



Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA**

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

**“EL ESPACIO, LA CIUDAD Y EL FERROCARRIL. APIZACO,
TLAXCALA, LA HISTORIA DE UNA CIUDAD
FERROCARRILERA
1866-1970”**

TESIS

QUE PRESENTA:

LIC. GUADALUPE GISELA MACÍAS BERRIEL

MATRÍCULA:

2183800573

**PARA OBTENER EL GRADO DE:
MAESTRA EN HUMANIDADES
(HISTORIA)**

DIRECTOR:

DR. GEORG LEIDENBERGER

JURADO:

**DRA. EULALIA LUISA CARMEN RIBERA CARBÓ
DR. MIGUEL ÁNGEL ARISTEO PINEDA RAMÍREZ
DR. GEORG LEIDENBERGER**

IZTAPALAPA, CIUDAD DE MÉXICO, FEBRERO 2021

AGRADECIMIENTOS

A mis padres:

por sus sacrificios, apoyo y palabras de aliento en todo momento, esta experiencia no hubiera sido posible sin ustedes.

A ti:

por tu confianza, espera y cariño y sobre todo, por estar siempre que lo necesitaba.

A mis amigos:

por los momentos compartidos, por ustedes, mi estancia en la ciudad fue más agradable.

A mi asesor Dr. Georg Leidenberger:

por su guía, tiempo, interés y dedicación, infinitas gracias.

A mis lectores y miembros del comité:

Dra. Eulalia Ribera Carbó y el Dr. Miguel Ángel Pineda Ramírez por sus comentarios, sugerencias y su disponibilidad ante cualquier situación.

A la memoria de:

Don Sergio Delgado Mejía, quien no solo me ayudó a comprender mejor el mundo ferroviario, sino que también me ayudó a descubrir más sobre mi pasado familiar.

A la Universidad Autónoma Metropolitana:

por la oportunidad.

Al Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología (CONACYT):

por la beca otorgada para el desarrollo de este proyecto.

ÍNDICE

Introducción	1
Capítulo I. Esbozos de una ciudad. Un acercamiento espacial	10
1.1 Un vistazo a la geografía de Tlaxcala	10
1.2 Tlaxcala durante el Prosperato	13
1.3 El nacimiento de la ciudad Ferrocarrilera de Apizaco	18
1.4 Entre la industria y la agricultura. El impacto de Apizaco en la región	36
1.5 Apizaco en el presente	40
Capítulo II. El Ferrocarril en Apizaco. Elementos, características y problemas alrededor de la estación y talleres de Apizaco	45
2.1 La Estación del Ferrocarril Nacional Mexicano en Apizaco	46
2.2 Los obreros: vida y trabajo dentro de la Estación de Apizaco	52
2.3 Entre hacendados y empresarios. Problemas respecto al espacio	65
2.4 La ciudad de Apizaco y el Ferrocarril Mexicano	76
Capítulo III. “Ciudad de rieles” Historia de la ciudad de Apizaco	91
3.1 Las ciudades mexicanas del siglo XIX	92
3.2 Las ciudades ferroviarias en México	96
3.3 La Ciudad Modelo: el trazado de la Ciudad de Apizaco	110
3.4 Las colonias ferrocarrileras	116
3.5 Tras los servicios y obras públicas	124
3.5.1 Entre baches y tolveneras. Caminos, calles y avenidas.	129
3.5.2 Obras Hidráulicas, un problema constante	140
3.5.3 Telecomunicaciones	144
3.5.4 Alumbrado Público	147
3.5.5 Panteón municipal	148
3.5.6 Comercio	149
3.5.7 El Parque	156
Consideraciones finales	162
Fuentes y Bibliografía	169

Introducción

El estado de Tlaxcala; rico en historia, tradiciones, costumbres y fiestas que se pueden remontar desde su época prehispánica y colonial nos ofrece un sin número de vetas para su estudio y su conocimiento. Los historiadores y los investigadores del estado han hecho grandes esfuerzos para rescatar y dar a conocer el baraje que nos ofrece la región, pero han olvidado ciertos espacios y temporalidades. Así nace mi inquietud de abordar un área de estudio que ha pasado desapercibida en la historiografía del estado: la historia de la ciudad de Apizaco.

Apizaco tiene sus orígenes a finales del siglo XIX, justamente en aquel último tercio de vida decimonónica. Nacida en el Porfiriato y bajo la tutela del Ferrocarril, Apizaco adquirió características y peculiaridades que lograron posicionar a la Ciudad de Apizaco como uno de los puntos más importantes económicamente hablando en todo el estado. Llegó a rivalizar con la capital y algunas otras ciudades de origen colonial como Huamantla, Santa Ana y Zacatelco. Surgió así una ciudad única en el estado, que creció a un ritmo no visto en la zona y completamente ajena a la tradición agraria en la que se encontraba inmersa Tlaxcala.

Debido a que tuvo características muy peculiares como; su excelente ubicación geográfica que le permitió ser considerada como un punto de parada para el ferrocarril, su red de comunicación a través de caminos de tierra y hierro, su intercambio continuo de mercancías con las ciudades más importantes del país (Ciudad de México y la Ciudad de Puebla) y su población con orígenes tan variados hizo de Apizaco un lugar peculiar e importante en poco tiempo.

La presente investigación propone estudiar a la ciudad de Apizaco partiendo de dos líneas: el ferrocarril y la ciudad. El estudio de estos dos aspectos permitirá identificar cuáles fueron las características, cambios y mejoras que experimentó la ciudad ferrocarrilera de Apizaco. Para ello, se parte de la hipótesis de que las instalaciones ferroviarias instaladas en Apizaco no solo dieron paso a la creación de la ciudad, sino también condicionó su trazado y distribución. Las instalaciones del Ferrocarril Mexicano en Apizaco (abarcando talleres y la estación) fueron el punto de partida para el establecimiento y trazado de la ciudad. La estación definió el espacio y le otorgó su propia importancia. Aunque con el tiempo las instalaciones férreas quedaron relegadas y con ello la dinámica espacial cambió, se pueden encontrar

remanencias de que el propio ferrocarril influyó en ello, actuando como un imán para la implementación de los servicios, las mejoras materiales, las obras públicas, así como el comercio, la vida social, económica y política de la ciudad. No se puede estudiar ni mucho menos comprender la historia de Apizaco sin remitirse a su relación con el ferrocarril. Entiéndase entonces, que a lo largo de esta investigación se busca insertar a la historia de Apizaco en un contexto mucho más amplio, con el fin de responder el cómo y el por qué se dieron los procesos históricos en Apizaco en cuanto a su conformación como ciudad. No sin olvidar el elemento que inició todo: el ferrocarril.

Este trabajo pone atención no solo a la historia misma de la ciudad Apizaco, sino a varios aspectos que compiten y giran alrededor del tema urbano. Conforme avanzaba la investigación, algunas interrogantes surgieron y sus respuestas enriquecieron esta investigación. Algunas de estas interrogantes fueron ¿Cuáles características eran propias de las ciudades ferrocarrileras en el México del siglo XX? es claro que las experiencias urbanas varían, pero pueden establecerse algunas similitudes o parámetros a través de realizar algunas comparaciones entre ciudades férreas. ¿Qué tanta influencia ejerció el ferrocarril en la ciudad de Apizaco? las primeras impresiones que se obtienen al consultar fuentes visuales es que las calles principales se encontraban relacionadas con la estación, al ser las vías de acceso a entrada a dichas instalaciones. Y no solo las calles, también la distribución de la ciudad muestra una relación estrecha con la estación. ¿Cómo se organizó una ciudad ferrocarrilera, nacida en el último tercio del siglo XIX en el estado más pequeño del país? La experiencia industrial y modernizadora que empezaba a verse en varios puntos importantes del país llegó a Tlaxcala con sus propias limitantes.

No solo se exploró la historia de la misma estación y/o talleres sino también se recabó información sobre los actores que dieron vida a Apizaco. Los obreros, sector fundamental de la ciudad, adquirieron características, identidades y costumbres propias del mundo ferroviario las cuales traspasaron los muros y permearon en la población en general. Por otro lado, también se exploró el aspecto espacial, los propietarios de los terrenos donde se levantó la ciudad y las cuestiones que existen alrededor de ellos. Otro aspecto fundamental son los servicios públicos y las interrogantes de quiénes fueron los hombres que impulsaron dichas obras y donde fueron construidas.

La temporalidad fue establecida por varias razones. Los cambios urbanos son graduales pero lentos, en consecuencia, no se pueden vislumbrar en periodos cortos de tiempo. Por esta razón, la temporalidad seleccionada en esta investigación recorre 104 años. Se inicia a partir de 1866, año en el que surge Barrón- Escandón mejor conocido como Apizaco. Por cuestiones históricas, el cierre se establece en 1970, año donde Apizaco (al igual que el resto del estado) entran en una nueva fase modernizadora que significó un nuevo cambio urbano, económico y social. En consecuencia, la imagen y desarrollo de la ciudad empezó a desligarse del ferrocarril. Incluso en términos urbanos el crecimiento de la ciudad aumentó de forma más rápida. Por ello, la selección temporal de 1866 a 1970, pues este lapso responde al concepto de “ciudad ferrocarrilera” que se busca retomar lo largo de esta investigación.

Historiografía

Los trabajos empleados en esta investigación son de diversa índole. La historiografía urbana ha puesto poco interés en centrarse sobre las ciudades férreas, encasillándolas en una categoría mucho más amplia y en consecuencia, ignorando las características, peculiaridades y hasta el propio significado que guardan. En una escala regional, la literatura que abarque investigaciones sobre la historia de Apizaco es mínima. Los primeros estudios surgieron en los primeros años de 1970. Candelario Reyes con su *Apizaco. Historia de una ciudad* brinda una semblanza algo sesgada sobre la situación en la que se encontraba Apizaco en aquella época. El segundo intento lo realizó José Aramburu. Con él se nos brinda (dentro de sus propias limitantes) uno de los acercamientos más “completos” de la historia de la Ciudad de Apizaco con su libro titulado *Ensayo histórico de Apizaco*. Abarcó una variedad de tópicos, todos siempre acontecidos dentro de la ciudad, tales como: las festividades, los estragos, los servicios, personajes ilustres, entre otros. Indirectamente dio cuenta de los cambios, transformaciones y crecimientos de la ciudad, espacio pasivo y desapercibido para el autor. No obstante, uno de los contras que se le pueden adjudicar a este escrito es su falta de imparcialidad, emitiendo constantemente juicios de valor y las ausencias con las que cuenta su escrito. De igual forma su visión de la historia de Apizaco se encuentra limitada, parece que los hechos sucedidos en la ciudad rielera son ajenas a procesos muchísimo más grandes.

El padre Luis Nava escribió una de las obras más conocidas en Apizaco, titulada *Historia de Apizaco*. Siguiendo la misma línea que sus antecesores, recaba información de diversa índole para dar cuenta del cambio que vivió la ciudad a través de los años. Lo relevante es que Nava da cuenta de sus fuentes y archivos, cosa que los anteriores cronistas no hicieron. Pero tampoco se hace un intento de ir más allá, arrojando nombres, fechas, datos curiosos y una que otra foto del Apizaco de los setentas, que bien, sabiendo tratar estos datos, pueden arrojar o encausar investigaciones o problemas nuevos. Pasaron aproximadamente treinta años para que surgiera una nueva publicación sobre Apizaco. Con *Apizaco cronología de medio siglo* de Domingo Grande Sánchez. Como su nombre lo indica, el libro solo se centró en plasmar efemérides y acontecimientos de “trascendentales” que acontecieron en la ciudad entre 1946-2001, así como una lista de los personajes más notables de la ciudad.

Los cronistas de la ciudad, son una parte fundamental para acercarse al pasado. Mucha de la información expresada en sus escritos es relevante para cualquier estudio sobre la historia de Apizaco. Los cronistas que se mencionaran a continuación aportaron en gran medida información y fuentes, las cuales, en estos tiempos son difíciles de rastrear. ¿Quién mejor que los cronistas para adentrarnos en la ciudad? Aunque existen algunas contras, las crónicas son un medio más íntimo y personal para acercarnos al estudio de una ciudad.

En la última década se han publicado un par de obras más sobre Apizaco. Ricardo Romano con su libro *La vida en Rieles* expone la importancia del ferrocarril en Apizaco desde una mirada antropológica, al realizar algunas entrevistas a los jubilados del ferrocarril para ilustrar un poco de la vida diaria que se vivía dentro de la industria. Un título esencial y de gran aporte si se considera que es el primero en retomar los testimonios de los obreros apizaquenses. La otra obra se titula *70 años en la vida de Apizaco* escrito por Agustín Parra. Un libro mucho más completo pero siguiendo la tradición de no hacer realmente una historia, sino describir el Apizaco de sus recuerdos, de sus anhelos y vivencias. El autor no tiene por objetivo hacer una historia como tal, simplemente hace una antología recabando información diversa y de todo tipo. Uno de sus objetivos principales es que las fuentes disponibles no queden en el olvido para las generaciones recientes.

Sobre la historiografía producida en Tlaxcala es mínima. El único estudio que analiza la historia urbana de una ciudad tlaxcalteca de forma seria y bajo rigor histórico¹, es el artículo *Transformaciones del espacio de la ciudad de Tlaxcala en el siglo XIX*, realizado por Jesús Barbosa. En este trabajo se observa un análisis a la fisionomía y cambios físicos de la ciudad, a través de padrones, documentos, mapas, planos y vestigios arqueológicos que hoy en día aún se logran apreciar. Marcando el camino a seguir para abordar este tipo de historia en el estado. En última instancia este trabajo nos da una panorámica de cómo se puede encausar un trabajo de este tipo en un espacio tan pequeño como lo es Tlaxcala, cuya experiencia seguía y reproducía los parámetros de las grandes ciudades del país.

En los últimos años el gobierno estatal ha impulsado la publicación de algunos títulos que rescatan la historia de algunos inmuebles reconocidos en el estado. Bajo este patrocinio, han surgido dos obras relevantes y a fines a esta investigación. El primero de ellos, *Memoria y Olvido* de Cornelio Hernández Rojas, rescata la historia y vivencias ocurridas en una de las fábricas textiles más importantes del estado. Gracias a su gran cercanía con Apizaco y la continua interacción que guardaba con dicha ciudad, comparten experiencias similares. La investigación parte de una visión histórica y se desarrolla bajo entrevistas realizadas a los obreros textiles y vestigios materiales. El segundo título nombrado como *El Ferrocarril. Patrimonio Cultural de Tlaxcala* realizado por Antonio Corichi en conjunto con Nazim Avendaño. El objetivo de esta obra se centró en rescatar y difundir todas las edificaciones férreas que se encuentran en el estado. Si bien, parece una breve antología, lo rescatable es que se nos muestra la arquitectura de cada una de las estaciones a través de fotos antiguas o recientes acompañados de una breve reseña histórica.

Respecto a los trabajos que estudien el concepto de “ciudad férrea” o la relación entre el ferrocarril y la ciudad, son escasos. De los pocos que se han adentrado a estudiar sobre la vivienda obrera de los ferrocarrileros es Andrés Armando Sánchez con su artículo *Vivienda de los ferrocarriles en México. Apuntes para comprender su tipología en lo urbano y lo rural*. En el, Armando Sánchez demostró las diversas formas de viviendas a través de sus características, materiales, y las condiciones de las viviendas. Toda la parte teórica la

¹ Existen más investigaciones que si bien sus autores adscriben a la historia urbana, la realidad es otra, pues retoman a la ciudad (de Tlaxcala sobre todo) como escenario y no como objeto de estudio.

ejemplifica con algunas viviendas localizadas en Puebla. Además, su aporte recae en revalorar el significado de las viviendas obreras más allá de considerarlas como patrimonio cultural sino como parte de un paisaje cultural. Otro artículo que aborda el tema de las viviendas y la arquitectura ferroviaria es *La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México*, escrito por Pedro Tlatoani Molotla. Lo interesante de este tema es que se escribe bajo una mirada histórica y arquitectónica, complementando muy bien el contexto histórico.

Sobresale la investigación realizada por Domingo Cuellar titulada *Ciudades ferroviarias: perspectiva global y en el largo plazo*. Uno de los trabajos más completos que estudia la relación y el impacto del ferrocarril en la creación de las ciudades. A pesar de ser un trabajo realizado en España, el autor identifica que la experiencia es similar en el resto del mundo occidental. Cuellar retoma los antecedentes históricos de la ciudad férrea y como fue su evolución. Paralelamente desarrolla de manera concisa el significado de *ciudad férrea*. En conclusión, el autor busca demostrar las experiencias más significativas y generales que forman y constituyen a la ciudad férrea; sus características, formas, desarrollo, tipos y estructuras.

En México el ferrocarril ha abarcado una gran cantidad de estudios de todo tipo pero pocos se han enfocado en la relación que guardan con la ciudad, siendo un tema retomado con superficialidad. Recientemente Guillermo Guajardo Soto, quien ha concentrado sus estudios en los ferrocarriles pero bajo diferentes temáticas, ha publicado una obra en conjunto titulada *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*. La investigación se desarrolla visualmente a través de imágenes, mientras se van mostrando los cambios que sufrió la ciudad a causa del tren. La importancia resalta en el desarrollo de conceptos poco usuales en la temporalidad de estudio. Por último, se encuentra *El Ferrocarril en México (1880-1900). Tiempo, Espacio y Percepción* de Alejandro Semo. La contribución de este libro recae en la visión filosófica con la que estudia al ferrocarril y su efecto en la vida diaria. A lo largo de la lectura, y a través de notas periodísticas de la época, poemas, y reflexiones nacidas de hechos cotidianos, se nos revelan los cambios que hubo en la forma de ver y apreciar el mundo, que pasó de un contexto rural a uno urbano y modernizado.

Las fuentes

Los Archivos y fuentes que se consultaron para esta investigación son diversos y por ende la metodología y el tratamiento dado a cada una es distinto. Desde un inicio se tenía pensado consultar el Archivo Histórico Municipal de Apizaco, abierto al público a inicios del 2018. Por motivos que están de más contar en estas líneas, el archivo cerró a los pocos meses, imposibilitando cualquier consulta de aquel acervo con documentos inéditos y/o poco explorados. Por ello, se recurrió a otras fuentes para la presente investigación.

Respecto a fuentes documentales se consultó el Archivo Histórico del Estado de Tlaxcala (AHET), donde se revisaron los siguientes fondos: el fondo de obra pública; en ellos se encontraron los archivos sobre la instalación y creación de los servicios públicos, como el alumbrado, pavimentación, agua potable, mercado y teléfono. También se encontraron los conflictos en cuanto a los recursos naturales entre la población y el ferrocarril, además de los problemas territoriales con los demás pueblos. De igual forma se consultó el fondo de *fomento, estadística y castrato*, para dimensionar el crecimiento poblacional y espacial. Por último, el fondo de Industria y Comercio contiene documentación perteneciente a la situación en la que se encontraba el Ferrocarril en Apizaco, dando fe de las mejoras y necesidades que requería para su funcionamiento. Se acudió al Archivo General de la Nación, donde se consultaron algunos documentos sobre los incidentes, accidentes, asaltos y ataques a las vías del ferrocarril y a sus trabajadores en Apizaco.

Se consultó también la hemeroteca del Estado de Tlaxcala, donde se albergan los ejemplares del diario *El sol de Tlaxcala* en el cual se publicaba una “sección semanal” sobre Apizaco en la historia, cuya información es precisa para comprender los procesos e historia de la ciudad, los hombres que impulsaron la mejora de los servicios, las disputas territoriales, la población, celebraciones, fiestas y contratiempos en cuanto a la infraestructura. La biblioteca Andrés Angulo también resguarda algunos ejemplares de periódicos publicados durante el Prosperato y otros ejemplares más de publicaciones independientes.

Respecto a las fuentes visuales fueron más los archivos consultados.¹ En primer lugar, destaca la planoteca y la mapoteca del AHET. De igual forma la planoteca del CEDIF fue fundamental para la narrativa del segundo capítulo. También cabe señalar la Mapoteca de

¹ Para una mejor apreciación de los planos y mapas presentados a lo largo de esta investigación se recomienda acceder a la siguiente liga: https://www.dropbox.com/sh/nobn8a6lw9ot407/AACBwBJ3vIN_kBtMX9kwnZjCa?dl=0

Orozco y Berra, pues su acervo digital facilitó la información para la elaboración de los planos presentados en el tercer capítulo.

Las fotografías con las que trabajé en su mayoría fueron proporcionadas por el Arq. Jorge Vargas, mejor conocido como “paparazzi” cronista gráfico de la ciudad, contando con un gran acervo fotográfico ubicado al interior de su casa y que nos dio la oportunidad de consultarlo. También se hizo uso de las fotografías ubicadas en el Museo Casa de Piedra de Apizaco, donde resguardan fotos de Apizaco del siglo XX. Cabe resaltar que las redes sociales proporcionaron un gran número de fotos para esta investigación.

Y para comprender mejor la cultura obrera en Apizaco, se platicó y se entrevistó a algunos jubilados de la Sección 3 del Ferrocarril. Entre ellos destaca Don Armando y Don Sergio: el primero es el actual director del Museo Casa de Piedra, mientras que Don Sergio disfruta de sus días de jubilado en su casa, ubicada en los primeros cuadros de la ciudad. Ambos desempeñaron la función de maquinistas.

Los capítulos

La presente investigación se encuentra estructurada en tres capítulos que guardan relación entre sí. Cada capítulo se enfoca en un tema particular: el espacio, el ferrocarril y la ciudad respectivamente en ese orden. Su disposición no responde a un orden cronológico o jerárquico. El Capítulo I *Esbozos de una ciudad* se encuentra dividido en cinco apartados. A grandes rasgos se busca brindar un contexto histórico sobre las condiciones sociales, económicas, políticas y geográficas en Tlaxcala antes y poco después del nacimiento de Apizaco. Las transformaciones experimentadas en la región Centro y Sur del estado fueron notables y la ciudad en ese entonces conocida como Barrón-Escandón fue su representante. Su rápido crecimiento territorial y poblacional fue un claro indicio de la importancia que cobraría ya no solo a nivel regional sino estatal también. De esta forma el lector ubicará histórica, espacial y económicamente la ciudad de Apizaco y se familiarizará con el área de estudio.

