del estado de Tlaxcala*, 1893.
- Gaveta 1
Documento: 9
Siglo: XIX
Tlaxcala Carta: *carta topográfica del estado de Tlaxcala*, 1881.
- Gaveta 2
Documento: 31
Siglo: XIX
Tlaxcala Carta: *carta topográfica del estado de Tlaxcala*. Muestra la red ferroviaria, 1869.
- Gaveta 2
Documento: 38
Siglo: XIX-XX

Tlaxcala biografía del señor Próspero Cahuantzi,
gobernador constitucional del estado de Tlaxcala,
1897-1901.

Escrita por Joaquín Díaz Calderón.

Gaveta 3

Documento: 39

Carta general del estado de Tlaxcala, 1930.

Gaveta 4

Documento: 62

Fs: I, 1951.

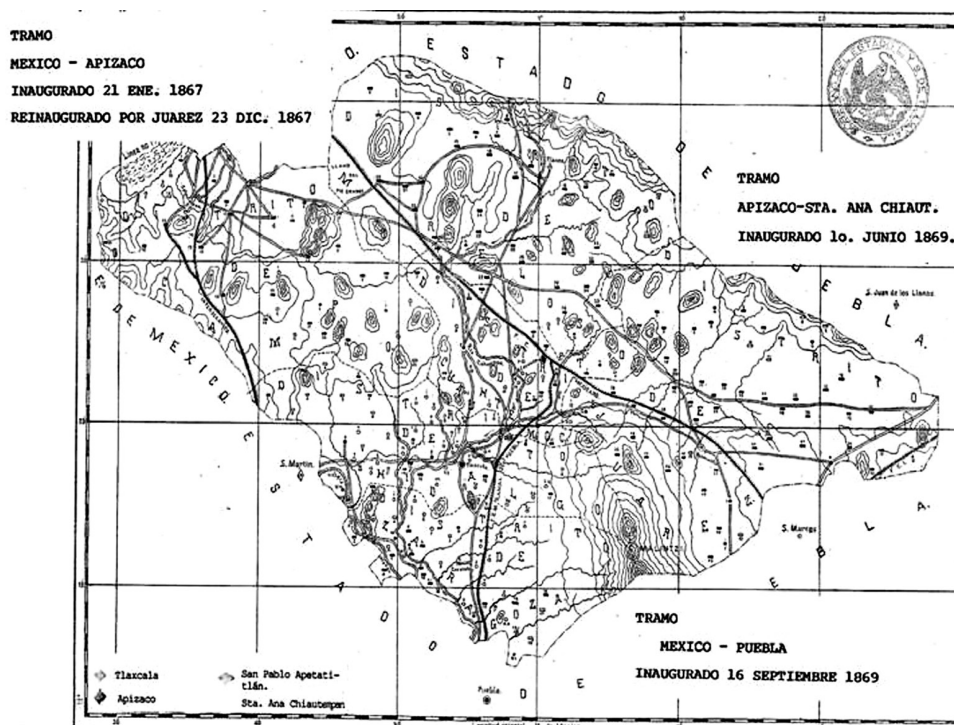
Gaveta 6

Caja G, espacio 10

Documento: 220

Fs 3, Red de caminos de Tlaxcala.

MAPA 1 Vías férreas del estado de Tlaxcala en el siglo XIX



FUENTE: Mapoteca del Archivo Histórico de Tlaxcala, 1895 (año de edición).