El capítulo II *El Ferrocarril en Apizaco. Elementos, características y problemas alrededor de la estación y talleres de Apizaco* se centra en explicar la relevancia del ferrocarril en la ciudad de Apizaco en tres aspectos, económico, social y espacial a lo largo de cuatro

apartados. Se abordan desde los elementos propios de la estación, como edificios, arquitectura y funciones. También se retoma la relación que guarda la estación y los talleres con el espacio. Donde se construyó el centro férreo y por qué. Bajo que propiedades e impulsados por quienes se logró su establecimiento. Así como esclarecer en la medida de lo posible algunas confusiones o dudas alrededor de este tema. Paralelamente identificar el papel que desempeño la estación para la conformación de la ciudad de Apizaco. De igual forma se exponen algunas características propias de la cultura laboral de la industria férrea que se adoptaron en la vida diaria de los pobladores.

El capítulo III “*Ciudad de rieles*” *Historia de la ciudad de Apizaco* se desarrolla a través de cinco apartados. Se retoman de manera histórica los elementos que suelen conformar a las ciudades y su implantación en la ciudad de Apizaco a través de varios tópicos. Se tratan las distintas tipologías de ciudades surgidas en el territorio mexicano del siglo XIX y sus principales características. En este capítulo se hace especial énfasis en las ciudades ferrocarrileras de México. Desde sus antecedentes y primeras conformaciones a nivel mundial y su implantación en territorio mexicano. También se exponen tres casos concretos de ciudades férreas para compararlas entre sí, mostrando sus características, diferencias y posibles explicaciones del éxito o estancamiento de las mismas. En los últimos apartados se estudia los servicios y obras públicas con las que contaba la ciudad, las colonias hechas especialmente para los ferrocarrileros y los contratiempos que se presentaron.

Capítulo I

Esbozos de una ciudad. Un acercamiento espacial

La intención de este capítulo es para ubicar y familiarizar al lector con el espacio de estudio a través de panorama general sobre la situación histórica y geográfica que se encontraba en el estado de Tlaxcala para finales del siglo XIX. De igual forma, vislumbrar las características económicas y poblacionales que se encontraban en el estado, las cuales, fueron un factor importante para la configuración y relevancia en la implantación de la industria férrea en el estado. De igual forma se podrá observar cómo se conforma y readapta una región en la cual Apizaco fue esencial.

1.1 Un vistazo a la geografía de Tlaxcala

El estado de Tlaxcala se localiza en el centro-oriente del país. Se le considera como el estado más pequeño de la República Mexicana con una extensión del 0.2% del total del territorio mexicano. Se encuentra dentro de la meseta central del país, colindando con los estados de Puebla en el Norte, Este y Sur; con el Estado de México al Oeste y con Hidalgo al noroeste. Tlaxcala forma parte del altiplano central de México, albergando parte del Eje neo volcánico, en consecuencia, la altura mínima que se logra registrar en el estado es de 2,100 mts. a nivel del mar. A lo largo de toda la extensión territorial de Tlaxcala se pueden encontrar suelos accidentados que van desde: cadenas montañosas que cubren casi el 60% del suelo; hasta planicies y valles que solo abarcan un 35%.² Y es justo en estos valles donde se ubicaron los caminos reales que comunicarían a la ciudad de México con Veracruz. Siglos más tarde esos mismos valles alojaron el camino que debía seguir la línea férrea de México-Veracruz.

Según algunos datos recolectados y publicados en el año de 1892 por Luis Velasco³ se describía a Tlaxcala como un lugar con “tierra fértil y próspera en cuyo seno se establecieron ricas haciendas de pulque y florecientes fábricas.”⁴ Si bien, algunos autores han demostrado que realmente las tierras tlaxcaltecas no son tan fértiles como se pensaba, no se puede negar que algunos espacios han sido propicios para su explotación económica. Sobre todo la zona

² Ricardo Rendón Garcini, *El Prosperato. Tlaxcala de 1885 a 1911*, México, Siglo veintiuno, 1993, p. 69.

³ Encargado de realizar estudios geográficos y estadísticos de diversas entidades del país.

⁴ Alfonso Luis Velasco, *Geografía y estadística del Estado de Tlaxcala. Versión facsimilar del original publicado en 1892*, Tlaxcala, Gobierno del Estado de Tlaxcala, 1998, p.10.

centro-sur-suroeste, donde las condiciones climáticas, hidrológicas y de suelos fueron más favorables para las actividades agrícolas e industriales; mientras que el norte podía sacar más provecho económico con la explotación ganadera y pulquera.

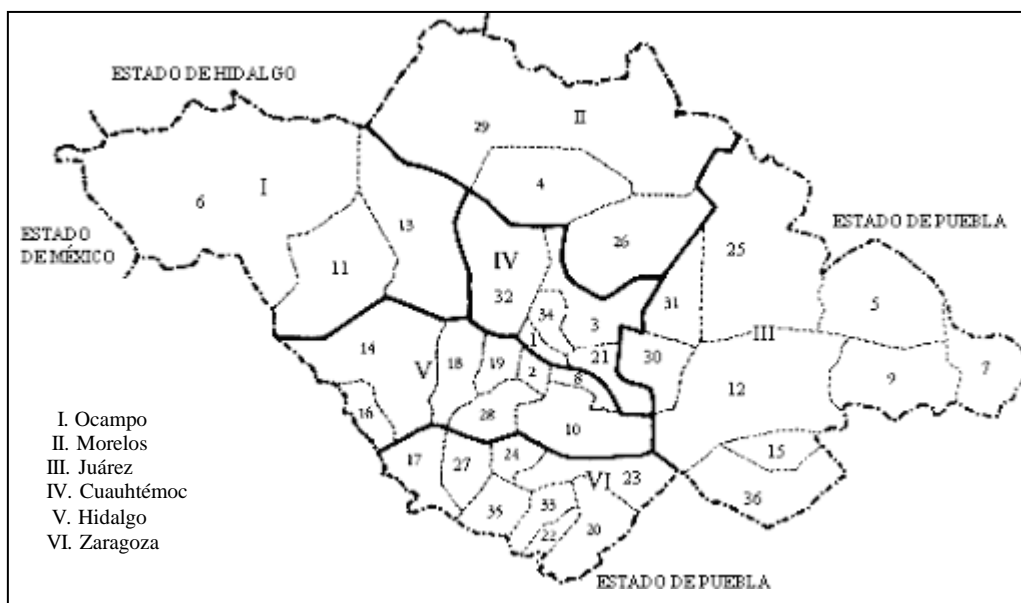
Los expertos también señalan que Tlaxcala es un estado pobre en cuanto a recursos hidráulicos se refiere⁵ gracias a la escasez de lluvias, aun cuando se encuentran algunos cuerpos de agua de importancia. La Malintzi⁶ brindó gran parte del recurso energético a toda la población tlaxcalteca desde épocas prehispánicas. La explotación se intensificó con la llegada del ferrocarril al estado y también significaba un ingreso extra entre los pobladores asentados en las faldas de la montaña. Entre los bosques se encontraban los pinos, encinos, oyameles y cedros. De igual forma, esta montaña brindaba el zacatón, material que dio impulso a una industria famosa en el estado.⁷

En el norte gracias a sus pastizales y suelos idóneos se afianzó el cultivo y la explotación del maguey y en consecuencia la producción de pulque. La ganadería también ganó su lugar en la economía regional, la explotación de la lana sobresalió también en aquella zona. Los propietarios y beneficiados de estas economías fueron en gran medida los hacendados y rancheros. Al oriente de Tlaxcala el cultivo de cereales fue el más provechoso, resaltando entre ellos: el maíz, frijol, avena y alverjón. Mientras tanto, en la zona centro y suroeste al ser la zona más poblada del estado, la proliferación de las haciendas no fue tan común, en cambio, la agricultura intensiva y de riego tuvo una gran aceptación entre los campesinos. Al ser una población de tradición rural sus actividades fueron trastocadas con la llegada de la industria al estado. Hay que considerar que Apizaco se encuentra justo en el centro del estado, por lo tanto, se hallaba en constante interacción con las distintas formas de economías, sociedades y zonas.

⁵ Rendón, *Op, Cit.*, p.76.

⁶ Mejor conocida como “La Malinche” o “Matlalcuéyetl”

⁷ Rendón, *Op, Cit.*, p.77.



Mapa I. División político-administrativa del estado de Tlaxcala, 1910. Recuperado de *El Prosperato* de Ricardo Rendón Garcini 1993. Apizaco se encuentra representado en el centro con el número 3.²

En cuanto a cuestiones administrativas, a partir de 1867 Tlaxcala se encontraba dividida en cinco distritos y para 1895 se creó otro distrito más. Así, el estado se encontraba con los distritos de Hidalgo donde se ubicaba la capital; Zaragoza en el sur; Juárez en el sureste; Morelos en el norte; Ocampo en el noroeste y Cuauhtémoc, el más joven, en el centro. Para 1894, Luis Velasco contabilizó 2 ciudades, 4 villas, 116 pueblos, 60 barrios, 136 haciendas y 188 ranchos. En cuanto a la población, los datos oficiales (aunque dudosos por diversas cuestiones) informan que en 1886 había 154,871 habitantes en el estado. Para 1910 aumentó a 184,171 habitantes. La mayoría se ubicaba en la zona centro sur del estado debido a que ahí se ubicaban los cuerpos de agua y suelos fértiles. De igual forma, censos oficiales de 1895 censaban que solo un 35% de la población era activa económicamente, es decir, aproximadamente 59, 000 personas. Estos mismos censos ubicaban que de esos 59 mil habitantes, la mitad se dedicaba a la agricultura, una cuarta parte a la industria y el resto a los servicios. Para 1910 la agricultura cubría tres cuartas partes de la población, reduciendo drásticamente al sector industrial y de servicios.

A pesar de que los censos oficiales de 1866 y 1895 sostenían que más de la mitad de la población activa de Tlaxcala se dedicaban a la agricultura y solo una cuarta parte se destinaba a la industria, diversos investigadores han refutado esta idea al demostrar lo contrario. Tal es

el caso de Rendón Garcini o Esthela Santibáñez, quienes apuntan que en la década de 1895 hubo un incremento de actividades urbanas en todo el estado, así como una disminución del sector agrario. Además de la fiabilidad de los datos presentados por Velasco, también quedan entredicho algunas de sus afirmaciones, al exponer que, para finales del siglo XIX, Tlaxcala era “relativamente uno de los estados más ricos y prósperos, y donde la agricultura y la industria están más desarrollados”⁸ o que Tlaxcala es un estado esencialmente agricultor, y bajo este punto de vista, uno de los más importantes de la república”⁹

1.2 Tlaxcala durante el Prosperato

Hubo un Gobernador clave para afianzar los vientos de estabilidad y progreso en el estado de Tlaxcala, el coronel Próspero Cahuantzi. Durante su mandato de 1885 a 1911, el estado vivió un auge económico que impulsó el establecimiento de nuevas industrias en el territorio, esto gracias a que a lo largo de 26 años, Cahuantzi supo relacionarse y formar alianzas con los hacendados, empresarios y clases dominantes del estado. Si bien, no se pueden negar los avances logrados por los antecesores del coronel, fue con este que Tlaxcala creó, consolidó y formó nuevas regiones, actividades y relaciones dentro de sus límites.

Años antes, con el gobernador Miguel Lira y Ortega¹⁰ se dieron los primeros intentos de un progreso que habría de alcanzar el estado de Tlaxcala. Las propuestas jurídicas iniciadas por Lira y Ortega durante su primer mandato fueron claves para el desarrollo político y económico de Tlaxcala.¹¹ Entre sus acciones destacan: realizar un reordenamiento territorial con la creación de 5 distritos, para un mejor control de finanzas; se llevó a cabo la creación de la Ley Orgánica del Poder Municipal y la anexión de Calpulalpan. Entre sus dos mandatos también buscó la recuperación financiera mediante diferentes reglamentaciones.

Las mejoras materiales enfocadas a la agroindustria, industria textil y el desarrollo urbano se hicieron presentes impactando a diversos sectores y grupos sociales. Por ejemplo, se empezó con la construcción y remodelación de los edificios públicos. En la actual capital

⁸ Velasco, *Op. Cit.*, p.11.

⁹ *Ibid*, p.34.

¹⁰ Político, intelectual y militar, gobernó dos periodos: de 1867 a 1872 y 1877 a 1881.

¹¹ Juan Uvaldo Estrada Ramos, María Elizabeth Jaime Espinosa, Jesús Barbosa Ramírez y José Juan Juárez Flores, *El siglo XIX en Tlaxcala Continuidades y rupturas 1808-188*, México, Altres Costa-Amic, 2013, p.126.

del estado se embelleció la plaza de la ciudad, se realizó el enlosado de los portales, se implantó un mejor alumbrado y se inició el saneamiento de la ciudad.¹² Justo en su segundo periodo de gobierno se empezó con la implantación de las industrias textiles más importantes del estado.

Pero sin duda, uno de los eventos más importantes fue en cuanto al tema de comunicaciones. Gracias a Lira y Ortega se produjeron grandes avances en los caminos carreteros y sobre todo, en los caminos de hierro. Bajo su mandato se inauguró el tramo de ferrocarril de México-Apizaco en 1867, el ramal de Apizaco-Santa Ana Chiautempan, el servicio telegráfico entre la Ciudad de México-Apizaco, de igual forma se estableció la oficina telegráfica que comunicaba la Ciudad de México con Veracruz. Para 1873 se inauguró el tramo de Apizaco-Veracruz y aún para 1882 seguían cerrándose contratos y convenios para construir entronques y ramales dentro del estado.

Las gestiones llevadas a cabo por Lira y Ortega aplanaron el camino que Prospero Cahuanti habría de retomar años más tarde. Miguel Lira creó una época de pacificación y recuperación económica, que se reflejaron en las obras públicas. Tanto Miguel Lira como Prospero Cahuanti fueron impuestos por Porfirio Díaz como una forma de agradecerles su lealtad y compromiso. Por ende, ambos fueron abanderados del Orden y Progreso y sus mandatos estuvieron envueltos en la visión Porfiriana.

Cuando Cahuanti tomó el control del estado, se encontró con un Tlaxcala agrícola, visiblemente dividido por sus características geográficas y con una economía mayoritariamente local. Una vez que ocupó el cargo, el estado, se encontró envuelto dentro de una industrialización que trajo una prosperidad nunca antes vista.¹³ Sin embargo, esta prosperidad no llegó gracias a las inversiones extranjeras como ocurría en el resto del país, sino que corrió a cuenta del erario estatal. Sobre todo, las obras se concentraron en las ciudades y municipios más relevantes para aquella época.¹⁴ Que mejor forma de mostrar e

¹² *Ibid* p.127.

¹³ Como es de esperarse, esta prosperidad no llegó a todos los sectores, el sector campesino fue el más relegado.

¹⁴ Jenny Zapata de la Cruz, "Tlaxcala: entre la modernización y la frontera del retroceso" en *LuminaR. Estudios sociales y humanísticos*, no.1, junio 2010, p.139. <http://www.scielo.org.mx/pdf/liminar/v8n1/v8n1a9.pdf> (Consultado el 7 de octubre de 2020)

instruir a una sociedad que a través de los espacios más transitados y mejor “equipados” del estado que se alejaban un poco de la vida rural.

Entre los muchos proyectos y obras de orden liberal que realizó el gobierno de Prospero Cahuantzi a lo largo de 26 años sobresalen algunos rubros. Respecto a las finanzas, si bien Lira y Ortega ya había iniciado los intentos para sanear las finanzas, Cahuantzi decidió seguir el mismo camino. No solo se saneó la economía, sino que aumentaron las finanzas. Para poder llevar esto a cabo, se crearon nuevos impuestos y se elevaron los ya existentes.¹⁵ Estos impuestos recayeron en los sectores económicos más provechosos del mercado local y regional; en la industria pulquera y textil. Dichos gravámenes fiscales provocaron cierto malestar no a los grandes productores quienes eran pocos, sino a los pequeños productores que eran mayoría.

Sí bien hubo épocas de crisis, en general a lo largo de sus 26 años en el poder, los números rojos no fueron problema. Gracias a las reformas y nuevas iniciativas en materia fiscal, salió el dinero suficiente para lograr grandes avances respecto a la educación, salubridad, milicia y obras públicas. Por ello, fue de vital importancia para el régimen Cahuantzista tener un equilibrio y un buen entendimiento con todos los sectores de la población, en un constante estira y afloja para llegar a un bien común.

En cuanto a la educación, la visión Cahuantzista era: aumentar el número de escuelas, uniformar los métodos de enseñanza, realizar cursos de actualización para los maestros, aumentar el sueldo de los profesores y crear un fondo de pensiones.¹⁶ Muchos de estos objetivos fueron realizados a medias. Si bien sí hubo un aumento respecto a la cantidad de escuelas existentes,¹⁷ éstas seguían siendo insuficientes, centrándose sobre todo en los centros urbanos y relegando los espacios rurales. También durante este periodo se creó el Instituto Científico y Literario y la Academia de Música.

¹⁵ Ricardo Rendón Garcini, *Breve Historia de Tlaxcala*, México, FCE, 1996. http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/estados/libros/tlaxcala/html/sec_2.html (consultado el 7 de octubre de 2020)

¹⁶ Rendón, *Op. Cit.*, p.243.

¹⁷ Hubo un aumento en el presupuesto destinado a la instrucción pública. Según los informes del gobierno, para 1886 existían 187 escuelas primarias y para 1910 aumentaron a 237, es decir, crecieron un 26% y un 34% el número de alumnos inscritos.

Una de las muestras más palpables del éxito y alcances del Prosperato fue a través del embellecimiento y mejoramiento de las ciudades. Los parques, las plazas, kioscos empezaron a ser más común en el paisaje de las ciudades y pequeños poblados tlaxcaltecas. Se modernizaron los mercados, puentes y edificios públicos para albergar eventos de índole político y cultural. El mantenimiento de los caminos vecinales y de las calles también se hizo presentes. Se realizaron nuevas delimitaciones y saneamientos de los cuerpos de agua del estado. Rendón señala oportunamente que la mayoría de estas obras fueron llevadas a cabo por los mismos pobladores, tanto de forma económica como con la mano de obra. Entonces el gobierno solo se limitaba a supervisar las obras al coordinarlas, asesorarlas, promoverlas y ordenarlas.¹⁸

Para cuando inició el Prosperato, Tlaxcala ya contaba con una red ferroviaria considerable, conformándose la primera red regional y comercial moderna de Tlaxcala, gracias a la iniciativa federal.¹⁹ Debido a la infraestructura empleada en el rubro de las comunicaciones (ferrocarril y telégrafo) el estado sufrió de una transformación no solo en el paisaje y la vida diaria, sino también su valor. La renta y el valor de las tierras se incrementaban conforme mejor comunicadas se encontraran sus municipios o pueblos.²⁰ Pero la economía no solo mejoró de esta forma. El comercio empezó a expandirse, dejando poco a poco el mercado local que predominaba en el estado. Las economías más favorecidas y que mejor explotaron el servicio ferroviario fueron los hacendatarios de pulque, las fábricas textiles y los productores de trigo y cebada.

En gran medida, los responsables de hacer crecer las líneas férreas dentro del estado fueron los empresarios y hacendados. Muchos de ellos, por iniciativa propia solicitaban permisos para comunicar a sus centros industriales con las líneas del Ferrocarril Mexicano y el Interoceánico. Tan popular fue esta práctica, que “para finales del Prosperato había 40 líneas locales, con una extensión total de 267 km... Por medio de estas líneas se comunicaban alrededor de 25 haciendas.”²¹ Hasta los últimos días del coronel Prospero en el cargo, se seguían concediendo permisos para la creación de las líneas privadas. De las 40 líneas locales

¹⁸ Rendón, *Op. Cit.*, p.249.

¹⁹ Zapata, *Op. Cit.*, p.140.

²⁰ No hay que olvidar que Tlaxcala se convirtió en uno de los estados mejor comunicados del país gracias a su tamaño. Por ello, Tlaxcala se encontraba comunicada por el ferrocarril a través de los 4 puntos cardinales.

²¹ Zapata, *Op. Cit.*, p.176.

que se crearon, solo dos se consideraban como líneas abiertas al público: Tlaxco-Apizaco y Tlaxcala-Chiautempan. Estas inversiones marcaron aún más la desigualdad social, espacial y económica que se vivía en el estado. En consecuencia, los vehículos de tracción animal no desaparecieron del todo, pues era el medio más factible y rentable para los pequeños y medianos productores.

El tren junto con las haciendas ayudó a sobrellevar las crisis agrícolas en el estado. La subsistencia de los cultivos se encontraba condicionada por su propia condición geográfica: suelos pocos fértiles y escasez de agua. Las malas cosechas eran frecuentes, sobre todo la del maíz. Tan frecuentes eran estas crisis, que llegaron a durar casi dos tercios del régimen Cahuantzista. La producción del pulque sobresalió con crisis o sin crisis agrícola. Las haciendas sobrellevaron la crisis mucho mejor, pues se incrementaban drásticamente los precios de sus productos y los salarios mejoraban para los peones. Pero debido a que eran más las personas afectadas con las crisis, el gobierno tuvo que intervenir. Las haciendas eran obligadas a sacar sus reservas para evitar acaparamientos y el estado buscaba balancear los precios para que fueran accesibles.

En resumen, el éxito del Prosperato se dio gracias a los intentos de las administraciones pasadas por sanar y mejorar las finanzas. Con Lira y Ortega se implantaron e introdujeron los primeros símbolos de modernidad del siglo XIX. Cuando Prospero Cahuantzi llegó al poder, Tlaxcala ya se encontraba con proyectos importantes. Sin duda los buenos resultados en finanzas ayudaron a la creación de nuevas obras o la remodelación y crecimiento de las ya existentes. Se creó un nuevo mercado regional, garantizando incluso un comercio con los estados vecinos e incluso fuera del país, lo que fortaleció la economía del estado.

Tlaxcala al igual que en el resto del país, se vio envuelta en un ambiente donde la modernidad buscaba desplazar lo tradicional. El ambiente meramente rural se veía interrumpido con el silbato del tren, con la modernización de las ciudades, con la implementación de nuevas tecnologías. Toda obra realizada bajo la visión de Cahuantzi buscó demostrar y reforzar visualmente (elemento esencial para una población mayoritariamente analfabeta) que la modernidad llegó a Tlaxcala y estaba en el mismo contexto nacional.

1.3 El nacimiento de la ciudad Ferrocarrilera de Apizaco

El nombre de Apizaco proviene del náhuatl *Apitzaco*, palabra compuesta de tres raíces; *Atl* (agua), *pitzahuac* (*delgado*) y *co* (*lugar*); que en conjunto forman la palabra “lugar de agua delgada” o “riachuelo”. Algunos cronistas lo traducen como “en el hilo de agua” o “en el pequeño arroyo”. El nombre hace referencia al río Atenco, afluente del río Zahuapan²². Este cuerpo de agua rodea la parte Norte y Este de la ciudad delimitando en un inicio los márgenes de la futura urbe y que hoy es casi inexistente.

A lo largo de este trabajo me referiré a la ciudad de Apizaco bajo el nombre de *Ciudad Rielera o Ciudad Modelo* pues sus mismos pobladores se han encargado de convertir estos conceptos en sinónimos para Apizaco. Aunque no existe un significado preciso para el concepto de Ciudad Rielera, se pueden resaltar dos características propias de ellas. El primero hace honor al origen y destino de Apizaco, pues como se verá a lo largo de este trabajo, el ferrocarril fue el responsable del surgimiento de la ciudad, encargándose de proveer lo necesario para el crecimiento y consolidación de la ciudad. La segunda característica hace mención a la economía predominante de aquellas ciudades durante un tiempo específico siendo el motor comercial y económico.

El segundo concepto hace referencia a su exacto trazado de sus calles, únicas en el estado, dándole una fisionomía que llega a contrastar con las del resto. Las cuadras que conforman a la ciudad, son idénticas, cuadradas y de igual tamaño, creando así una ciudad ordenada, organizada y de fácil desplazamiento. No nos topamos con callejones, calles estrechas, cuchillas y demás formas comunes en las ciudades, o al menos es así en las primeras cuadras trazadas originalmente. Este trazado se le conoce como trazo ortogonal o de cuadrícula.

También es necesario hacer unas precisiones respecto a los planos y sus elementos. Pues a partir de aquí, estas fuentes serán recurrentes. Los planos ayudan para el acercamiento, reconocimiento y comprensión del espacio y las estructuras urbanas que le conforman. Los planos contienen un total de cuatro componentes; calles, manzanas, parcelas y edificios. Estos cuatro elementos conforman y construyen el tejido urbano tanto de una ciudad como

²² Es un río que nace en el estado de Tlaxcala, en el centro de México, y forma parte de la cuenca alta del río Atoyac.

de un pueblo. Tanto geógrafos como arquitectos han demostrado que las formas esenciales en los planos son las calles. Estas líneas constituyen el trazado y la repartición de las manzanas y las parcelas. Las calles también comparten lugar con los caminos, avenidas y demás redes viales como carreteras y líneas férreas. Las mismas ciudades establecen la jerarquía de sus calles respecto a sus necesidades y dinámicas.

Las manzanas son el segundo elemento que resaltan en los planos. En Hispanoamérica son mejor conocidas como cuadras, nombre dado debido a la forma geométrica que guardan. Estas se encuentran rodeadas y delimitadas por las calles. Las manzanas junto a las calles dan un sentido de referencia espacial. Dentro de las manzanas podemos encontrar las parcelas, también llamados lotes. Dependiendo de la repartición y fraccionamiento de una manzana en su interior, será la edificación o construcción de un inmueble. En los planos también se pueden observar algunos elementos ajenos al hombre pero que condicionan el uso y distribución de la ciudad. Los ríos y las barrancas suelen ser elementos comunes y recurrentes en los planos. Muchas veces estos marcan los límites de un pueblo. De igual forma, las industrias suelen ser un indicativo para establecer una frontera.

Hay quienes afirman que Apizaco no existió con el ferrocarril, sino desde épocas prehispánicas. Esta afirmación se hace debido a los hallazgos de artefactos prehispánicos hallados en Apizaco y sus alrededores. Si bien esto es cierto, la realidad es que dichos artefactos fueron localizados en poblados que años más tarde se anexaron a Apizaco. Durante el virreinato el espacio que ocuparía Apizaco estaba sometido y era explotado por la población más cercana: San Luis Apizaquito,²³ fundado en 1543 por parte de algunos españoles. En este mismo poblado se asentó un obraje textil junto con una hacienda. Por una serie de cuestiones religiosas–administrativas, Apizaquito fue perdiendo su importancia económica y política, pero seguía figurando como un punto de interés en la región. Por lo tanto, se puede pensar que lo que ahora es la ciudad de Apizaco, para ese entonces albergó algunas casas, campos de cultivo y pastoreo.

Con el paso de los años Apizaco empezó a figurar como parte del camino real que conectaba a Veracruz con México. Incluso, “esta localidad era ya un punto de la vieja carretera dieciochesca a Veracruz... Hacia 1783 Panes y Abellán la inspeccionó para realizar

²³ En ese entonces era llamado como San Luis Apizaco.

un "cálculo prudencial" de lo que costaría repararla...nunca se reparó toda la ruta, de extremo a extremo... El camino quedó muy deteriorado después de la Independencia y es posible que Apizaco decayera junto con él, hasta casi desaparecer. Solo el ferrocarril muchos años más tarde, la sacaría del olvido y abandono.”²⁴

Apizaco tal como lo conocemos ahora surgió a finales del siglo XIX como un campamento ferrocarrilero para albergar de forma temporal a los trabajadores que estaban realizando el tendido de vías del tren, quienes dormían en vagones condicionados cerca de su área de trabajo.²⁵ Meses más tarde se vio la oportunidad de fundar un pequeño poblado, con aquellos mismos trabajadores que no tuvieron idea del alcance y repercusiones que aquella decisión tendría. Si bien Apizaco no tiene una fecha concreta de fundación, se deduce a través de diversos mapas y crónicas que fue a mediados de 1860.

Se sabe que Apizaco desde sus inicios tuvo un gran y rápido crecimiento gracias al ferrocarril, pues era la principal fuente de trabajo de la ciudad ya fuera directa o indirectamente. De igual forma, los empresarios nacionales como extranjeros vieron en la reciente población una oportunidad para expandir sus negocios e incluso implantar sus ideales para formar una “ciudad moderna”.

Desde 1866 hasta 1970 se desarrolló como un importante centro ferrocarrilero en nuestro país, gracias a sus talleres,²⁶ oficinas, estación, casa redonda bodegas y demás instalaciones, adquiriendo un gran prestigio dentro y fuera de la ciudad, convirtiéndose en un símbolo de identidad entre sus pobladores.

Recapitulemos unos años atrás para entender como fue el arribó del tren en Apizaco, quienes fueron los responsables y bajo qué contexto se desarrolló esta industria. Los encargados de introducir el camino de hierro al estado de Tlaxcala fueron los hermanos Antonio y Manuel Escandón, ambos empresarios importantes del México decimonónico quienes “obtuvieron la concesión para construir el ferrocarril en Tlaxcala el 19 de agosto de

²⁴ Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974, p.110.

²⁵ Justo en el lugar donde se construyeron las instalaciones del ferrocarril.

²⁶ Los talleres de Apizaco se encontraban dentro de los tres más importantes de la república, junto con los de la ciudad de Orizaba y Ciudad de México.

1856”.²⁷ Un año después Antonio Escandón realizó un viaje a los Estados Unidos y contrató al ingeniero Andrew Talcott, encargado del levantamiento topográfico para el camino que seguiría el Ferrocarril Mexicano con la ruta Veracruz- Ciudad de México.

Para este nuevo camino existían dos rutas posibles: la de Veracruz – Jalapa –Puebla - Ciudad de México, o bien, Veracruz – Orizaba – Puebla - Ciudad de México, optando por la segunda opción, pues los empresarios Escandón tenían una fábrica textil cerca de Orizaba, argumentando que esta ciudad poseía más población y por lo tanto se favorecería más al comercio, a pesar de que la primera opción era más conveniente por las condiciones geográficas y era menos costosa.

Los hombres de negocios de la ciudad de Puebla mostraron cierto grado de desacuerdo. En un inicio se tenía pensado construir los talleres del Ferrocarril Mexicano en el municipio de Huamantla, pero sus pobladores mostraron también cierto grado de molestia al afirmar que no tendrían ningún beneficio más que el ruido del tren, orillando a la compañía ferroviaria a buscar otro sitio que ofreciera condiciones idóneas para la construcción; así Antonio Escandón rediseñó la nueva ruta, (tomando en cuenta los territorios donde se fundaría Apizaco).

Al ingeniero Talcott²⁸ le precedió el inglés William Lloyd, convirtiéndose en el jefe de construcción del ferrocarril. Para el 1 de marzo de 1866 Lloyd entregó un informe al Ministro de Fomento, donde se notificaba sobre el estado y avances de las obras del ferrocarril, declarando que “a principios de junio podrían circular los trenes de Apizaco a México, y el ramal hacia Puebla, en agosto”.²⁹ Para el 25 de junio Antonio Escandón suspendió por tiempo indefinido las obras debido a la falta de recursos económicos y por la inseguridad que azotaba a todo el país. Se esperaba que aquel tramo fuera inaugurado el 1 de septiembre del mismo año; y aunque esta fecha se pospuso, los trenes ya circulaban en esa ruta para el mes de octubre.

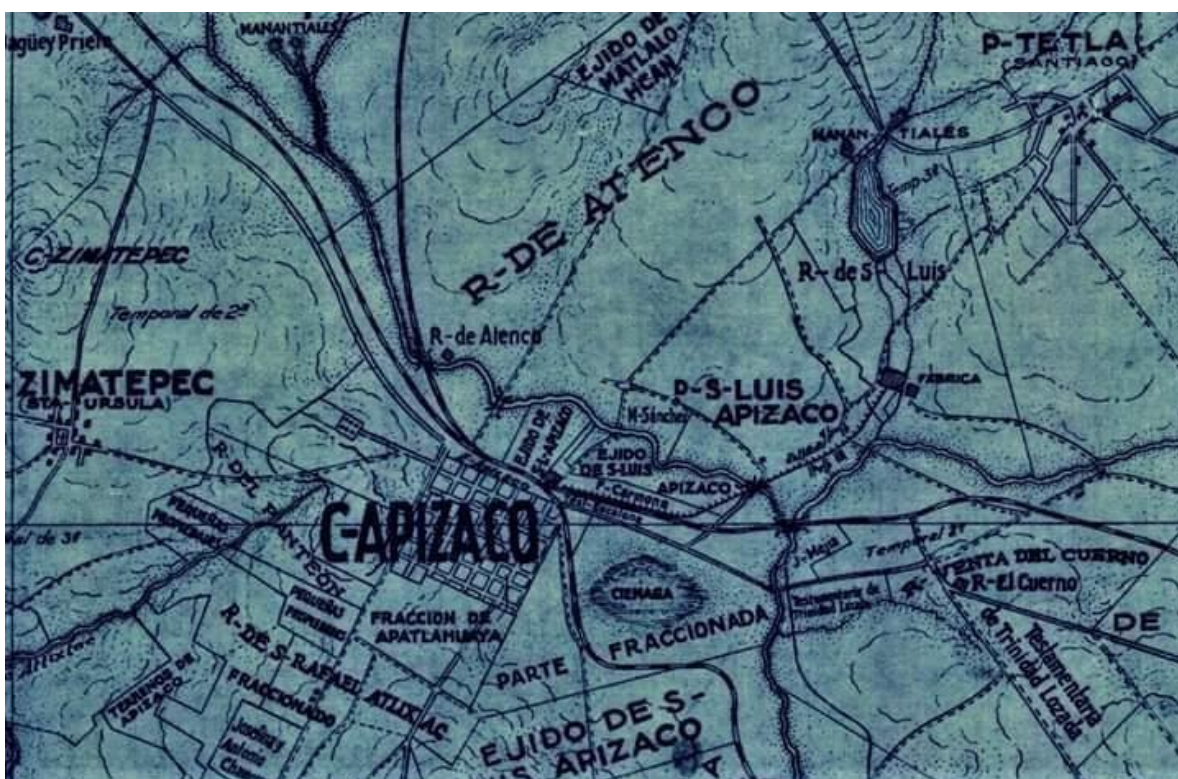
²⁷ Antonio Arceo Méndez, *Desarrollo urbano de la ciudad de Apizaco, 1989-2006*, Universidad Autónoma de Tlaxcala, 2007,[tesis de maestría], p. 7.

²⁸ Por razones desconocidas se le despidió del proyecto

²⁹ Agustín García Parra, *70 años en la vida de Apizaco*, Tlaxcala, ITC/CONACULTA/Gobierno del Estado de Tlaxcala, 2013, p. 35.

La empresa entró en crisis de nuevo, incluso Antonio Escandón fue encarcelado y de nuevo las obras quedaron en suspensión. Tanto los técnicos del ferrocarril como los empresarios restantes, decidieron continuar con la construcción del tramo; Ciudad de México – Apizaco. Establecieron un campamento temporal donde alojarse, y lo nombraron San Luis Apizaco, pues así se llamaba el poblado más cercano al campamento ferroviario.

Conforme fueron pasando los años al campamento se le empezó a conocer como Apizaco. A la población aledaña se le designó el nombre de Apizaquito y así hacer la diferencia entre un poblado y otro. Muchos de sus habitantes eran originarios de San Luis



Mapa 2. Sin autor. Camino hacia la fábrica de Hilados, Sin fecha. Recuperado de la página de Facebook Museo del Centro de las Artes Tlaxcala. Se pueden observar los tres poblados más próximos de Apizaco, donde resalta sobre todo el Pueblo de San Luis Apizaco (Apizaquito) y su cercanía con la ciudad, entiendo así el cambio de nombres

Apizaco³⁰ y sus alrededores. lo que da el primer indicio del gran impacto que tuvo el “nuevo” Apizaco tanto en la configuración espacial como en la economía de la región.

No hay duda sobre el origen riellero de la ciudad, pero si hay dudas sobre el cuándo y dónde se fundó. Las dos constantes en las que se cimienta la historia no tienen claridad cuando de Apizaco se trata. El año en que se fundó la población de Apizaco sigue siendo

³⁰ *El Sol de Tlaxcala*, 3 de septiembre de 1955, p.1

discutido e investigado. Esto debido a que no existe una cedula o documento oficial que lo determine. A los cronistas del siglo pasado, así como a los investigadores actuales les ha interesado rastrear esta fecha. La mayoría coincide que la fecha debió ser entre 1866 a 1873, es decir, en un lapso de nueve años.

Se sabe que las primeras construcciones habitacionales aparecerían en 1865, donde hoy se encuentra la casa redonda del ferrocarril mexicano. Hay información que reporta que para 1867 las vías férreas ya pasaban por el territorio de Apizaco “a las 5 de la mañana del 8 de septiembre de 1867 salieron en los trenes de Apizaco para la repetida fortaleza de Perote, los presos de uno y otro ex convento”.³¹ Para 1869 se inauguraba el tramo ferroviario de Apizaco- Santa Ana que era parte de la ruta de México-Puebla. Lo que nos deja ver que Apizaco fue habitado entre 1865 y 1867.

A través de los informes que daban cuenta del estado y avances de la obra es como se puede vislumbrar el inicio y condiciones en las que Apizaco fue habitado. Pequeños cuartos de madera que funcionaban como casetas provisionales, tiendas de campaña en gran número y vagones condicionados para los trabajadores que se encargaban de la construcción y mantenimiento del camino. Incluso Luis González expone en unas cuantas líneas el inició y repentino crecimiento de Apizaco:

“Brotó en una llanura de Tlaxcala la ciudad de Apizaco en 1868. De pronto aparecen a los lados de la vida los primeros jacalones; unos hacen las veces de estación; otros de oficina telegráfica; éstos se adaptan para servir de cantinas y fondas; aquellos son viviendas de los trabajadores. Durante cuatro años fue Apizaco una aglomeración de chozas cada vez mayor. En 1872 se comienza a ordenar el abigarrado conjunto... En un santiamén se construye una ciudad de trazo neoclásico que seguiría ensanchándose hasta superar a la antigua y venerable Tlaxcala”.³²

Sin saber la fecha exacta y/u oficial del asentamiento de Apizaco, se adoptó el 1 de marzo de 1866³³ como la fundación oficial de dicha ciudad, aceptada por las autoridades, la

³¹ Niceto de Zamacois, *Historia de Méjico*. México, 1882, tomo 18, pp.1695 y 1697.

³² Ortiz, *Op. Cit.*, p.110.

³³ Esta fecha se acordó y estableció hasta el año de 1964.

población y personajes ilustres de la ciudad, la razón, como ya se dijo antes, fue la entrega del informe por parte del ingeniero William Lloyd sobre el estado de las obras ferroviarias.

La segunda interrogante en la historia de Apizaco recae en la cuestión sobre el espacio. Los terrenos donde se edificaron los talleres, así como la casa redonda y la ciudad es una cuestión que ha causado conflictos, discusiones y confusiones entre los investigadores. Por ejemplo, hay una investigación donde se expone que “...los terrenos donde se estableció el campamento y posteriormente la estación de Apizaco pertenecían en su mayoría a la hacienda de San Diego Apatlahuaya, de la que era dueño Antonio Barrón y parcialmente al rancho de Atenco, propiedad de Manuel González Duran.”³⁴ Hay otro testimonio donde solo se brindan los apellidos: “Apizaco se fundó en terrenos donados por los señores Barrón Escandón, que eran dueños también de la hacienda de San Diego Apatlahuaya.”³⁵

En el periódico “El Sol de Tlaxcala”, en una sección llamada Perfiles Provincianos, se encuentra lo siguiente: “fueron de la propiedad de Don Ignacio Barrón-Escandón, quien vendió una parte para la construcción de los edificios de la estación y anexos y la otra la cedió para sus trabajadores, todos originarios del verdadero pueblo de San Luis Apizaco (Apizaquito).”³⁶

Por último, existe otra versión donde se declara que “el territorio donde se fundó Apizaco pertenecía originalmente a la hacienda de San Diego Apatlahuaya del municipio de Santa Cruz Tlaxcala, propiedad de Eustaquio Barrón, quien junto a su yerno Antonio Escandón...”³⁷ Los empresarios Barrón-Escandón (y/o sus familiares) tenían intereses económicos en la región, intereses que supieron aprovechar al apreciar el potencial que podía adquirir la región si el ferrocarril pasaba por ahí. Como se logra apreciar, la falta de investigaciones en torno a Apizaco más el poco interés por las autoridades en indagar más a fondo sobre la historia y el origen de Apizaco dan pie a estas confusiones.

Pasaron algunos años después para que Apizaco volviera a ser nombrado en los periódicos o crónicas. Así fue hasta finales de 1871, cuando se tiene conocimiento de que ya funcionaban los talleres del ferrocarril en dicha población. El 29 de diciembre del mismo

³⁴ Roberto Nava Cabrera. *Las estaciones del ferrocarril Mexicano*, México, Solar, 2010, p. 77.

³⁵ Luis Nava Rodríguez, *Historia de Apizaco*, Tlaxcala, Edición municipal, 1996, p. 7.

³⁶ El Sol de Tlaxcala, 23 de agosto de 1955, p.3.

³⁷ Arceo, *Op.Cit*, p.42.

año³⁸, el Congreso del Estado de Tlaxcala vio conveniente y necesario que se erigiera a la población en una sección política. Esta acción llevaría a la recién nacida Apizaco a dejar su carácter de colonia. Para enero de 1873 se empezó el trazado del poblado, a través de la *Sociedad Fundadora del Municipio de Barrón Escandón de la Estación de Apizaco*, la cual comisionó y puso al frente al ingeniero agrimensor Antonio Paula Castilla para realizar la planeación y el trazado. La sociedad fundadora también se encontraba integrada por David Fergusson, representante de la compañía ferroviaria; y el señor Torvas,³⁹ representante de la *Barrón, Forbes y Cía.*, Emilio Pardo y por algunos comerciantes y dirigentes políticos instalados en la población

Algunos cronistas refieren que el mismo Castilla gozó de toda libertad por parte de los pobladores para realizar las negociaciones que fueran convenientes para “tratar con el Sr. D. Guillermo Barrón el medio más justo y legal de obtener no solo solares para la fabricación del fundo, sino también terrenos de la mejor calidad para labranza de horticultura y agricultura.”⁴⁰ En 1876 se descubrieron malos manejos por parte del ingeniero Castilla, por lo tanto, la Junta Constructora lo desconoció, tomando ella misma los trabajos que faltaban por llevarse a cabo. Se tiene conocimiento de que los señores Fergusson y Torvas fueron los encargados de retomar y concretar la planeación que Castilla había propuesto.

Se sabe que la familia Barrón tuvo la disposición para satisfacer en la medida de lo posible las necesidades de los nuevos habitantes. A través de la sociedad llamada *Barrón, Forbes y Cía.* brindaron la cantidad de 100 solares para cada vecino y para los establecimientos públicos a precios módicos. De igual forma destinaron algunos terrenos para la agricultura y la horticultura. Los terrenos fueron clasificados y ofrecidos de acuerdo a su calidad o clase. La clasificación fue propuesta en conjunto por Castilla, Fergusson y Torvas.

El 7 de mayo de 1873 esta nueva sección política quedó constituida como municipio, con la estación de Apizaco como cabecera municipal. El nuevo municipio se nombró Barrón-Escandón, en forma de reconocimiento a las personas que brindaron sus terrenos y accedieron

³⁸ Para algunos cronistas e investigadores esta era la fecha que se debía establecer como la fundación de Apizaco

³⁹ Este personaje es curioso, pues se desconoce su nombre y algunos a causa de esa confusión, le nombran como Torbeos

⁴⁰ Nava, *Op.Cit.*, p.7.

a las peticiones de los nuevos residentes.⁴¹ De esta forma, Apizaco rompía lazos y se volvía independiente de Tetla, municipio donde se localizaba San Luis Apizaquito. Esta acción, dio inicio a una serie de anexiones de pueblos circundantes, conflictos con otros municipios y un rápido crecimiento poblacional.

Para el 30 de junio del mismo año el Congreso dispuso que el municipio: “comprendiera entre los límites de los Municipios de Tetla y Santa Cruz Tlaxcala, con el radio de una legua de oriente, sur y poniente, pertenecientes al Distrito de Morelos...”⁴² En 1874 se le concedieron los terrenos pertenecientes al rancho de Atenco. A mediados del mismo año, Santa Cruz y Yauhquemehcan desconocieron e ignoraron los convenios celebrados con Apizaco medio año antes, donde se marcaban y delimitaban las fronteras con cada uno de ellos.⁴³ En octubre de 1875, se le anexa el pueblo de Texcalac, (hasta entonces perteneciente al municipio de Tetla). En diciembre pero de 1883, se le incorpora también el poblado de Santa Anita Huiloac (que pertenecía a San Dionisio Yauhquemehcan), argumentando que así obtendrían más recursos económicos y ampliarían sus límites territoriales.

El 8 de mayo de 1891 los miembros del ayuntamiento⁴⁴ de Barrón-Escandón se dirigieron al entonces gobernador del estado, el Coronel Prospero Cahuantzi, para solicitarle que el pueblo fuera elevado a la categoría de Ciudad bajo el nombre de “Nuevo Apizaco” (pues esta nomenclatura diferenciaría a la ciudad con el viejo poblado vecino San Luis Apizaco). Además, pedían la creación de un nuevo Distrito donde se integraran los municipios vecinos y la anexión para “Nuevo Apizaco” de la hacienda de San Diego Apatlahuaya y el pueblo de San Luis Apizaco.

Apizaco entendido no solo como ciudad, sino también como municipio ejerció una influencia notable. Sus dirigentes y representantes notaron tempranamente la injerencia que

⁴¹ El nombre de Barrón-Escandón fue cambiado en 1971 por lo que ahora conocemos como Apizaco a petición del cronista Arámburu. Él argumentaba que era “impropio y denigrante que se continuara usando el nombre de una persona que había causado muchos males a la Nación”. En realidad, Arámburu veía con desaprobación el nombre debido a sus ideales políticos, pues para él, los empresarios fueron traidores a la Patria debido a sus acercamientos con el Segundo Imperio Mexicano.

⁴² El Sol de Tlaxcala, 3 de septiembre de 1955, p. 1

⁴³ Estos problemas aún siguen arrastrándose hasta la fecha, pues aún persisten los conflictos al no quedar en claro donde acaba un municipio y empieza otro, afectando principalmente los servicios públicos.

⁴⁴ Antonio Sánchez, Presidente; Mariano Galicia, Síndico; y regidores M. A. González, Jesús B. Gómez, Miguel Carvajal y Cajica, Pablo López, J. Guadalupe Sánchez y J. de la Luz Rivera.

producía el naciente poblado a su alrededor. El Distrito se creó hasta el año de 1995, surgiendo así el sexto distrito de Tlaxcala, donde Barrón-Escandón desempeñó el papel de cabecera. Quedando bajo su control los municipios de San Salvador Tzompatepec (entonces sujeto Huamantla), San Dionisio Yauhquemecan, San Martín Xaltocan, Santa Cruz Tlaxcala y San Cosme Xalostoc. Además, muchas de sus exigencias requerían un reacomodo espacial, pues pedían que ciertos pueblos se anexaran ya fuera a su municipio o a los municipios vecinos que estaban bajo su jurisdicción.

Sus exigencias fueron cumplidas la mayoría de las veces. Obtuvieron el apoyo de los ayuntamientos de Yauhquemehcan, Xalostoc, y Xaltocan para que se erigiera el nuevo distrito. Su cambio de nombre fue aprobado,⁴⁵ los terrenos que pedía o reclamaba de los pueblos vecinos fueron concedidos y siempre mantuvo una posición de dominio respecto a los poblados a su alrededor. Cabe destacar el tira y afloja que vivían entre sí estos poblados con Apizaco. Si bien existían conflictos por la tenencia de la tierra, también existían estos acuerdos. Apoyar la idea de la creación de un nuevo distrito suponía la consecuencia de obtener mayor presupuesto y recursos para sus poblados y a su vez, crear nuevos acuerdos y lazos con aquel poblado nuevo que articulaba toda una nueva economía. Si bien, quedarían sujetos a Apizaco en cuestiones políticas y administrativas, el flujo comercial y laboral de sus habitantes se vería favorecido.

Otra perspectiva que vislumbra el crecimiento y dominación de Apizaco es el aspecto económico y estadístico. Según datos de Alfonso Luis Velasco⁴⁶ las tesorerías municipales del distrito tuvieron la misma cantidad de ingresos y egresos en el año de 1886. Lo que llama la atención de estas cifras, no es la falta de números rojos,⁴⁷ sino cuánto dinero se le destinó a Barrón-Escandón justamente en ese año, cuando las obras del ferrocarril estaban ya por finalizar y los primeros asentamientos ya se encontraban establecidos en la zona.

⁴⁵ Si bien, el gobernador Prospero Cahuantzi aprobó el cambio de nombre por el de “Nuevo Apizaco” la población seguía reconociéndose como Barrón-Escandón de forma oficial hasta 1969.

⁴⁷ Recordemos que en todo el estado se buscaba tener finanzas sanas

Tabla 1. Ingresos y egresos en el año de 1886 en el distrito de Cuauhtémoc

Tesorerías	Ingresos	Egresos
Barrón-Escandón	\$2,886.18	\$2,886.18
Yauhquemecan	503.72	503.72
Xaltocan	530.81	530.81
Xalostoc	115.96	115.96
Santa Cruz Tlaxcala	339.95	339.95
Suma	\$4,376.62	\$4,376.62

Este cuadro vislumbra la importancia y el rápido crecimiento de Apizaco, aunque al ser un lugar antes despoblado prácticamente tuvieron que iniciar desde cero, por lo que necesitaban una gran inversión. Además, Barrón-Escandón era única en su tipo, ya que desde sus inicios era quien brindó servicios “nuevos” o difíciles de adquirir para los pueblos vecinos, quienes eran poblaciones rurales. Entonces estas inversiones garantizaban un crecimiento rápido para Apizaco.

Los poblados de los alrededores se dedicaban a la cosecha y venta de maíz, maguey, cebada, trigo, haba y frijol, así, estos pueblos crearon un intercambio comercial con la nueva ciudad rielera, pues abastecían a Apizaco de productos de consumo básico, y los apizaqueños, gracias al tren, proveían mercancía de segunda necesidad creando negocios y demandas nuevas en la región. Un intercambio que hacía crecer cada vez más la influencia que ejercía Apizaco sobre los pueblos vecinos.

En cuanto a términos de población se refiere, tenemos diversos autores que nos dan información sobre algunos censos pero que no especifican si se refieren a la ciudad, al municipio o al distrito. En la gráfica 1 se muestran los datos recabados. Ninguno de estos investigadores nos aclara de dónde sacaron sus datos, pero podemos observar que el crecimiento poblacional es creíble, si bien sólo en las fechas de 1940 y 1950 hay discrepancias.

En 1871 sólo se contabilizan 240 habitantes en la entonces nueva población de la Estación del Ferrocarril Mexicano de México a Veracruz, por lo tanto, podemos deducir que

estos habitantes eran los obreros quienes se encontraban aun trabajando en las obras férreas. Lo sorprendente es que diez años después aumento la cifra aproximadamente trece veces más, siendo un poblado sin más de quince años de existencia.

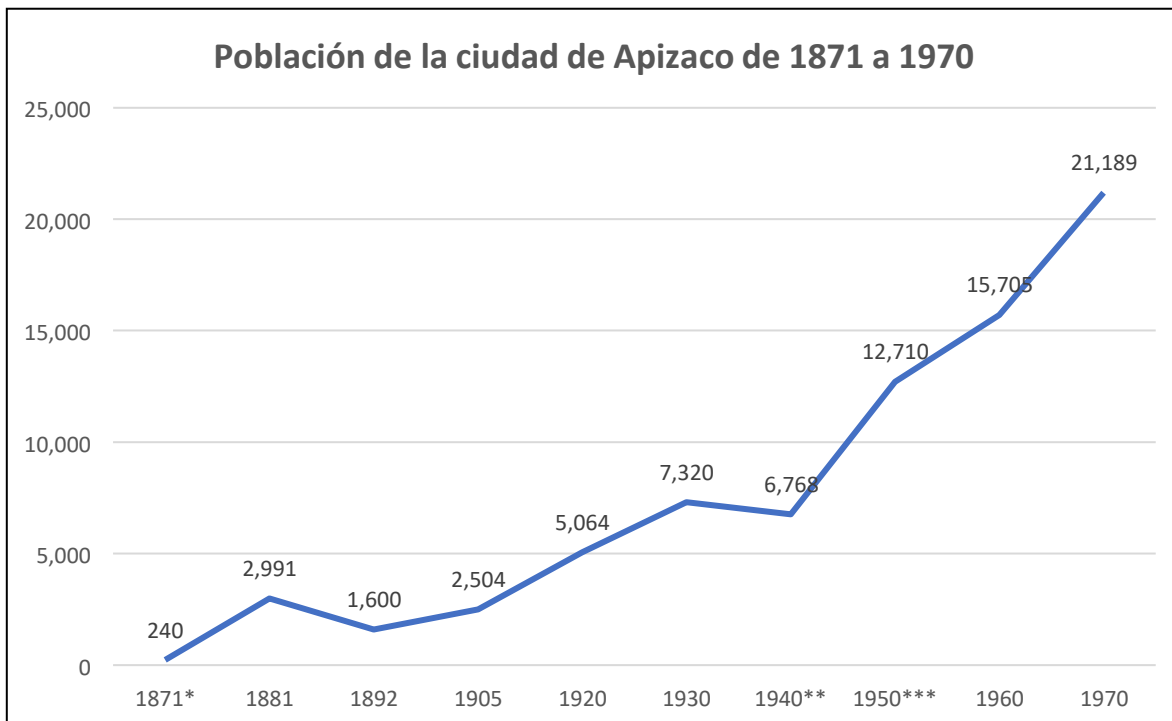


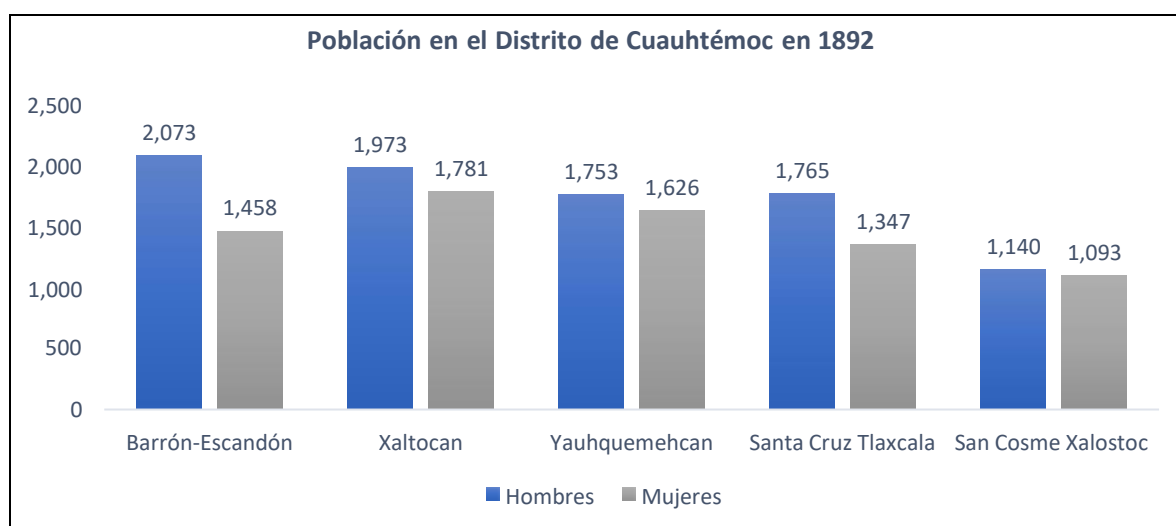
Gráfico 1. Población de la Ciudad de Apizaco 1871-1970. Información recabada de distintos autores.

*Mientras que Luis Nava afirma que había 240 habitantes, INAFED reporta 500 pobladores.

**Arceo Méndez expone que la cifra para este año es de 10,453 habitantes.

*** Arceo Méndez expone que la cifra para este año es de 12,712 habitantes

De 1881 a 1970 podemos ver un crecimiento poblacional muy rápido y proporcional y por ende, debió tener un impacto urbano notorio en el paisaje. La mancha urbana empezó a ser visible y más notoria. Si bien para los trabajadores de bajo rango era difícil acceder a una vivienda cerca de su trabajo, las autoridades correspondientes hicieron lo posible para que empresarios, obreros y comerciantes adquirieran una fracción de terrenos en las inmediaciones de la ciudad. Los campos de cultivo empezaron a difuminarse conforme las cuadras de la ciudad empezaban a materializarse para albergar a las familias. En la gráfica 2 podemos observar la proporción que guardaba Apizaco como municipio en comparación con los municipios colindantes:



Gráfica 2. Población en el Distrito de Cuauhtémoc en 1892.⁴⁸

Se observa que el número poblacional es similar entre ellas, aunque Apizaco sobresale por su población masculina a comparación de los demás municipios. ¿Cómo se explica esta situación? Como se viene advirtiendo, debido a la actividad rielera de la ciudad. La industria férrea demandaba un gran número de mano de obra exclusivamente masculina, por ello, la población de hombres fue mucho mayor. Esto demuestra que los hombres llegaban a vivir a Apizaco solos sin su familia. Es más probable que las mujeres censadas fueran familiares de los empresarios y comerciantes.

⁴⁸ Velasco *Op. Cit.*, p.24.

En cuanto a la ciudad concierne sólo contaba con diez calles, más la Calle Real que era la arteria principal de la ciudad, además de que era la calle paralela a la Estación y talleres del Ferrocarril. La vida de la futura ciudad giraba en torno a 11 calles en su primera mitad de vida.

En el plano 1 nos encontramos con que el trazado que realiza el ingeniero Antonio P. Castilla es perfecto, al repartir en partes iguales tanto calles como cuadras siguiendo el ritmo de la estación, así las primeras calles que se trazaron medían de largo (en posición horizontal) 2491'68"⁴⁹ mientras que la estación alcanzaba los 2074'4"⁵⁰. En cuanto las calles (en vertical) contaban con un ancho de 65'60".⁵¹ Como dato extra las medidas de las cuadras eran 295'04"⁵² y como se puede apreciar eran idénticas, conformando 7 cuadras a lo largo por 5 cuadras a lo ancho. Así los límites de la ciudad estaban marcados por lo largo de la Estación.

Las demás calles que se formaron después fueron debido a la adquisición de nuevos terrenos con el fin de hacer crecer a la población, todos estos terrenos fueron comprados a los dueños de las haciendas vecina San Diego Apatlahuaya o por la anexión de terrenos pertenecientes a los municipios vecinos. En la calle Real se encuentran las construcciones más antiguas, con los locales más longevos y que aún siguen en funcionamiento, en la mayoría de las calles se aprecia la arquitectura de la época.

⁴⁹ 759.42 metros.

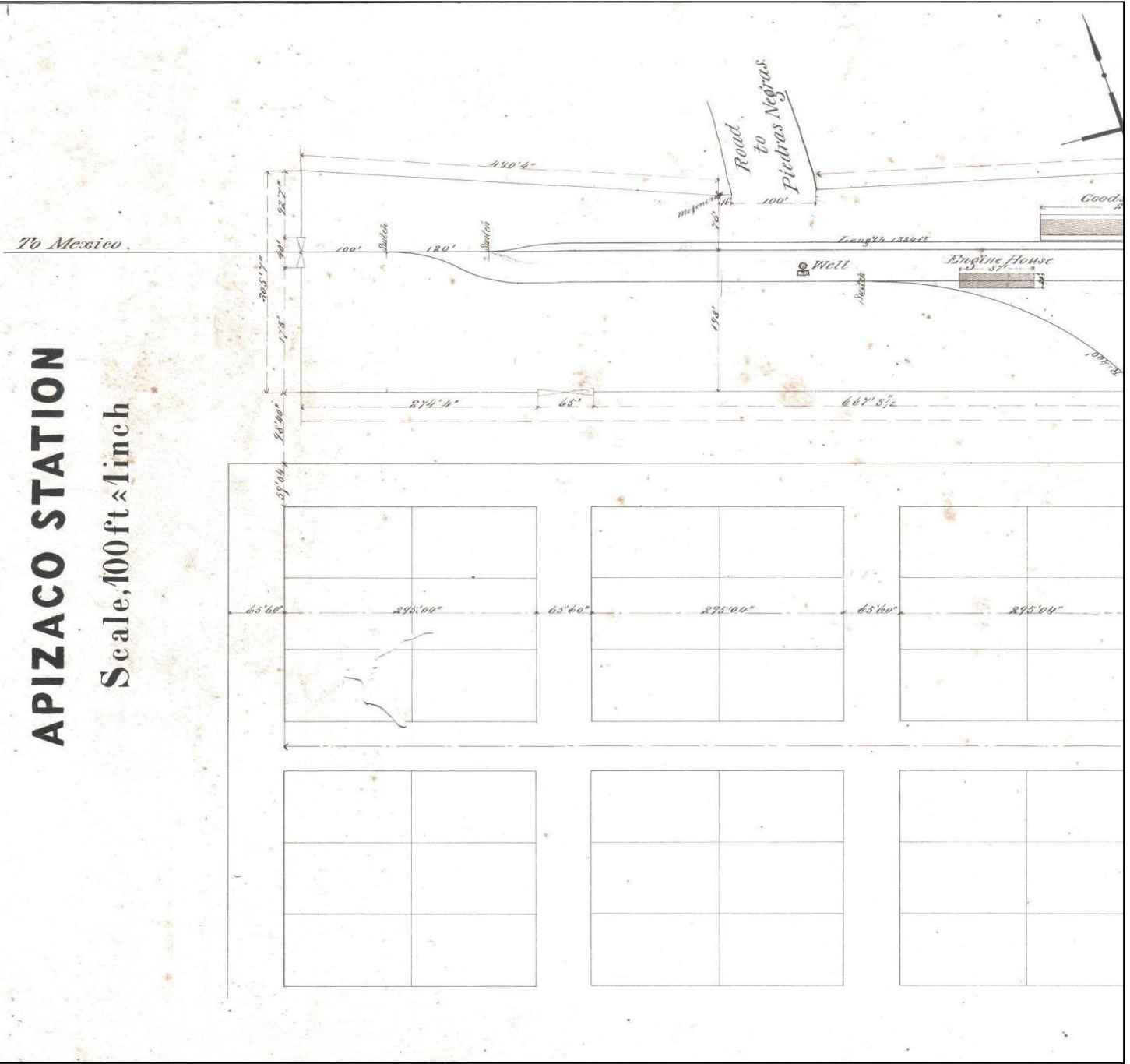
⁵⁰ 632.25 metros.

⁵¹ 19.94 metros.

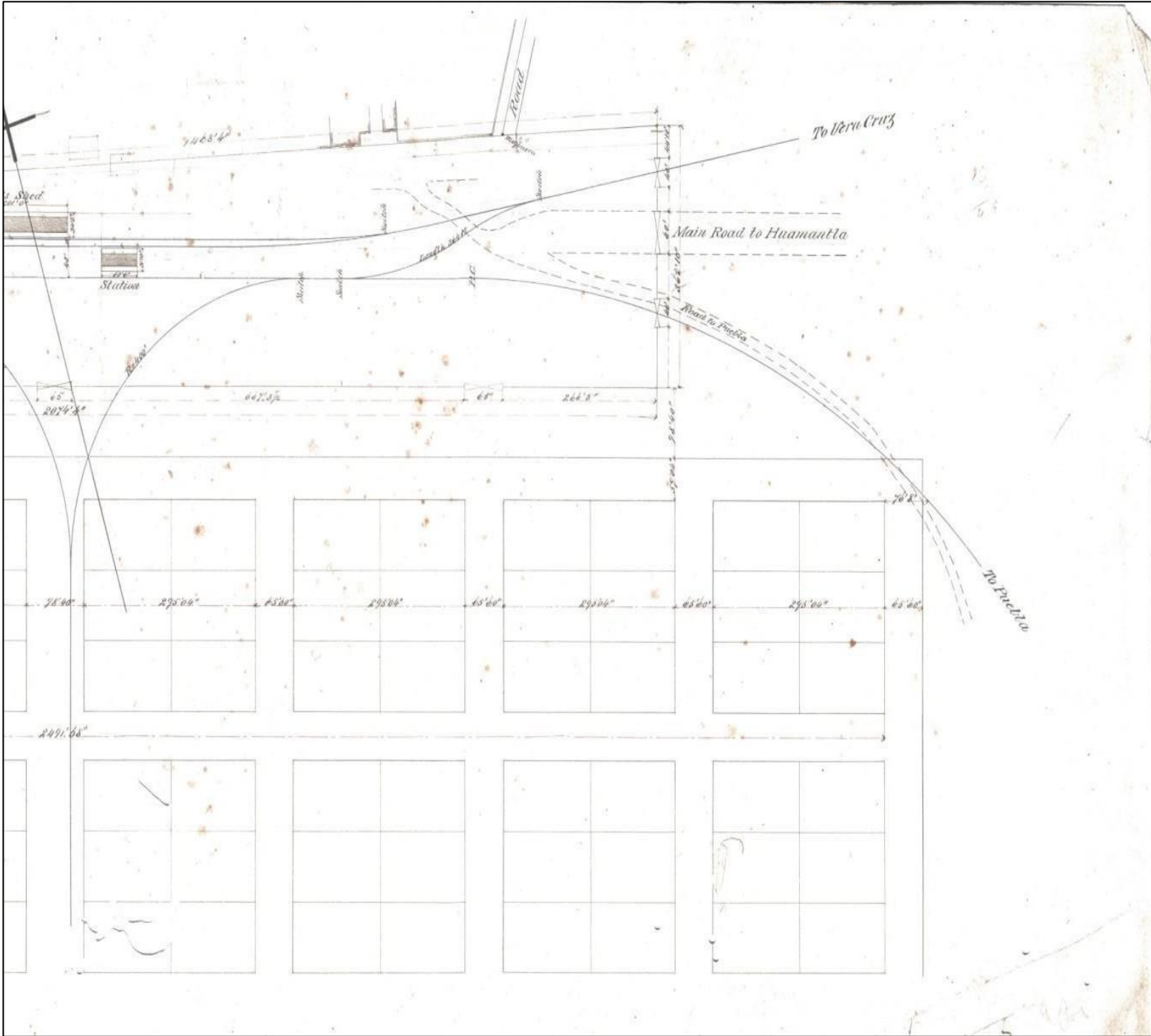
⁵² 90.01 metros.

APIZACO STATION

Scale, 100 ft = 1 inch

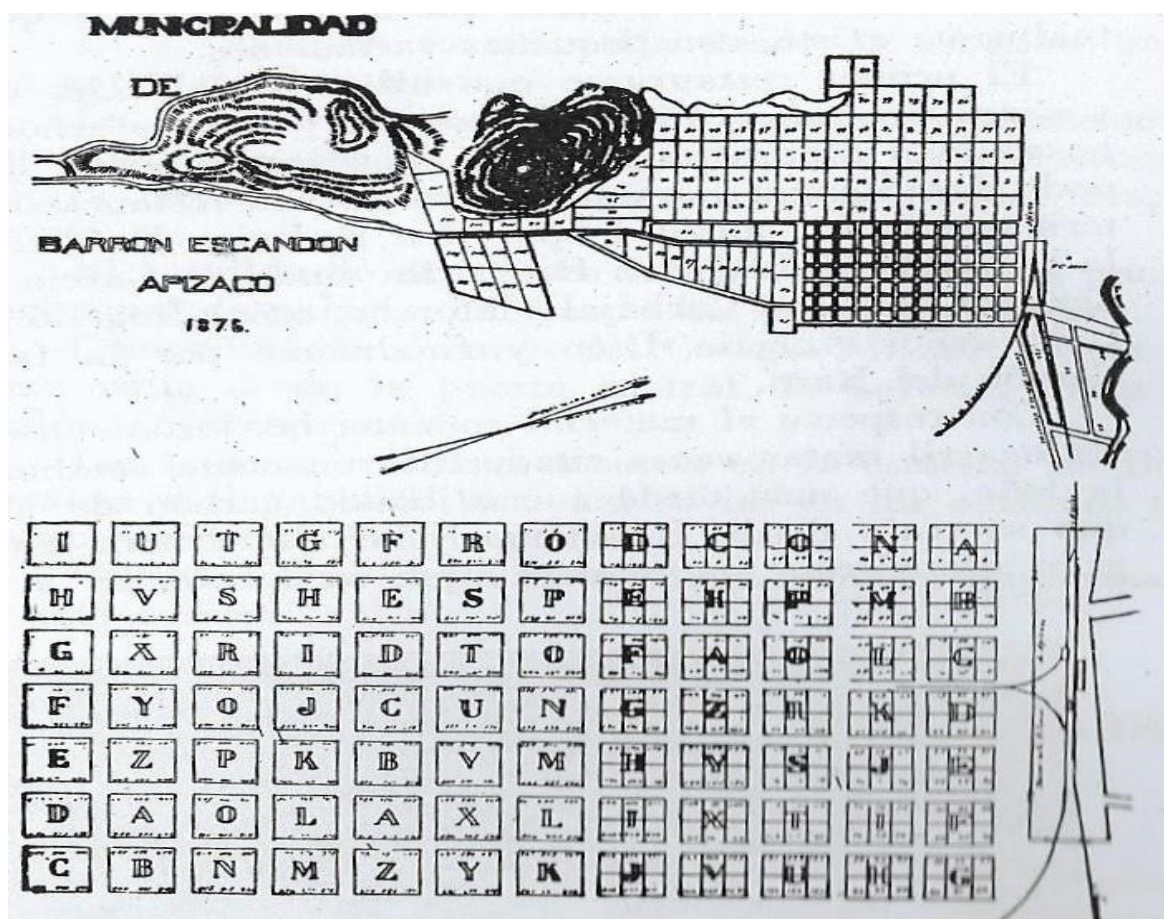


Plano 1 Apizaco Station. Sin fecha



El plano 2 fue levantado en 1876. No cuenta con autor, pero se aprecia la visión que tenía Castilla, “se observa lo inteligente de los fundadores, pues sus calles fueron trazadas en forma recta, bastante amplias y con una visión poco común en aquella época, ya que el referido plano abarca una extensión considerable, para formar una verdadera ciudad, como lo es actualmente”.⁵³ Este plano sirvió para planear la segunda etapa de la ciudad.

La parte superior de este plano nos muestra una perspectiva mucho más amplia ya no sólo de la ciudad, sino del municipio completo. Los cuadros más pequeños son los que componen a la ciudad originalmente desde sus inicios y el espacio donde se desarrollará este trabajo. En la parte inferior se nos da un acercamiento más completo sobre estas primeras cuadras. En estas se desarrolló la vida social, económica y política del nuevo poblado. Se puede apreciar la visión que se preveía a futuro considerando el crecimiento de la ciudad hacia sus alrededores.



Plano 2. Municipalidad de Barrón-Escandón, 1876

⁵³José Arámburu Garreta, José, *Ensayo histórico de Apizaco*, México, Costa Amic, 1972, p.26-27.

Ahora bien, si consultamos la historiografía existente para la ciudad de Apizaco nunca se ha abordado el porqué es una ciudad modelo y moderna más allá de su fecha de “fundación”, ni mucho menos la razón de ser trazada de forma tan organizada y por lo tanto el motivo de considerarle una ciudad modelo.

Apizaco nace gracias a la industrialización del país, en este caso, gracias al ferrocarril. La ciudad rielera no pasó por las transformaciones físicas que la arquitectura porfiriana exigía; no se derrumbó ningún edificio, no se rompió la traza colonial ni hubo recelo entre los pobladores por ocupar los espacios. Apizaco al surgir de cero pudo adoptar los estándares estéticos de la época en medida de sus posibilidades.

Si bien la historiografía porfiriana nos muestra que las ciudades de finales del siglo XIX se caracterizaban por aquellos grandes paseos, alamedas, monumentos y parques, para el caso de Apizaco no fue así. La vida social y pública se llevaba a cabo en las instalaciones ferroviarias y afuera de ella, actuando como el epicentro de las actividades económicas, las relaciones públicas, negocios y comercios y de los servicios públicos.

Pero ¿qué tan Porfiriana era la ciudad de Apizaco? Si bien no hay registrado alguno de monumentos a los héroes de la patria, grandes paseos viales, plazas, arboledas o edificios imponentes, podemos encontrarnos con el estilo afrancesado de las casas, fábricas y de las mismas instalaciones ferroviarias. Gracias a diversas fotos de la época se aprecia el estilo ecléctico con el que se le reconoce al Porfiriato y junto con los planos se puede observar la planeación moderna de la ciudad. Se tiene conocimiento de que en Apizaco no existía una clase media burguesa como tal. Los encargados de financiar y seguir con los proyectos de la ciudad fueron pequeños empresarios extranjeros. Y fueron estos mismos los que crearon los espacios de esparcimiento y financiaron la implantación de los servicios públicos.

Hubo algunos cambios en la ciudad en cuanto a su fisionomía durante el primer tercio del siglo XX. Entre las alteraciones más destacables fueron los cambios de nombres de todas las avenidas y calles. De 1873 a 1910 tanto las calles como las avenidas eran nombradas como calle una, calle dos, etc. mientras las avenidas se conocían como primera avenida, segunda avenida, etc. Como parte del espíritu Porfirista por conmemorar el primer Centenario de la Independencia se llevó a cabo el cambio de nombres. A las calles se les

nombró con fechas históricas y a las avenidas con nombres de Personajes ilustres o patrióticos.⁵⁴

1.4 Entre la industria y la agricultura. El impacto de Apizaco en la región

Como se vio en los apartados anteriores, con el nacimiento de Apizaco y su pronto posicionamiento como uno de los poblados con mayor importancia se dio una nueva configuración espacial en el estado. En términos políticos-administrativos se creó el nuevo distrito de Cuauhtémoc, con el objetivo de tener un mejor manejo de las finanzas y su distribución. Este distrito era el más pequeño, con solo 320 km². Sin embargo, fue una de las regiones con un gran movimiento comercial, industrial, textil y artesanal. Se debe recordar que en esta zona era de los espacios mejor favorecidos geográficamente hablando. Antes del surgimiento de Apizaco la zona centro-sur del estado ya era relevante no solo por razones históricas, sino también por cuestiones económicas.

Cuando el ferrocarril se implanta justo en la cercanía de San Luis Apizaquito, no se sabía el impacto tan grande que este tendría en la zona. Poco a poco aquella zona constituida por haciendas y ranchos con suelos de 1ra y 2da clase empezó a ser escenario de un intenso movimiento no solo poblacional, sino económico. Y fue gracias a la industria férrea que el epicentro (en términos literales) se volvió palpable, ya no era un espacio “vacío”, sino que se materializó en forma de una rudimentaria estación, que en poco tiempo daría paso a una ciudad.

Con Apizaco al frente del distrito Cuauhtémoc la relevancia de la zona centro-sur se fortaleció. Si bien ya era común ver campesinos, artesanos, intelectuales, pequeños comerciantes y empresarios, con la llegada del Prosperato se hicieron más visibles estos últimos. Y no solo esto, sino que los obreros, burócratas, profesionales y técnicos se hicieron presentes en el estado de Tlaxcala. La industria textil fue la más sobresaliente por tradición, pero no eclipsaban a las demás industrias⁵⁵ nacientes o ya existentes tales como: la

⁵⁴ Nava, *Op Cit.*, p. 47.

⁵⁵ La palabra *industria* era empleado de manera ambigua para aquella época. Englobaba desde actividades agrícolas, ganaderas, artesanales, agroindustriales y fabriles. Como lo explica Rendón Garcini, la Ley de Hacienda lo denominaba como todos aquellos cuya explotación requería la industria corporal o mecánica.

cordelería,⁵⁶ alfarería, comercio, tabacaleras, fundiciones, fábricas de vidrio, papel, jabón, molinos, destilerías, entre otras.

Entonces ¿qué ofrecía esta región para todas estas economías e industrias (incluyendo el ferrocarril)? Las condiciones favorables fueron varias: en primer lugar el agua. El río Zahuapan fue la columna vertical para la formación de la región centro-sur. No solo para los asentamientos humanos, sino también para la implantación de la agricultura y las fábricas. Como se vio en el primer apartado, este líquido escaseaba en gran parte del estado, motivo que desataba conflictos y tensiones entre los pobladores con las industrias la mayoría de las veces. A pesar de esto, la región se fue posicionando como la zona líder del Prosperato.

En segundo lugar se podría considerar la densidad poblacional. Como se recordará, la zona centro y sur ha sido habitada desde épocas prehispánicas. Lo que significaba mayor mano de obra disponible. Toda la mano de obra contaba con una tradición campesina, por ello, al implantar las fábricas y crear campos laborales nuevos, la mano de obra empleada era barata y costeable para los empresarios. Aun así, emplearse como obrero era más redituable que seguir trabajando sus tierras.

En tercer lugar, encontramos su ubicación en términos de localización. En un panorama más amplio, Tlaxcala se encuentra ubicada dentro de las zonas comerciales más importantes del país, lo que significa que podía colocar sus mercancías dentro de estas dinámicas comerciales, ya fuera en Puebla, la Ciudad de México o en Veracruz. Ahora bien, una vez implantado el ferrocarril en la región, Apizaco se convirtió en el punto de encuentro, desplazando a la capital y otras ciudades. Tampoco se puede olvidar la accesibilidad a los recursos naturales, las canteras y las maderas fueron fundamentales para la construcción y mantenimiento de las fábricas.

Estos tres puntos, sumado a los esfuerzos del gobernador Cahuantzi por incentivar la inversión privada resultó en un corredor industrial que corría de Panzacola⁵⁷ hasta Apizaco. Así, la región centro-sur se encontraba configurada. Esto lleva a pensar que antes del

⁵⁶ Elaboración de reatas, cordeles bozadillos, etc.

⁵⁷ Municipio que se ubica al Sur del estado de Tlaxcala, delimitando ya con el estado de Puebla

surgimiento de Apizaco, la región centro-sur solo llegaba hasta un pueblo antes de la ciudad modelo y contaba con pequeños talleres y fábricas.

La ciudad rielera fue el gran articulador de esta región. En primera instancia la estación que albergaba en sí fue uno de los centros económicos más importantes del estado. Concibamos a la estación como el punto de encuentro de toda una región. En Apizaco como en el resto de país la estación fue el espacio donde se encontraban e interactuaban la economía y la sociedad tradicional, con actores que empezaban a ser integrados en el mundo de la modernidad. El espacio donde interactuaban tanto el carpintero, el maquinista, el boletero, el empresario textil, el hacendado, el viajante, el vendedor de antojitos, el artesano etc. El lugar donde se llevaban a cabo negocios, tratos, ventas, viajes o el trabajo diario.

Entre las mercancías más lucrativas que transportaba el ferrocarril fue el pulque, la cual representaba el 30% de la carga total, al menos durante el Porfiriato. En el caso de los productores de maguey que se encontraban en el área de Apizaco encontraron abierta una nueva área de mercado, al poder transportar su pulque y aguamiel a la ciudad de México e incluso estas bebidas llegaban hasta el puerto de Veracruz. Recordemos que la bebida de los dioses era el producto más comerciable y mejor rentable del estado. Para la década de 1880 Tlaxcala producía aproximadamente el 12% de la producción nacional. En los años venideros la producción aumentó, llegando a producir el 65% del total nacional ⁵⁸ Por ello, el pulque pudo abandonar aquel mercado local-regional que abastecía a las pulquerías cercanas y logró un alcance mucho más amplio.

Con el ferrocarril surgieron también más comercios y negocios dentro de la zona centro. Lo que antes era una zona únicamente para el ascenso y descenso de mercancías y pasajeros dio paso a nuevas actividades de consumo. Una vez establecido el poblado de Barrón-Escandón los pobladores no solo de Apizaco, sino de los municipios vecinos pudieron acceder a todo tipo de productos. El cronista Luis Nava refiere que para 1895 Apizaco ya contaba con casinos, mercerías, fábricas de botellas y de fideos, abogados, farmacias, ferreterías, almacenes, papelerías, tlapalerías, agencias, profesores de idiomas y música entre otros giros más.⁵⁹ Sin contar el comercio informal dentro de la estación. Es clara

⁵⁸ Rendón *Op. Cit.*, p.218-219.

⁵⁹ Nava, *Op,Cit.*, p.17-18.

la existencia de estos comercios en el estado, ubicados en las ciudades más importantes, pero ahora los habitantes no tenían que desplazarse tan lejos para adquirir los bienes o servicios. Bastaba con tomar un camino de tierra ya fuera a pie o a caballo para poder llegar a Apizaco y ahorrarse un par de horas de camino.

Los empresarios también vieron la oportunidad de establecer algunas fábricas dentro de Apizaco y sus alrededores. Como ya se mencionó con anterioridad, la fábrica de vidrio, de botellas y de fideos fueron establecidas en el último cuarto del siglo XIX pero la fábrica más conocida fue la *Fábrica de Hilados y Tejidos de Algodón San Luis* ubicada en el poblado vecino de San Luis Apizaquito a unos 15 minutos de la estación. Rápidamente ganó fama en la región. Instalada en los terrenos pertenecientes a la Hacienda de San diego Apatlahuaya⁶⁰ y con maquinaria de última generación, la fábrica de hilados fortaleció aún más la importancia de Apizaco. Creada desde 1899 hasta 1961 la fábrica de Hilados y Tejidos fue un gran referente en la zona.

Bien se podría afirmar que la estación se complementaba con la fábrica y viceversa. La forma para poder acceder a la materia prima era por medio de la estación, lugar donde llegaba la mercancía y era transportada a la fábrica a través de mulas y caballos, una vez convertida la materia prima en hilos, mantas y telas de diversa índole, eran transportadas de vuelta de la misma forma para distribuir las hacía ambas direcciones, ya fuera a la Ciudad de México o hacía Puebla y Veracruz.⁶¹ Pero a pesar de esto, existían algunos roces y tensiones entre ambas industrias. O al menos así lo dejan ver los ex trabajadores de ambas industrias.⁶²

Queda claro que gracias a la estación y la fábrica textil la calidad de vida mejoró en aquella región. Si bien ambas industrias necesitaban mano de obra calificada, técnicos y especialistas, había una considerable cantidad de pobladores de tradición campesina o artesana para ocupar los puestos. Seguramente muchos de estos trabajadores pertenecían a la Hacienda de Apatlahuaya. Los mismos ex trabajadores de la fábrica relatan que era común ir hacia Apizaco a comprar ropa, comida, abarrotes o simplemente para pasear con toda la familia. Incluso señalan que las mejores pulquerías y cantinas se encontraban ahí. Esto no

⁶⁰ Al igual que la estación.

⁶¹ En la época de esplendor de la fábrica sus productos llegaron a Europa y Asia.

⁶² Existía una rivalidad entre ambos gremios obreros. El estatus que ofrecía trabajar en Ferrocarriles era mayor que emplearse en la industria textil.

excluye la idea de que en San Luis Apizaquito o en Texcalac, o Yauhquemecan no existieran estos comercios, sino que con el surgimiento de Apizaco el movimiento y la economía de los pueblos vecinos se vio eclipsada. Sin duda el ferrocarril abrió oportunidades nuevas de trabajo y no solo esto, sino que también abrió nuevos mercados en la región.

1.5 Apizaco en el presente

Es pertinente hacer un recuento breve y preciso sobre lo que es Apizaco hoy en día. Esta investigación cierra justo a inicios de los años setenta pero aún queda mucho que contar sobre la ciudad rielera. Si en un principio Apizaco surgió y tuvo su auge gracias al ferrocarril, hoy en día esta industria ha sido relegada; los talleres, la estación, la maquinaria y las oficinas han sido abandonadas, vendidas o desmanteladas, sólo quedan los recuerdos de aquellos días donde el tren y sus trabajadores anunciaban su llegada a la ciudad con su silbato de vapor.

Apizaco como municipio hoy en día tiene una extensión territorial actual de 56,830 km² y se encuentra conformado por nueve localidades que son: Guadalupe Texcalac, Apizaquito, Santa María Texcalac, Santa Anita Huiloac, José María Morelos, San Miguel Atenco, San Luis Apizaquito, Cerrito de Guadalupe y San Isidro. Apizaco también llegó a articular la zona urbana más grande del estado, aun cuando su extensión territorial abarca solo el 1.4%. Esta injerencia se debe a su posición geográfica y al desarrollo económico e industrial (corredores industriales) que articulo a su alrededor con los municipios vecinos. Actualmente Apizaco ocupa el segundo lugar en términos de importancia, después de la capital de Tlaxcala. En el 2015 Apizaco registró una población de 78,624 habitantes, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)⁶³, siendo así el tercer municipio más poblado del estado después de Huamantla y Tlaxcala capital.

Algunos investigadores señalan que actualmente Apizaco tiene bajo su influencia a 9 municipios: Atlangatepec, Cuaxomulco, Muñoz de Domingo Arenas, Huamantla, Terrenate, Tetla, Tzompantepec, Xalostoc y Xaltocan (ubicados en la zona centro-Este). La mayoría de

⁶³ Consultado en <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/tlax/poblacion/el> 4 de febrero del 2020.

ellos se consideran de ámbito rural, por ello Apizaco establece una conexión de bienes y servicios con ellos.

A consecuencia de los esfuerzos realizados por el gobernador Emilio Sánchez Piedras en la década de 1970, el estado sufrió de una ola modernizadora que se reflejó en la industrialización y urbanización de Tlaxcala. Si bien, el estado era reconocido por ser expulsor de mano de obra, con la llegada de la industria a gran escala esta situación cambió. Los habitantes dejaron de emigrar a otros estados o países, hecho que se demuestra en los censos, pues hubo un aumento de población para la década de los setentas. Apizaco no fue ajeno a esta situación, si se consulta la gráfica 1 se observa que para el año de 1970 Apizaco contaba con 26,972 habitantes; para 1990 esta cantidad se duplicó a 51,744. Este hecho se puede observar en el paisaje.

Los primeros cuadros concebidos originalmente para conformar la ciudad de Apizaco en el año de 1872 han quedado desplazados. A partir de 1970 la ciudad modelo sufrió una nueva etapa de urbanización. Toda la parte sur es ocupada para la creación de nuevas colonias. A los lados también se expandió la ciudad, cambiando los terrenos de labranza por calles y avenidas nuevas. En cambio, al Norte, más allá de la estación y los talleres el paisaje siguió siendo el mismo, a pesar de los intentos por crear algunas colonias esto no fue posible debido a que el Rancho de Atenco no cedió sus tierras.

El plano 3 data de 1988, donde se nos muestra un Apizaco muy distinto al presentado en este trabajo. Y aunque es difícil de apreciar, se pueden identificar los espacios y edificios más relevantes de la ciudad. En una toma más panorámica se podrá observar cómo la ciudad rielera se encuentra envuelta entre campos de cultivo. Aun para la década de los ochenta Apizaco era aquel diferenciador de la vida rural. Hoy en día aquellos espacios de labranza que se observan en el plano han sido habitados, creando un conurbado mucho más grande y complejo, pues es difícil incluso para las mismas autoridades señalar los límites territoriales entre Apizaco y los poblados vecinos. Actualmente Apizaco se encuentra con un 80% de su superficie urbanizada y con un 20% de predios rurales⁶⁴

⁶⁴Agustín Jaime Parra García, *70 años en la vida de Apizaco*, México, CONACULTA/ ITC, 2013, p.143.



Plano 3. Plano Aerográfico de Apizaco, 1988.

La ciudad modelo basa su economía en los bienes y servicios. Aspirar hoy en día un cargo en la industria férrea es inexistente. Por ello, es común encontrar en todos los cuadros de la ciudad comercios y talleres. En los últimos años, la zona más antigua de la ciudad (es decir, a las afueras de la estación) ha caído en la tendencia de la gentrificación, buscando restaurar y habilitar los primeros edificios de la ciudad con un objetivo comercial.

Pero ¿Qué ha sido de la industria férrea? Los edificios que conformaban la estación y los talleres hoy en día se encuentran repartidos entre varios dueños. Ferromex aún hace uso de unas cuantas instalaciones. El ayuntamiento es dueño de dos edificios, pero ahora mismo se encuentran en conflicto con el INAH sobre la tenencia de uno de ellos. Una fracción de los talleres se ha convertido en un centro comercial con poco éxito. El resto, es decir, 2/4 de

la superficie total que constituía el centro industrial férreo se encuentra abandonado y desmantelado. El olvido por parte de las autoridades y la falta de interés por la población en general ha convertido a la “ciudad rielera” en un recuerdo.

El éxito e importancia de Apizaco se explica gracias a diversos factores. En cuanto a términos geográficos se refiere Apizaco se localizó justo en el centro del estado, rodeado de cerros destinados a la explotación de cantera, además de su cercanía y fácil acceso que tuvo para explotar los cuerpos de agua no significó grandes contratiempos para la población. La explotación de otros recursos como de las maderas y suelos tampoco supuso gran problema, las maderas se encontraban relativamente cerca y el cultivo de los suelos nunca fue un objetivo primordial para sus habitantes, quienes preferían dedicarse a la venta y el comercio. La ubicación estratégica que representaba en términos de comunicación con varias ciudades importantes del país fue vital, al ser una estación de paso forzoso para llegar a la Ciudad de México o al puerto de Veracruz.

Si bien Tlaxcala empezaba a adherirse y aplicar las ideas modernizadoras propias del siglo XIX, fue con la implantación del ferrocarril que realmente se vio un cambio en el estado. El tren fue el medio por el cual Tlaxcala pudo ir abriéndose camino en un ambiente puramente agrario. Con la llegada del ferrocarril, las fábricas fueron cada vez más comunes, las haciendas cedían sus instalaciones para dar paso a nuevas formas de producción. El campesino y el artesano se volvieron obreros. Y el ambiente urbano iba ganado espacio gradualmente. Apizaco se convirtió un referente en la región. No hubo mercancía o producto que no pasara por la “estación Apizaco” y tampoco empresarios que no aprovecharan la posibilidad de expandir su mercado a través del tren. Si la zona Centro-Sur ya era famosa y relevante para Tlaxcala desde épocas prehispánicas, fue con Apizaco que la región toma un nuevo sentido tanto en términos económicos como sociales.

Pero el silbato del tren también dejó otros rastros propios de la modernidad: fundó ciudades a su paso y Apizaco es un claro ejemplo. En medio de campos, ranchos y ríos creció una ciudad rielera; surgida bajo los cuidados de los obreros y una ciudad modelo; guiada bajo los preceptos de los intelectuales y empresarios de la época. La literatura de la época demuestra cómo era concebida y pensada Apizaco por sus contemporáneos. Su rápido

crecimiento urbano y su desarrollo comercial respondían a los intereses del gobierno en sus intentos de urbanizar al estado.

De una pequeña estación edificada con tablas de madera surgió un poblado que poco a poco empezó a poblarse con vecinos de los alrededores. Los empresarios (tanto extranjeros como de los estados cercanos) vieron una veta de oportunidad para abrir nuevos mercados; mesones, hoteles y restaurantes para los viajeros; cantinas, fondas y misceláneas para los locales. Así, de forma gradual pero constante Apizaco captó la atención de los municipios vecinos. Es imposible omitir la relación que guarda el ferrocarril con la ciudad de Apizaco. Por ello es de suma importancia retomar un poco sobre la historia del ferrocarril en Apizaco para poder entender la composición y desarrollo histórico y urbano de la misma.

Capítulo II

El Ferrocarril en Apizaco. Elementos, características y problemas alrededor de la estación y talleres de Apizaco

*“Antes morada de grupos bandoleros que asaltaban
sin temor y sin piedad;
hoy un grupo de inteligentes obreros que dan
honra y orgullo a la ciudad.”*
-Everardo Velázquez

Para esta investigación siempre se consideró primordial retomar el aspecto del ferrocarril. Sus características traspasaron sus muros y se reflejaron en la composición urbana y social de la emergente ciudad en comparación al resto del estado de Tlaxcala. La relación que guarda el ferrocarril con la ciudad de Apizaco va más allá de ser la causa de su origen. Existen más peculiaridades entre ambas y que poco han sido examinadas.

Este capítulo responde a uno de los objetivos que se hicieron presentes desde el inicio de la investigación: determinar el grado de influencia que ejerció el ferrocarril a su alrededor más allá del aspecto económico. Para lograr este objetivo fue necesario examinar sus peculiaridades. Los elementos, características, extensión y su distribución hicieron de Apizaco uno de los centros ferroviarios más importantes del país en el siglo XX. Otro aspecto a retomar fue el de esclarecer las interrogantes que existen alrededor de los terrenos donde se implantó la industria férrea al no existir documentos oficiales que comprueben la compra-venta de las haciendas y tierras en cuestión.

Otro de los objetivos perseguidos fue el de rescatar la historia de la estación de Apizaco. Debido al poco acceso documental que se tiene sobre la estación se optó por recurrir a otro tipo de fuentes y en consecuencia, centrarnos en otros aspectos que habían sido ignorados en la historiografía de Tlaxcala. Por ello, se retoman algunas experiencias laborales en el mundo férreo, la arquitectura empleada, la inmersión del mundo férreo en general y su representación en Apizaco. En suma, estos detalles dieron respuestas en dos niveles, aportar información nueva sobre la historia de la estación y talleres de Apizaco; y en segundo lugar identificar más de las similitudes que guarda la estación y la ciudad.

2.1 La Estación del Ferrocarril Nacional Mexicano en Apizaco

“La vida en torno al ferrocarril empieza y termina en la estación”.⁶⁵ Las estaciones eran las edificaciones más representativas e importantes del mundo férreo. La estación no solo era el punto de entrada y salida de mercancías, sino también era el espacio donde se albergaban a propios y extraños. En ellas se desarrollaba la vida social, política y económica del país. Lamentablemente su propia condición de carácter industrial ha relegado el estudio de todas las interacciones llevadas a cabo dentro de sus instalaciones centrando su atención solamente en el aspecto económico. De las numerosas estaciones construidas en todo el territorio mexicano poca información se ha recabado sobre su infraestructura, arquitectura, estilo, ingenieros, tipos, proyectos, etc. Hecho paradójico si se tiene en cuenta que el ferrocarril en México fue el símbolo y encarnación de la modernidad porfiriana. Mientras que el tren con su locomotora, cabuses, rieles y mercancías se ha robado toda la atención, la infraestructura con sus talleres, bodegas, estaciones, patios y demás edificios han quedado ocultos en la historia.

Cada estación se adaptaba a sus propias características geográficas y sociales que determinaban su funcionalidad, majestuosidad y amplitud. Arquitectos e ingenieros adscritos al mundo férreo diseñaron una manera de diferenciar y clasificar a las distintas estaciones existentes en el país. Ambas maneras respondían a elementos espaciales y funcionales. La que a continuación se empleará es la expuesta en las páginas de *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio histórico, Cultural y Artístico*. A grandes rasgos no existe diferencias abismales entre ambos sistemas de clasificación, la elección corresponde más a temas prácticos y de síntesis.⁶⁶

En el mundo férreo existían dos tipos de estaciones alrededor del país; la estación *tipo* caracterizada por su arquitectura simple y sin gran ornamentación. Generalmente estas estaciones solían ser de un nivel, cuyo techo podía ser de lámina, concreto o teja. Tanto en el interior como en el exterior se podía observar la estructura del edificio, el cual solía ser de madera. Estos edificios solían ubicarse en puntos estratégicos o intermedios de las líneas

⁶⁵ Emma Yáñez Rizo, *Los días del vapor*, México, CONACULTA/INAH/FNM/MNFM, 1994, p. 23.

⁶⁶ La otra clasificación divide en tres a las estaciones en México: *de bandera o paradero, intermedias o de paso y terminales*

férreas y usualmente se edificaban junto con la apertura de las líneas férreas. Las estaciones *tipo* a comparación de su contraparte, se situaban en lugares llanos o con bajo flujo de mercancías.

El segundo prototipo de estación era la de *destino*. Se localizaban en pueblos y ciudades relevantes del país y en general se albergaban en los edificios más representativos o emblemáticos de la localidad. Como su nombre lo indica, eran estaciones de destino (o conclusión) pues eran el punto de partida y llegada de las líneas férreas. Solían conectar ciudades importantes entre sí, estableciendo un flujo mucho mayor de mercancías y pasajeros. La estación *destino* se dividía a su vez en dos categorías; *terminal* y de *tránsito*. La estación *terminal* se caracterizaba por su gran tamaño y edificios secundarios como: talleres, bodegas, casas redondas, tinacos, pozos y vías auxiliares.⁶⁷ Estas se ubicaban al final de la línea férrea. Las estaciones de *tránsito* también eran conocidas como estaciones *pasantes* las cuales se situaban a la mitad de una línea férrea y contaban con espacios de espera y áreas específicas.

Tanto la estación *tipo* como la de *destino* respondían a la necesidad de albergar pasajeros, mercancías y materiales, así como garantizar la seguridad de los mismos. Dependiendo del tráfico de los tres elementos mencionados se establecía el tamaño y características de la estación además de la concentración poblacional que había a su alrededor. Incluso existía cierta flexibilidad de las normas pues si bien había modelos establecidos, las estaciones se configuraban una vez más de acuerdo a sus necesidades y entorno. Emma Yáñez incluso afirma que “el tendido de la red férrea fue tan heterogéneo como la construcción de sus estaciones. En el Ferrocarril Mexicano... las hay de estilo francés e inglés... no solo los modelos arquitectónicos, también el tamaño, características y funciones de las mismas eran en un principio diversos”⁶⁸

La variedad de estaciones respondía también a necesidades particulares, la funcionalidad y diseño de las estaciones no dependían solo de la empresa, sino a los intereses de la región. Los hacendados, rancheros, mineros y hasta pobladores influyeron (directa o

⁶⁷Lucina Rangel Vargas, Rangel Vargas Juana María, “Estaciones Ferroviarias de México” en, *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio histórico, Cultural y Artístico*, coomp., México, CONACULTA, 2010, p.59.

⁶⁸ Yáñez, Op, Cit., p.26.

indirectamente) en la configuración de las estaciones y edificios ferroviarios. Las estaciones también fueron ordenadas por el tipo de servicio que ofrecían, clasificándolas por clase (1ra, 2da, 3ra etc.) aunque esta clasificación influía más en el tipo de servicio y comodidades que en la arquitectura o tamaño de las estaciones.

Mientras que las tres estaciones *terminales* más importantes fueron la de México, Puebla y Veracruz hubo estaciones intermedias o de *tránsito* que sobresalían por su tamaño, materiales y características, entre ellas la de Apizaco Esperanza y Orizaba.⁶⁹ Es pertinente identificar las construcciones que hicieron del centro industrial ferroviario⁷⁰ de Apizaco una estación *destino*. Los elementos que le brindaron a Apizaco ser una estación *destino* fueron los edificios destinados para la reparación y mantenimiento de las máquinas. En un principio se pudo situar como una estación *tipo* debido a que se encontraba en un punto estratégico pero desolado pues recordemos que a su alrededor no había más que terrenos desocupados. Su clasificación cambió en pocos años gracias al gran impacto que ejerció a su alrededor. Aunque su estilo arquitectónico siguió siendo austero y sencillo. Ahora bien, la estación de Apizaco era propiamente una estación de *destino - tránsito*, pues se ubicaba en medio de la línea México-Veracruz, pero contaba con las características propias de una estación terminal. En varios documentos y planos se le nombra bajo el concepto de terminal. De igual forma no cumple con la característica de haber sido un edificio emblemático.

El complejo férreo estaba integrado por distintos edificios que fueron construidos o remodelados (en algunos casos) en distintas épocas y donde se desarrollaban distintas actividades. En un principio sólo se contaba con la estación y algunos edificios que fungían como talleres. Para la década de 1930 se consolidó como unos de los talleres más importantes del país y fue en esa misma década que alcanzó su máximo esplendor. En la época de resplandor de la estación y los talleres ferroviarios se alcanzó una extensión de 900 mts. de largo y 110mts. de ancho aproximadamente. En este espacio se construyeron bodegas, talleres, oficinas, patios, restaurante, hotel, casas, bombas y demás edificios. Si bien, el papel

⁶⁹ Alejandro Semo, *El Ferrocarril en México (1880-1900) Tiempo, Espacio y Percepción*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2019, p.205.

⁷⁰ Este término es empleado entre los ex trabajadores para referirse en conjunto a las instalaciones férreas que comprendían a los talleres, estaciones, bodegas, departamentos, patios, etc.

que desempeñó dicha estación fue destacables, no se puede decir lo mismo de su ornamentación y arquitectura.

A pesar de que el primer elemento que se viene a la mente cuando se habla de estación son los pasajeros, muchas veces estos tenían que convivir con las mercancías a trasladar, creándose las estaciones mixtas, como fue con el caso de Apizaco. Y como pasó con la mayoría de estas estaciones, su ornamentación y estilo no fue la más deslumbrante. En la mayoría de los casos las estaciones mixtas fueron “edificios construidos de manera más racional y austera [y] erigidos sobre todo en poblaciones o ciudades con un importante flujo comercial y de productos de la más diversa índole”⁷¹

La estación de Apizaco contó con dos etapas. La primera estación data de 1867 y fue construida solamente con madera. En 1920 fue objeto de un siniestro que terminó por incendiar el techo, motivo por el cual se decidió levantar una nueva estación siguiendo el mismo diseño y detalles de la anterior, sustituyéndola esta vez por piedra de cantera. La estación comprendía espacios de espera y áreas específicas para la venta de boletos. Y compartía espacio junto con el área de telégrafos en un principio. El espacio entre los andenes y las vías debían ser lo suficientemente espacioso para la seguridad y libre tránsito de los pasajeros. Los andenes se ubicaban en ambos lados de la estación. Este prototipo era estandarizado en el país, pero con el paso del tiempo cada estación adecuaba estos espacios de acuerdo a sus necesidades.

La estación no era un espacio totalmente cerrado a la población. Hubo ocasiones donde la estación abría sus puertas para toda la población. Una de aquellas celebraciones y de las más importantes fueron las Bodas de Oro del Ferrocarril Mexicano donde se conmemoraba el primer recorrido México-Veracruz. La celebración se llevó a cabo en todas las estaciones de la línea férrea y Apizaco no fue la excepción. El 20 de diciembre de 1923 se organizó un programa para conmemorar dicho acontecimiento en la estación de Apizaco. Entre las actividades principales estaban: adornar e iluminar la estación y los talleres, realizar juegos de beisbol por las novenas de caldereros y mecánicos, inauguración de una exposición, una kermes por la tarde y un baile en el andén de la estación amenizado por una orquesta.

⁷¹ Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, *La arquitectura ferroviaria en México Influencias Importadas y Asimilación de Estilos (1873-1937)*, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, [tesis de doctorado], p.106.

El centro ferroviario abrió sus puertas a la población en general, especialmente a las familias reconocidas de la ciudad, así como a las familias de sus trabajadores. Eran pocas las oportunidades donde las familias completas podían acceder al centro ferroviario más allá de la Estación. Concibamos entonces una relación más o menos estrecha entre esta industria y la población. No sólo se efectuaban dinámicas comerciales sino también sociales. Eventos así eran la oportunidad perfecta para mostrar el orgullo ferrocarrilero hacia el exterior.

La *casa redonda*⁷² empezó su construcción en 1920 y se inauguró a mediados de 1929. Este espacio fue uno de los más representativos e importantes del complejo ferroviario debido a su tamaño, máquinas y por la mano de obra que empleaba. En ella se albergaban varias divisiones y su característica principal en que en su interior se encontraba una mesa giratoria.⁷³ En ella también se alojaban gran parte de los patios. Este espacio era el más memorable no solo por su importancia tecnológica, sino por su racionamiento del espacio. Fueron diseñadas para obtener el máximo de aprovechamiento espacial, al albergar el máximo número de locomotoras en el menor espacio posible. A grandes rasgos aquí se llevaban a cabo las reparaciones que el maquinista creía conveniente, así como la limpieza de las piezas metálicas. En resumen, la *casa redonda* servía para la revisión de las locomotoras al garantizar las condiciones necesarias para un viaje seguro y sin contratiempos. Hay que considerar que las locomotoras pasaban un tercio de su vida útil dentro de estos talleres.

En los talleres generales de reparación se encontraban las locomotoras que necesitaban servicio debido a que contaban con el kilometraje máximo o fallas. En esta área habían grúas para mover las piezas pesadas. También se encontraban máquinas para la confección de piezas mecánicas, compresoras de aire, prensas, tornos entre otros. El techo que cubría esta parte de los talleres parecía “una gran tela de araña... su silbato parece un hondo quejido que parte del alma de acero para llegar al alma humana en ronco y penetrante aviso.”⁷⁴ Como se puede percibir en los planos 4 y 5 los talleres se encontraban lo más alejadas posibles de los

⁷² Existía otro tipo de casa llamada *Casa de Maquinas*, la diferencia radicaba en que esta era de forma cuadrada o rectangular y en su interior solo albergaba vías paralelas, contrario a la *casa redonda*.

⁷³ Este dispositivo era una mesa donde se hallaba una pequeña vía que podría girar en su propio eje, esto con el objetivo de poder cambiar la dirección de las locomotoras, así como para un mejor mantenimiento y reparación de la misma.

⁷⁴ Salazar Monroy, *Atlihuetzia y los talleres del Ferrocarril Mexicano en Apizaco*, Tlaxcala, Sede de la oficina de Turismo del Estado, 1939, p.16.

edificios que brindaban servicios a los clientes. Cabe resaltar que este taller era uno de los 39 talleres que se encontraban en funcionamiento en el país para 1910.

Con la implantación de la industria férrea en el país no solo se formaron nuevos puestos de trabajo sino también nuevas categorías laborales.⁷⁵ La industria trajo consigo nuevas dinámicas y grupos laborales que exigían distintos niveles de preparación y saberes. A los trabajadores se les puede clasificar en dos: los que construían las vías e instalaciones (temporales hasta que terminaban las obras) y los que laboraron en el servicio regular de las estaciones, talleres y trenes (de planta).⁷⁶ Estos últimos gozaban de mejores salarios y mayor calificación laboral. Como resultado se crearon jerarquías y divisiones en cada área que constituían los talleres. A pesar de esto, las condiciones laborales no eran las mejores si se comparaban con las que gozaban los extranjeros.

La división laboral de las vías y talleres se segmentaba en 5 partes las cuales englobaban diferentes departamentos y secciones. Estas áreas comprendían dinámicas diferentes que funcionaban por separado, pero que como un reloj, eran vitales para el buen funcionamiento de la industria. La 1ra. sección era conocida como *la división*, esta comprendía el espacio administrativo y laboral. Era la máxima autoridad de los trabajadores y jefes. La 2da. sección era la de las *oficinas* donde se realizaban los trámites administrativos y operacionales de la empresa. Aquí se podría encontrar a los telegrafistas y oficinistas, además de los vendedores de boletos. La 3ra sección eran la de los *talleres* donde se llevaba a cabo el mantenimiento y reparación de las máquinas. Aquí se hallaban los obreros especializados: mecánicos, cobreros, carpinteros, herreros, pintores, etc. La 4ta sección eran los *patios* donde se formaban y armaban los trenes. Los trabajadores que conformaban esta sección fueron: los maquinistas, conductores y los llamadores. Las *terminales* eran la quinta sección y comprendían los patios, andenes, oficinas, bodegas, comedores, despacho de los boletos. La última sección fue la de *trenes y vías* la cual se encargaba de dar mantenimiento a las líneas férreas que se encontraban dentro de sus límites divisionales. En esta área se

⁷⁵ Como los maquinistas o conductores de tren.

⁷⁶ Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y Tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, CONACULTA, 2010, p. 36.

encontraban los trenistas de camino, garroteros de camino, vigilantes, fogoneros y los de puentes y caminos.

2..2 Los obreros: vida y trabajo dentro de la Estación de Apizaco

El estado de Tlaxcala estuvo marcado por una fuerte economía agrícola. La actividad económica giraba en torno al pulque, el ganado, las haciendas, cultivo para su autoconsumo y la explotación de los recursos naturales. Al ser una población de tradición rural sus actividades fueron trastocadas con la llegada de la industria al estado. “la perdida de las tierras o la estrechez de sus parcelas obligaron a buena parte de campesinos a buscar en la industria otra alternativa ocupacional.”⁷⁷ Como resultado, se dieron desplazamientos del campo a las ciudades, desplazamientos impulsados en gran medida por los impuestos implementados por el gobernador Cahuantzi en muchas de las actividades económicas del estado.

La actividad industrial que destacó en el estado de Tlaxcala durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX fue la textil y sin duda, estas fueron impulsadas por el ferrocarril. En total hubo 11 fábricas textiles, la mayoría de ellas instaladas en la zona centro-sur del estado. También hubo otros rubros industriales como las fábricas de vidrio, papel, jabón, fierro y bronce, entre las más importantes.

Como se ha mencionadó, Apizaco retomó su nombre del poblado más cercano. La ciudad rielera tambien empleó la mano de obra de ese y otros pueblos a la redonda. Si bien ya existía la industria textil en el estado, el ferrocarril fue una experiencia nueva y masiva en terminos laborales. Muchos de los vecinos se emplearon como mano de obra barata, ocupando los puestos más bajos y peor pagados. No olvidemos que la mayoría de ellos provenían de un ambito rural y lo más seguro es que no participaron en la construccion del tendido férreo, pues no contaban con los conocimientos necesarios. Por lo cual, su insertación en el mundo industrial debió empezar en el área del mundo artesanal y paulatinamente en el área tecnica.

⁷⁷ Blanca Esthela Santibáñez Tijerina, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala. Convergencias y divergencias en los movimientos sociales 1906-1918*, México, BUAP, 2013, p.115.

El sector que tuvo mayores privilegios y los mejores puestos desde un principio fue el extranjero. También tuvieron influencia en ciertos puntos de la ciudad. Fueron los encargados de planear y realizar el acomodo de algunos espacios públicos. Principalmente los que abordaban la vida espiritual pues “la primera edificación religiosa fue de orden metodista”⁷⁸ edificio que se encuentra a un par de cuadras de la estación. Cabe mencionar que la iglesia metodista fue construida en 1872, un año antes de la edificación de la iglesia católica.

Económicamente hablando, el comercio dentro y fuera de las instalaciones férreas no se hizo esperar y también se segregó. Rápidamente se creó un comercio local destinado para los viajeros y los mismos trabajadores. Para los viajeros y empresarios que por motivos de negocios tenían que alojarse en el poblado se construyó un hotel llamado Mazet. El hotel se construyó en 1867 y se encontraba en la parte norte de la ciudad, del otro lado de los talleres del ferrocarril donde se podía encontrar una cantina, almuerzos y comida, así como camas bien asistidas y aseadas.⁷⁹ La regla general indicaba que estos hoteles no eran lujosos pues las estancias solían ser cortas. Es de señalar que eran pocas las estaciones que contaban con hoteles dentro de sus instalaciones pues los viajes en tren respondían más a necesidades laborales que de turismo.

La estación contó también con un pequeño restaurante para los pasajeros donde “el conductor solicitaba el nombre del pasajero y lo que éste quería que le prepararan, y así enviaba el mensaje en una de las estaciones. Al llegar a Apizaco los pasajeros tenían su comida lista en el restaurante.”⁸⁰ También se ofrecía comida a la carta y comida corrida. El inconveniente era el poco tiempo que tenían los viajeros para degustar sus alimentos. No en vano se encuentra una frase “¡Apizaco, media hora para almorzar!”

Para los obreros y pasajeros de 2da y 3ra clase existió el comercio informal debido a que era un servicio mucho más económico. Fue la opción más viable sobre todo para los obreros. Las mujeres y niños de los pueblos circundantes se presentaban para vender sopas y guisados. Otra opción se presentaba cuando las esposas de los trabajadores llevaban comida

⁷⁸ Ricardo Romano Garrido, *La vida en rieles*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala, 2011, p.33.

⁷⁹ *El Siglo diez y nueve*. 2 de septiembre de 1867, p.1 [en línea]

⁸⁰ Covadonga Vélez Rocha, “De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones del ferrocarril en México” en *Mirada Ferroviaria*, núm. 8, mayo-agosto de 2009, p.31. museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_ferroviaria_8_digital.pdf (consultado el 10 de abril de 2020).

para toda la cuadrilla. Se presume que la torta con chalupa, platillo regional apizaquense nació justamente dentro de las instalaciones del ferrocarril, gracias al ingenio de los trabajadores para economizar sus tiempos. Este platillo consiste en una torta de milanesa y en su interior contiene una chalupa, una quesadilla o incluso una tostada. Algunos restaurantes la han llamado como “la torta rielera”.

Lamentablemente no se puede recuperar información documental acerca de la estación y talleres de Apizaco más que por imágenes y planos. Por lo que existe un vacío de información acerca de los trabajadores en aquella época. Lo que sí sabemos es que los trabajadores directos del ferrocarril (obreros) así como los indirectos (vendedores formales e informales) llegaron de varias latitudes del mundo. Los extranjeros que lideraban la lista eran de origen inglés, americano y español. En segundo lugar estaban los obreros que venían de los pueblos vecinos de Tlaxcala. En último lugar se encontraban los obreros especializados, quienes provenían de distintos puntos del país y que contaban con más experiencia en la industria.

En Apizaco, a partir de 1920 existían un total de 24 puestos o tipos de trabajos que un obrero podía desempeñar dentro de los talleres ferroviarios. Es necesario recordar que muchos de estos puestos no se encontraban disponibles en las estaciones *tipo*. A través de la siguiente tabla podemos identificar que tipos de trabajos necesitaban una capacitación más técnica y hasta “escolarizada” mientras que el resto venían de una tradición artesanal. El listado no tomó en cuenta a los trabajadores temporales ni a los trabajadores del F.C. Agrícola de Tlaxco.

Tabla 2. Lista de especialidades en los Ferrocarriles de Apizaco después de 1930

Tipos de trabajos en el Ferrocarril Nacional Mexicano en Apizaco		
1. Auxiliares	9. Garroteros de camino	17. Similares o llamadores
2. Carretilleros	10. Mecánicos	18. Vigilantes
3. Caldereros	11. Maquinistas de camino	19. Vía y conexos
4. Carpinteros	12. Telegrafistas	20. Puentes y edificios
5. Cobreros	13. Oficinistas	21. Truqueros
6. Conductores de tren	14. Patieros	22. Fundidores
7. Fogoneros de camino	15. Pintores	23. Jefes de Estación- Despachadores
8. Forjadores	16. Soldadores	24. Conductores de express- Celadores- auditores de trenes

Los obreros de los talleres en Apizaco como los del resto de país, obtuvieron sus saberes y conocimientos técnicos de distintas formas y en distintos lugares. Guillermo Guajardo realiza una buena discusión sobre la hipótesis que sostiene aquella idea. Guajardo resume muy bien la propuesta de Juan Felipe Leal y José Woldemberg, al explicar que existió más de un centro o mecanismo de capacitación laboral. Por ejemplo, los peones de vía se instruyeron en el trabajo mismo, mientras que en los talleres de reparación hubo un campo para la contratación de mecánicos de primera, segunda y aprendices. También existieron los maestros artesanos quienes formaban a los trabajadores de pintura, carpintería, herrería y fundición. Este personal capacitó a los nuevos trabajadores en las mismas instalaciones o áreas de trabajo.⁸¹

Para Guajardo, Lorena Parlee respalda dicha hipótesis al afirmar que en el caso de los ferrocarriles Nacional y Central entre 1880 a 1907 los trabajadores de los talleres aprendieron y adquirieron su especialización en el proceso mismo. El aprendizaje se vio mermado por los trabajadores de origen extranjero, sobre todo estadounidenses pues ocuparon los mejores puestos. El panorama cambió a partir de 1908 con la creación de Ferronales y la llegada de la Revolución, pues “se dieron los primeros pasos tendientes a reemplazar a los extranjeros

⁸¹ Guajardo, *Op. Cit.*, p.52.

e iniciar la instrucción del personal mexicano.”⁸² Con esto surgió un espíritu por lo “mexicano” al rechazar el legado extranjero en el área laboral.

Llegado el año de 1910 se creó el Departamento de Instrucción de Ferronales. Estas escuelas se instalaron en algunos puntos claves de todas las líneas férreas que existían en el país. Es muy probable que los obreros y aspirantes que se encontraban dentro de las instalaciones de Apizaco tuvieran que desplazarse a Puebla o al Distrito Federal para obtener una instrucción más completa y certificada para alcanzar un puesto hasta antes reservado para los estadounidenses. Caso curioso es que en Apizaco no hay demasiados registros de estadounidenses o ingleses asentados en ella, pues si bien, pasaron una temporada viviendo en el nuevo poblado, la mayoría de ellos partieron a otros estados. Además, en el caso de Apizaco, varios testimonios de los ex trabajadores lamentan la “mexicanización” de los ferrocarriles, pues se perdieron ciertas costumbres inglesas que daban la buena imagen y reputación a la línea y sobre todo a la estación.

Es cierto que antes de la “mexicanización” del ferrocarril existían demasiadas trabas para los trabajadores de rangos inferiores. Se puede considerar entonces, que de 1866 a 1910 los obreros en Apizaco se encontraban en una gran desventaja a comparación de los extranjeros. En primer lugar, a los jefes, supervisores de obras (todos extranjeros) y hombres de empresa se les ubicó en viviendas dentro de las mismas instalaciones férreas. Lamentablemente no se tiene conocimiento de cómo eran estas casas, solo se sabe que éstas se ubicaron donde más tarde se construyó la casa redonda. Brindarles alojamiento a los trabajadores de alto mando fue una característica general de todas las compañías férreas. Mientras que los trabajadores de menor rango fueron relegados a las colonias aledañas.

Otro obstáculo con el que se enfrentaron los obreros fue la barrera del idioma. El manejo del inglés era una práctica recurrente dentro del Ferrocarril Nacional. Los exámenes y las capacitaciones se llevaban a cabo en inglés, así como también los manuales, instructivos y materiales venían en aquel idioma. Esto se puede corroborar en los vestigios materiales que se encuentran y/o hacen referencia a Apizaco. En el plano 5 se puede apreciar la leyenda, el título, las medidas e información extra se encuentran en inglés. De igual forma, en las construcciones que aún se conservan del Centro Industrial Ferroviario de Apizaco se pueden

⁸² *Ibid.*, 52.

encontrar ciertos tabiques grabados con la leyenda “Made in England” así como durmientes, clavos y demás objetos.

Es fácil imaginar las dificultades a las que se encontraron los obreros de Apizaco, si bien encontraron en la industria férrea una oportunidad de trabajo también se enfrentaron con la limitante del idioma. Recordemos que muchos de estos trabajadores provenían de localidades vecinas, cuya tradición era rural y muchos de ellos (como en el resto del país) no sabían leer ni escribir, por ello se conformaban con los puestos de menor rango. A pesar de esto, parece que los trabajadores guardaban cierto grado de afectividad por aquellos jefes, supervisores y la empresa en sí por la cultura inglesa. El sentimiento de pertenencia a la cultura inglesa fue y sigue siendo una constante entre los ex trabajadores ferroviarios en Apizaco. La cultura obrera estuvo permeada por elementos ingleses que moldearon la formación e identidad de los trabajadores.

Gracias a las fotografías podemos ponerles rostros, vestimentas y características a los trabajadores. Las imágenes que a continuación se mostraran fueron recuperadas de archivos privados y algunas otras que fueron publicadas con fines de entretenimiento. En ellas se revela la información que los documentos no pueden brindarnos debido a su inexistencia. Un aspecto que destaca en ellas son los ropajes. Con la ayuda de la tabla anterior podemos ubicar a los trabajadores y su área de trabajo de acuerdo a la forma en la que vestían. Las fotos más antiguas seguían los estándares fotográficos de la época, los hombres con jerarquía más alta sentados y con gran porte, portando sombreros y trajes. Mientras que los trabajadores con menos “status” son personajes humildes, quienes se amontonan en la toma.

En la foto número 1 se puede encontrar una de las mejores tomas de la estación y su arquitectura por dentro. Aunque no se sabe exactamente su ubicación, se logra observar un edificio de dos pisos, y basándonos en la memoria obrera, el único edificio de dos pisos era la Oficina del Mecánico, que se encontraba pasando el puente peatonal. Al fondo ubicamos otro edificio donde asoma la cabeza del tren y otro que parece estar estacionado más adelante. También se observan diversas ruedas (seguramente de repuesto) a lo largo del terreno. Dado que la fotografía data de 1875 se puede notar como a pesar de ser una etapa temprana de la estación esta ya estaba bien constituida a pesar de su poco tiempo de vida.

Lo más vistoso de esta foto son los hombres que se encuentran posando para la cámara. Hombres de traje y sombrero que no pudieron ser obreros o trabajadores comunes⁸³,

Fotografía 1. Autor Desconocido, .Sin título. 1875, Recuperada de 70 años de la historia de Apizaco



lo más probable es que fueran jefes o supervisores de las obras que se estaban realizando. Entre ellos se encuentra una cruz de madera que debió ser parte de los obreros mexicanos. Recordemos que para los empresarios y algunos trabajadores del ferrocarril se profesó el movimiento metodista. El investigador Romano sostiene que:

“Esta practica religiosa... provocó el interes del personal del ferrocarril provenientes de aquellos países [Inglaterra y Estados Unidos] por fundar un templo metodista en la ciudad de Apizaco. Sobre todo, empleados que ocuparon cargos importantes como despachadores, conductores y maquinistas en los albores de esta gran empresa.”⁸⁴

Esta práctica no fue fortuita ni enfocada sólo para alimentar la religiosidad de los extranjeros sino también para inculcar entre los recién formados obreros los valores que el metodismo profesaba y los cuales comulgaban muy bien con la nueva realidad en México: exaltar y divulgar el trabajo industrial, formar “hombres nuevos” con responsabilidad, orden, disciplina, que fueran útiles a la industria y a la sociedad, corrigiendo los vicios que la formación católica provocaba. Una vez más se observa que si bien dentro en la ciudad existían espacios exclusivos para cada sector y en este caso para cada creencia. Dentro de los talleres y la estación las creencias podían convivir entre ellas en un mismo espacio laboral. Y de nuevo la estación o talleres en este caso son un punto de convergencia y coexistencia de ya no solo de sectores poblacionales y de jerarquías sino también de creencias.

⁸³ Por razones que se verán más adelante

⁸⁴ Romano, Op, Cit., p.33.

Véase la fotografía 2 es muy parecida al anterior respecto pues la toma es similar, incluso se aprecia el mismo edificio de dos plantas, pero esta vez la toma es del lado contrario. Si bien no cuenta con año de captura debió ser cuando Apizaco ya se encontraba constituido como una cabecera. Se logra apreciar un gran número de personas que se empleaban en la industria férrea. De igual forma se aprecian a los hombres de traje en un primer plano alrededor de una mesa. Atrás de ellos y de forma intencionada se encuentran los trabajadores de rangos inferiores, caracterizados por sus vestimentas que simulan más a trabajadores de campo que del ferrocarril. En un tercer plano sobresale la chimenea de la locomotora con algunos hombres montados en ella. Como el título de la propia foto lo sugiere, los hombres bien vestidos son los maestros, los que encabezaban la jerarquía laboral. Mientras los trabajadores “comunes” son los aprendices. Algo que sobresale es el término de “artesanos del ferrocarril.”



Fotografía 2. Autor desconocido. Algunos de los primeros artesanos del ferrocarril en Apizaco. Año desconocido.

Una de las tomas más interesantes y famosas en el imaginario tlaxcalteca es de la autoría del famoso fotógrafo francés Alfred Briquet con su obra titulada *Ferrocarril de México a Vera-Cruz. Estación de Apizaco. Apizaco Station*. Data de 1883. Véase la fotografía 3. En ella capturó el instante en el que la locomotora pasaría frente a la estación. Se aprecia que la locomotora lleva sólo un vagón de carga donde transporta bloques de piedra o madera. También se observa la primera estación de madera y su diseño (anterior al incendio) y parte

de su arquitectura. De igual forma se alcanzan a ver a ciertos trabajadores con indumentaria muy distinta a la de la foto 1 incluso se podría decir que esta foto se ve más natural, pues muestra a los obreros trabajando en las vías, sin pretensiones de posar como lo hacen los personajes que se encuentran atrás de ellos.

La foto 4 da un acercamiento más directo con los trabajadores de los talleres. En ella se observa un total de 20 rostros de diferentes edades y todos de sexo masculino. Estos hombres

Fotografía 3. Alfred Briquet. Ferro-carril de México a Vera-Cruz. Estación de Apizaco. Apizaco Station. 1883.



se encuentran posando en el pasillo de la estación, justo enfrente del restaurant y la cantina. Solo dos de ellos (del lado izquierdo) portan una vestimenta más fina, lo que nos lleva a deducir que su trabajo

fue más hacia brindar un trato directo con los viajeros o bien eran pasajeros. De igual forma parece que estos dos personajes salieron en la toma de forma no planeada, pues su actitud no muestra una postura de pose. Probablemente los niños que aparecen en la toma debieron ser vendedores o hijos de algunos trabajadores. Sus vestimentas destacan de las del resto. Portando el típico sarape, la ropa de manta y sin calzado. Esta vestimenta era común de observar dentro y fuera de la estación. Recordemos que la estación se implantó en una región meramente rural.

Los personajes restantes pudieron pertenecer a los departamentos de pintura, carpintería, mecánicos o fraguas, entre otros. Una vez más la vestimenta es la que nos arroja esta información. La fecha aproximada de la foto es de la década de 1920, esto lleva a pensar

que la vestimenta cambió cuando los talleres crecieron y se implantó la casa redonda. Recordemos que en las fotos anteriores los trabajadores aparecían con ropas de manta y sombreros. 40 años después, los trabajadores salen con overoles, camisas y sombreros cortos. El uso de los uniformes debió implantarse en la década de 1920 cuando se dieron los intentos de formar técnicos de manera más profesional. Pues aparte de brindar más seguridad, los uniformes ayudaban a reconocer y ubicar de manera más rápida a los trabajadores y sus áreas de trabajo correspondientes.



Fotografía 4. Autor desconocido. Trabajadores del Ferrocarril. 1921. Recuperado del Archivo Privado de Jorge Vargas “paparazzi”.

Como en toda actividad laboral se forjan actividades, relaciones, identidades e incluso códigos no escritos que rigen la vida laboral de los obreros. Podríamos hablar entonces de un *mundo-trabajo*. El concepto engloba tanto actividades materiales, productivas, como a los procesos de creación cultural que se generan en torno de la reproducción de la vida.⁸⁵ Los obreros fueron quienes moldeaban y organizaban las actividades sociales de la ciudad de Apizaco. Se encargaban de planear, crear y coordinar bailes, clubes sociales, competencias deportivas y lo más importante, difundían y practicaban códigos de conducta, identidades, hábitos y actividades surgidas dentro de sus áreas de trabajo.

⁸⁵ María Ciavatta, “Educando al trabajador de la gran “familia de la fábrica” memoria, historia y fotografía” en Fernando Aguayo y Lourdes Roca (Coord.), *Imágenes e investigación social*, México, Instituto Mora, 2005, p.361.

A su vez algunas de las prácticas y concepciones propias del trabajador estaban inmersas en elementos propios de la cultura inglesa. Se podría hablar entonces de una apropiación cultural por parte de los primeros trabajadores que tuvieron contacto cercano con los trabajadores del ingeniero Talcott las cuales fueron heredadas a sus predecesores laborales. Las relaciones y parte de la identidad estaban condicionados por las jerarquías dentro de los talleres. El trabajador adquiría algunos derechos con su antigüedad y récord⁸⁶ que le hacían ascender en la jerarquía laboral.⁸⁷ Entre las especialidades más importantes o privilegiadas se encontraban: los trenistas, los mecánicos, los trabajadores de vía y los telegrafistas.

Lo referido por Don Tomás indica que algunas áreas como los maquinistas no se llevaban con otras como con los pintores o carpinteros por considerarlos de menor rango o inferiores, diferencias que eran notables hasta por la forma de vestir. Esto no niega la existencia de amistad y lazos fraternales dentro de la estación y talleres. La hora de la comida era la excusa perfecta para juntarse con los amigos y compartir los alimentos, a pesar de que ningún trabajador se conocía por su nombre y apellido, sino por su apodo. Los sobrenombres eran esenciales para ser aceptados dentro del gremio. Estos apodos eran heredados de padres a hijos y trasapaban el área de trabajo.⁸⁸ La “originalidad” de los apodos surgía gracias a las características físicas, personalidad, hábitos, formas de hablar, especialidad o departamento al que pertenecieren e incluso hasta por los “vicios”.

Una característica inherente de los trabajadores era la pertenencia a una cultura ajena. La cultura inglesa se reflejaba en varios aspectos personales de los trabajadores. Los modales eran importantes sobre todo la puntualidad. El obrero debía ser puntual en todos sus deberes, hora de llegada, salida, comida y en las demás actividades diarias. Esta formación es inherente al ferrocarril. Que sería de esta industria sin la variante del tiempo. La organización debía ser lo más precisa posible, pues no sólo se podían atrasar las mercancías y los viajes, sino también se ponían en riesgo vidas humanas pues “la necesidad de exactitud adquiría

⁸⁶ Expediente donde se registraba el desempeño del trabajador, se hacían algunas observaciones para establecer si se estaba apto para ascender y ocupar puestos más altos.

⁸⁷ Romano, Op. Cit., p. 89.

⁸⁸ Existe una lista elaborada por ex trabajadores que compilan un largo número de apodos (744 para ser exactos),

mayor importancia para evitar las colisiones, debido a que los ferrocarriles sólo contaban con una vía.⁸⁹ El tren cambió así la percepción que se tenía del tiempo y el espacio.

Si en un principio el reloj debía estar instalado en las locomotoras, en 1883 dejó de ser obligatorio. Los relojes pasaron a formar parte de las fachadas de cada estación. Esta imagen que se volvió parte del imaginario ferrocarrilero gracias a una recomendación hecha por Manuel González en 1883 donde se establecía que “cada estación tendrá en la fachada principal una inscripción que exprese el nombre propio de la localidad que ha de servir, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes”.⁹⁰ Los relojes de los maquinistas y los jefes de la estación debían estar en sincronía con el reloj de la estación, que a su vez estaba sincronizado con los relojes de las demás estaciones. Como se puede observar el tiempo debía tratarse como una maquina por si sola.

En México existió un “régimen de tiempo interno”, llamado también como “tiempo reglamentario”.⁹¹ Es decir, el “tiempo” o mejor dicho la hora debía ser la misma para todos los trabajadores del centro industrial ferroviario, de alguna manera, el tiempo se homogenizaba. Alejandro Semo ve probable que esta práctica se haya retomado de la experiencia inglesa. Esta vivencia quedó plasmada en los trabajadores tal como lo relato Don Sergio al resaltar que ellos eran “puntuales” no solo en su área de trabajo, sino también en su vida diaria, inculcándoles esos valores a sus hijos.

Otro aspecto que los hacía sentir parte de la cultura inglesa era el arreglo personal. El trabajador se sentía orgulloso de andar siempre bien vestido y arreglado. “Aquí hubo un maestro mecánico que era el maestro de todo el taller... y también le copió a los ingleses. Todos los días entraba al taller, pero con su corbata de moño, su camisa blanca impecable, su traje, su paraguas y su gabardina, así como si fuera inglés”⁹² A pesar de que las fotos podrían mostrar lo contrario, los trabajadores siempre llegaban vestidos de traje y sombrero (en el peor de los casos sólo con un saco) a los talleres.

Los que se encontraban laborando en áreas técnicas o manuales debían realizar su cambio de vestimenta. Mientras que los maquinistas, jefes, secretarios y boleteros

⁸⁹ Semo, *Op.Cit.*, p.50.

⁹⁰ Ortiz Hernán, *Op. Cit.*, p.45.

⁹¹ Semo, *Op.Cit.*, p.52

⁹² Romano *Op.Cit.*, 61.

permanecían con la elegancia que les brindaban los trajes y la vestimenta del trabajo. Los uniformes les concedían un sentimiento de identidad y orgullo:

“Trabajé en los trenes de pasajeros, el uniforme era azul marino con chaleco, la botonadura era dorada para el conductor y para el garrotero era el mismo uniforme nada más que la botonadura era de plata con el escudo del Ferrocarril Mexicano...en lo que respecta a los trenes sus tripulantes en el tren de pasajeros, con el uniforme impecable siempre con camisa blanca, muy caballerosos, muy elegantes. Teníamos la disciplina inglesa muy respetuosos de todo el mundo adentro y afuera en la calle”⁹³

Por otro lado, el uniforme de los obreros marcaba una gran diferencia y establecía la división entre jefes y empleados: “Fíjate que el personal inglés ocupaba puestos, pero de jefes, no metían las manos aquí para mover máquinas, y eso que sabían, pero ¡no se fueran a subir aquí porque se ensuciaban! pues siempre andaban de traje, así bien trajeados.”⁹⁴

No importaba la jerarquía, escalón o nivel en el que se encontraran dentro de los talleres porque afuera de sus muros el trabajador del ferrocarril era considerado como un miembro de la clase media. Cualquier ex trabajador, jubilado o familiares aceptan y presumen esta premisa, pero ¿por qué se les consideraba como parte de aquel sector? ¿qué características poseían? ¿esta posición se reflejaba en términos urbanos en la ciudad? En algunas entrevistas realizadas para este trabajo se recabaron anécdotas donde se narran aspectos que no concuerdan. El primero de ellos es el siguiente: si realmente eran clase media, ¿por qué muchos de sus trabajadores fueron alojados en espacios precarios y con servicios tardíos? A pesar de que adquirieron o fueron acomodados en espacios recién creados para ellos y sus familias, no se les dieron los mejores espacios y mucho menos servicios. Además, de que la zona “rica de la ciudad” sólo estaba destinada para empresarios y extranjeros al ser los únicos con el capital suficiente para adquirir los terrenos mejor valuados.

Don Tomas, Don Sergio y otros trabajadores concuerdan en el hecho de que su tiempo libre era empleado para consumir bebidas embriagantes, visitar las cantinas y pulquerías de la zona. Incluso sus familiares declaran que sus condiciones de vida eran precarias,

⁹³ Testimonio de Sergio Delgado.

⁹⁴ Testimonio de Juan Ríos

privándose de varios lujos. Entonces ¿dónde salió la idea de que pertenecían a una clase media? Sin duda alguna trabajar en el ferrocarril daba estatus y era una aspiración muy generalizada entre la población. Las prestaciones que podían adquirir algunos trabajadores eran muy buenas, así como el salario que percibían eran de los más altos que se podían brindar en la ciudad a comparación de otros trabajos o áreas laborales. Pero si se pertenecía a los escalafones más bajos de la empresa, las posibilidades de aspirar a una vida de calidad disminuían.

Según los datos obtenidos en esta investigación, la clase media fue constituida por políticos y empresarios. Si bien hubo algunos obreros que lograron adentrarse a esta clase social, nunca fueron estos últimos la bandera que representara a dicho sector. Y tampoco fueron los personajes activos en la conformación de la ciudad, es decir, si bien siempre mostraron su apoyo para llevar a cabo las mejoras de la ciudad, nunca fueron los personajes activos que propusieran proyectos u obras. Entonces su propia percepción respondía más a aspectos culturales que materiales. Sin duda las respuestas a estas preguntas en torno a los trabajadores quedan abiertas, por cuestiones que rebasan esta investigación es difícil ahondar en ellas.

2.3 Entre hacendados y empresarios. Problemas respecto al espacio

No existen documentos que respalden lo escrito por los distintos cronistas e investigadores respecto a la ubicación donde se decidió levantar la estación y poco tiempo después el poblado de Apizaco. Por ello para obtener una mejor comprensión del espacio es necesario recurrir a otro tipo de fuentes. Los planos y las fotografías brindan un acercamiento y nuevos problemas en cuanto a la historia de Apizaco. Por ello, en este apartado se presentaran algunos planos que ayudan a visualizar mejor el área de estudio y a recrear las dinámicas que se generaron en el espacio.

Los terrenos donde se construyó el centro industrial ferroviario de Apizaco fueron adquiridos en diferentes etapas y aún para los años treinta se seguían obteniendo nuevos terruños para su expansión. Estos terrenos fueron comprados a los hacendados y a los

pueblos vecinos. Las compras y el crecimiento de los talleres nunca interfirieron con el trazado urbano de Apizaco, pues nunca modificó la traza original, al contrario, optó por un crecimiento hacia el lado contrario, siguiendo a la medida de lo posible los estándares impuestos.

Quienes decidieron la ruta y los lugares por donde debía pasar la vía férrea fueron un contado número de empresarios y comerciantes de renombre de la Ciudad de México, Jalapa y Puebla. Varios lugares se descartaron por diversos motivos como: falta de seguridad, suelos inestables y costos. Pero sobre todo, la influencia que ejercían los empresarios para la toma de decisiones era mucho mayor. Como lo fue con el caso de Jalapa y su “inviabilidad” para albergar una estación para dar paso a Orizaba en la nueva ruta férrea. Este cambio de planes fue el resultado de una serie de “irregularidades” para dar cabida los intereses que guardaban los Escandón en la región.

Diversos investigadores han afirmado que los Escandón tomaban sus decisiones de acuerdo a sus intereses personales y económicos. “Desde los días de Pablo Escandón [padre de Manuel y Antonio] la familia estaba orientada hacia esa región, y también que los Escandón eran todavía dueños de la gran fábrica textil de Cocolapan, cerca de Orizaba, situada junto a la ruta definitiva.”⁹⁵ Ante estas acusaciones los Escandón argumentaron que la construcción férrea sería más sencilla, además de que en Orizaba existía mayor densidad poblacional y consecuentemente mayor actividad económica. Por este motivo fue que se deslumbró ubicar una pequeña estación en medio de unos terrenos desocupados bajo el nombre de Apizaco.

Los Barrón-Escandón fueron los personajes claves para la venta y ocupación de los terrenos. Recapitulemos un poco sobre estos terrenos y sus dueños. Los terrenos donde se construyó el campamento, la estación, talleres, las primeras casas y la ciudad fueron en su mayoría adquiridos a través de la compra de haciendas y ranchos de los alrededores. El Gobernador Cahuantzi cita la testamentaria Barrón Escandón como dueña de la hacienda.⁹⁶ El periódico *El Sol de Tlaxcala* nombra a Ignacio Barrón-Escandón como el propietario. Para Antonio Arceo Méndez el dueño de la hacienda fue Eustaquio Barrón. Jose Aramburú

⁹⁵ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México, SEP, 1975, p.71.

⁹⁶ Luis Nava Rodríguez, *Historia de Apizaco*, Tlaxcala, Edición municipal, 1985, p 8.

sostiene que la hacienda era de Pablo Escandón y Barrón. Luis Nava señala que el dueño era Antonio Escandón. El municipio de Apizaco y Romano Garrido concuerdan con este último al señalar que el propietario fue Don Antonio.

El enredo de los nombres se debe sobre todo a que los distintos investigadores no especificaron los años a los que hacían referencia cuando citaban a los dueños o a los terrenos. Al consultarlos podría parecer que todos hacen mención al año 1866. Es pertinente aclarar este punto para que se disipen las dudas en cuanto a los propietarios. Gracias al árbol genealógico de los Barrón y Escandón se puede esclarecer en la medida de lo posible las confusiones.

Los Escandón han sido objeto de numerosos estudios, al ser unas de las familias empresarias más ricas del siglo XIX en México. Antonio y Manuel Escandón venían de una familia de empresarios establecidos en Orizaba. Los hermanos se adentraron en la industria minera y la manufacturación de textiles. Los hermanos ya tenían experiencia en hacer negocios con líneas de comunicación, sobre todo Manuel con su línea de diligencias de México a Veracruz. En 1856 Antonio Escandón se adentró en la empresa férrea al convertirse en concesionario de la Compañía de los Hermanos Mosso. La fortuna de los hermanos, más los contactos ingleses y su visión empresarial contribuyeron en la consolidación de la industria férrea.

Eustaquio Barrón (padre) fue uno de los comerciantes más importantes de Tepic. Su influencia lo hizo desempeñar un puesto en el consulado. En uno de sus viajes al norte del país tuvo un encuentro con un viejo amigo llamado William Forbes. El amigo convence a Barrón para abrir una agencia de comisiones en Tepic dando inicio a la Casa Barrón, Forbes y Compañía. En poco tiempo hizo gran fortuna lo que lo llevó adentrarse en negocios de diversa índole como la industria textil, compra de haciendas, terrenos urbanos y prestamista.⁹⁷ Siguiendo el pensamiento de la época, en 1855 Eustaquio emparentó a su hija

⁹⁷ Jean Meyer, "Barrón, Forbes y Cía." en *Nexos*, 1 de abril 1981 <https://www.nexos.com.mx/?p=3975> (Consultado el 8 de mayo de 2020)

Catalina con Antonio Escandón. Esta unión fue por intereses económicos, pues Manuel Escandón era uno de los hombres más ricos del país.

Eustaquio falleció en 1859 y de todos sus hijos quien se interesó por seguir con los negocios de la familia fue Eustaquio Wenceslao Barrón. El hijo retomó todos los negocios del padre y afianzó la relación con su socio y cuñado Antonio Escandón. Para 1862 ambos fueron los primeros acreedores del ferrocarril y controlaron en consejo de la Compañía. Meyer señala que hábilmente la razón social de la compañía era inglesa. Recordemos que ambos tenían los contactos suficientes para entablar negocios con los ingleses.

Por ello mientras Antonio Escandón se encargó de contratar a los ingenieros, cerrar contratos con los ingleses para los asuntos tecnológicos y financiar la empresa con ayuda del capital de su hermano, Eustaquio Barrón (hijo) se encargó de hacer la compra de los terrenos más óptimos o rentables donde se podrían asentar las estaciones para el Ferrocarril Mexicano. En su proyecto empresarial no estaba la idea de fundar una ciudad al implantar una estación pero los herederos vendieron los terrenos suficientes para que la nueva población creciera y se desarrollara.

Finalmente el objetivo de Don Antonio Escandón y de Eustaquio Barrón fue el de volver más rentables sus negocios. Recordemos que el ferrocarril agilizó el movimiento de las mercancías, aumentó la cantidad que se podía trasladar, redujo costos y minimizó el tiempo de traslado. Ambas familias poseían en diferentes puntos del país haciendas y ranchos de distinto tipo, poseían acciones en diferentes minas, eran dueños de fábricas textiles y entraban en la compra y venta de terrenos con valor especulativo. En esta lógica el ferrocarril fue el punto clave para consolidar todos sus negocios y afianzar su influencia oligarquica en el país.

La hacienda de Apatlahuaya pertenecía en un principio al ya citado Miguel Durán. En 1866 Eustaquio (Wenceslao) Barrón adquirió dicha hacienda para ocupar los terrenos (con fines empresariales de la Barrón, Forbes y Cía.), y poder instalar en ellos a los trabajadores y el campamento provisional. Un año después fallece y quién ocupa la tenencia de la hacienda pasa a ser su cuñado y socio Antonio Escandón Garmendía. En 1888 el militar Pablo

Escandón Barrón aparece como el dueño de los terrenos y molino de la hacienda hasta 1910. Así, el único nombre que no se puede rastrear es el de Ignacio Barrón Escandón.

De igual forma se adquirieron los terrenos pertenecientes al rancho de Atenco cuyo dueño fue Miguel Durán. Años más tarde Manuel González Durán fungió como el propietario del rancho. Existe una pequeña confusión con el nombre del rancho. Tanto en el Plan de Desarrollo Municipal de Apizaco 2011-2013 y el investigador Romano Garrido se refieren al rancho bajo el nombre de El Ateneo. Nos lleva a suponer que el cambio de nombre se debe a un error de dedo pues no existe registro alguno en el estado sobre algún rancho con ese nombre. No hay literatura que hable más sobre estos personajes, más que lo referido por Arambúru, al reconocer en Miguel Durán su “bondad y desprendimiento que tuvo para con Apizaco”. Al donar gran parte de sus terrenos para la creación y expansión del panteón de Apizaco.

Con la compra de la hacienda de Apatlahuaya empezó la instalación de los campamentos provisionales de los trabajadores que se encargarían de instalar las vías por donde pasaría el tren.⁹⁸ Entre 1866 hasta 1934 las compras y donaciones de terrenos que se efectuaron fueron destinados para la ciudad y sus habitantes. El plano 4 aparte de mostrar ya un verdadero centro industrial ferroviario y de las futuras construcciones que en él se pensaba albergar, también muestra los terrenos arrendados.

Se tiene así que, el Ferrocarril Mexicano arrendaba un total de 49, 387 metros cuadrados de tierra para sus instalaciones, aunque en el plano no se especifica donde se encuentra cada lote. Lo que sí muestra es donde terminaba el rancho de Atenco y donde empezaban los ejidos de San Luis. Esto ayuda a dimensionar mejor el espacio. Se puede observar que las tierras que más ocupaban eran las pertenecientes al ejido de San Luis, empleándolas para albergar la mesa redonda y el resto seguramente fue destinado para el depósito de materiales de gran volumen.

Para el año de 1943 los terrenos que pertenecían al pueblo de San Luis pasaron a ser adquiridos por parte de la empresa F.C.M tal como lo demuestra el plano 5. En el se muestra nuevamente una vista aérea de la estación y los talleres, señalando todos los elementos que

⁹⁸ El campamento se instaló justo donde se encuentra actualmente la casa redonda.

la constituían como un centro industrial ferroviario. Además nos muestra también las calles y cuadras de la ciudad, junto con los caminos que la comunican con los demás pueblos y municipios. En cuanto a las propiedades de tierra nos muestra lo siguiente:

Lotes arrendados en m^2	A	B	C	D	E	F	G	Total
Pueblo de San Luis	18,927	9,569	4,858					33,354
Apizaco								
Rancho de Atenco				6,496	1,825	3,381	4,331	16,033
Total								49,387

Tabla 3. Lotes arrendados por el F.C.N en 1935

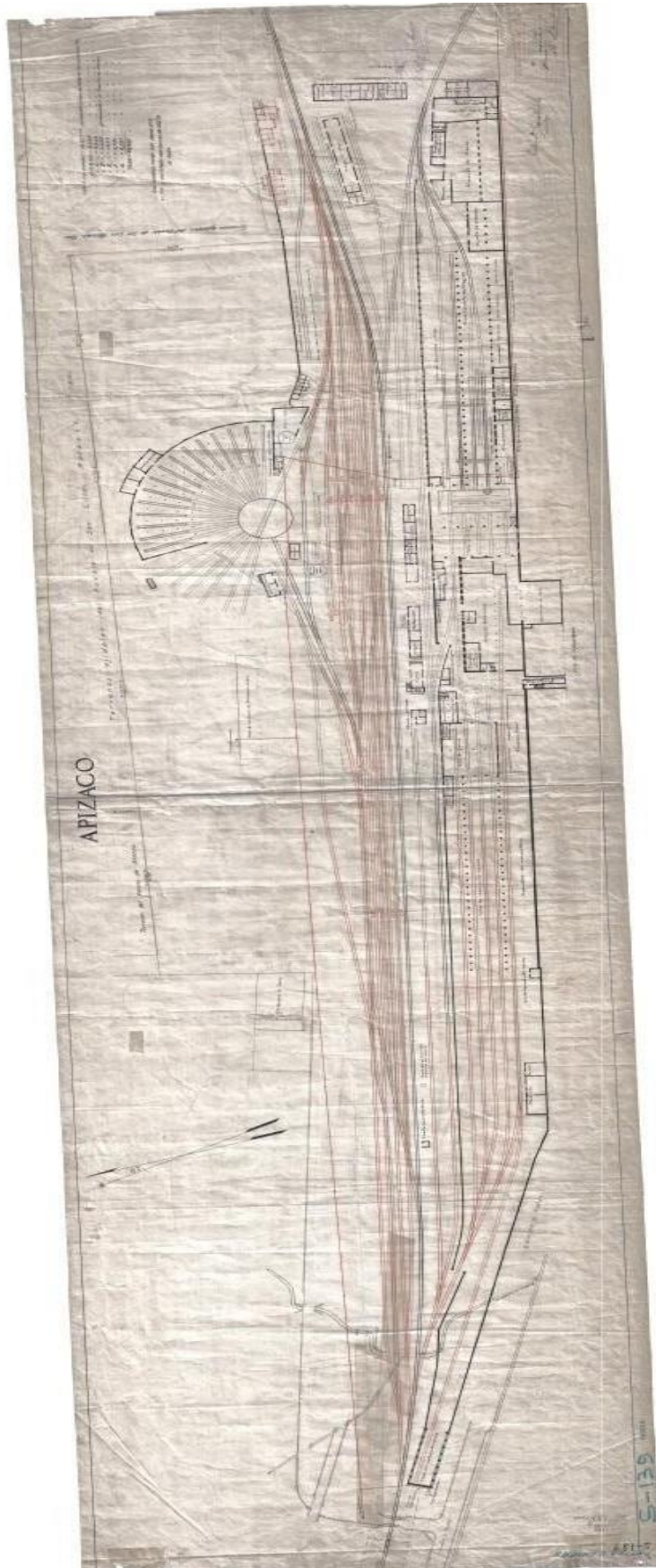
Tabla 4. Lotes arrendados por el F.C.N en 1943

Lotes en m^2	A	B	C	D	E	F	F ¹	G	G ¹	Superficie Total
Rancho Atenco ⁹⁹				6702.91	1789.27	4115.82		337		16945.00
Rancho Atenco (adicionales) ¹⁰⁰							4585.08		72.58	5357.66
Ejidos de Sn. Luis Apizaquito ¹⁰¹	18895.27	11424.73	34930.13							34930.13
Total										57,232.79

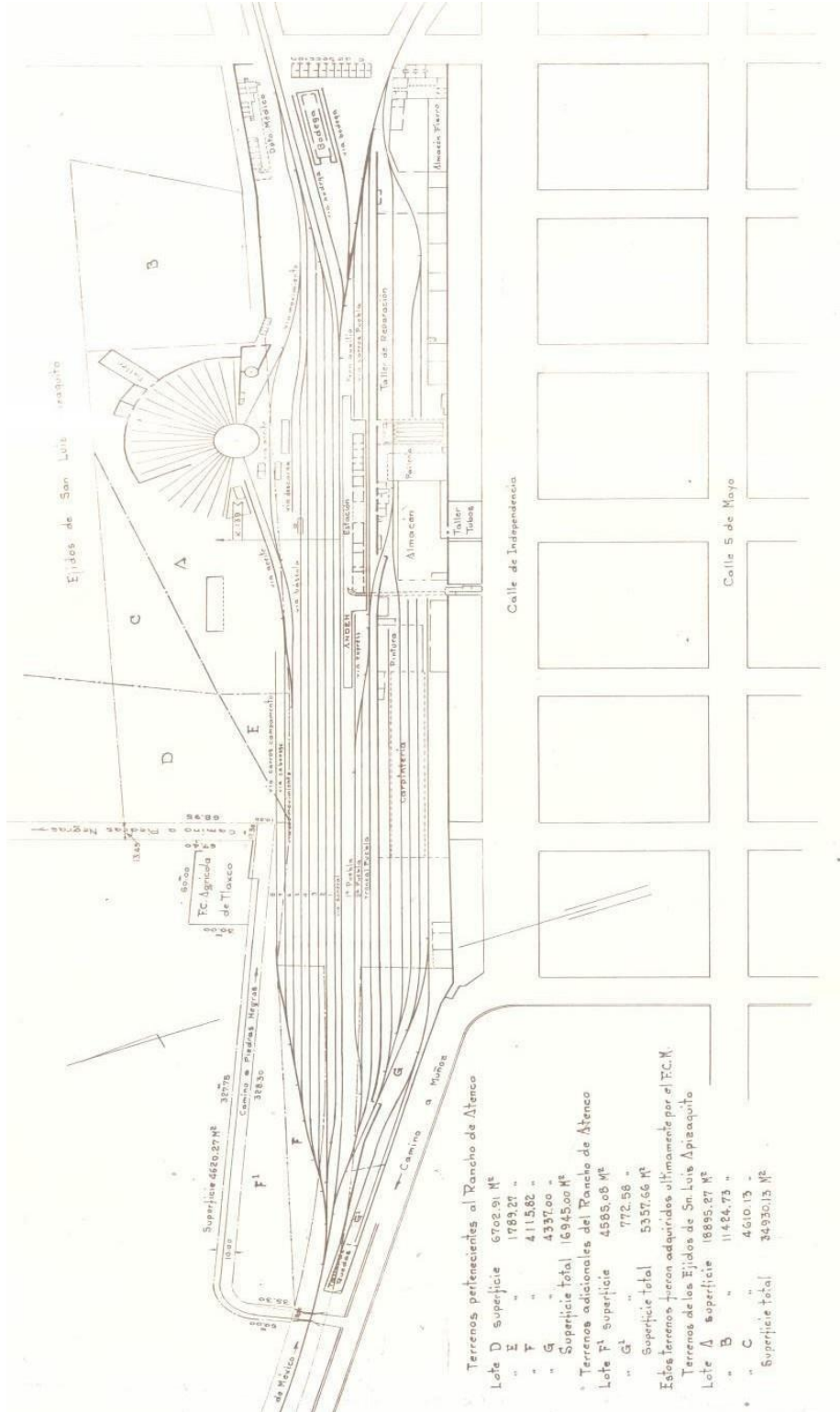
⁹⁹ Terrenos pertenecientes al Rancho de Atenco

¹⁰⁰ Terrenos adicionales del Rancho de Atenco

¹⁰¹ Estos terrenos fueron adquiridos últimamente por el F.N.M.



Plano 4. Ferrocarril Mexicano. Apizaco. Septiembre 12 de 1935. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México (Vía y estructuras), N° 3680.



Plano 5. Plano Ferrocarril Mexicano. Apizaco. Julio, 1943. Fondo Ferrocarril Mexicano (Orizaba), N° 1993



Plano 6. conjunto de varios pueblos y haciendas región de Apizaco 1918-1919

Como se puede observar a comparación de la tabla 3 se incrementó el número de metros arrendados, e incluso llegan a darse variaciones sobre la cantidad de metros cuadrados. Se debe considerar al último plano como el más preciso, pues incluso marca los lotes a los que hace referencia, brindando así, información que nos ayuda a complementar y explicar mejor

el espacio. Entre ambos planos hay una diferencia de 7,845.79 *mts.*² esto se debe al desfase que existe entre las medidas de los lotes, además del agregado de los lotes adicionales de 1943. A pesar de que la diferencia de metros no es mucha es importante, pues refleja el desconocimiento que se tenía con el espacio. El crecimiento de las estaciones era un fenómeno que se tenía ya contemplado desde sus inicios. Tal como lo describe Pedro Tlatoani “las superficies tenían que estar planeadas para el crecimiento del servicio... la extensión física de las construcciones y la ampliación de las vías obligaban a pensar que los predios tenían el área requerida para dichas expansiones que no cabe duda las compañías debían tener contempladas.”¹⁰²

Si los cronistas e investigadores indican reiteradamente que Apizaco y la estación se fundó en los terrenos de la hacienda de Apatlahuaya sin fuentes que lo respalden es preciso señalar que lo mostrado en los planos de este trabajo respaldan parcialmente esta idea. El plano 6 muestra como su nombre lo indica: las haciendas, ranchos y pequeños terrenos que se encontraban en Apizaco y sus alrededores, pero no sólo eso, sino también los nombres de algunos dueños de los terruños y los lotes ya fraccionados. A pesar de que no cuenta con año de elaboración se puede deducir que fue entre 1918-1919.

En él se observa que efectivamente las vías férreas con dirección a Puebla cruzan de extremo a extremo la hacienda de Apatlahuaya e incluso la ciudad puede ubicarse dentro de la hacienda. pero ¿qué pasa con el terreno donde fue levantada la estación y más adelante los talleres?. La estación se construyó dentro de los límites de la hacienda y las primeras casas fueron levantadas donde más adelante se construyó la casa redonda. Los terrenos arrendados que se muestran en los planos 4 y 5 se ubican justo a los costados de la casa redonda. Los ejidos de San Luis rodean dicha construcción. También se aprecia la limitación entre Atenco y Sn. Luis, lo que llevaría a pensar que la casa redonda fue construida dentro de los ejidos de Apizaquito.

Pero San Luis pudo obtener dichos ejidos en el año de 1917 pues “las resoluciones definitivas pronunciadas por el Ejecutivo de la Unión en los expediente de dotación de ejidos concedió la dotación en 26 de julio de 1917...de 144 hectáreas que se tomarán de las

¹⁰² Molotla, Op. Cit., p.142.

haciendas inmediatamente colindantes.”¹⁰³ Aunque no se especifican cuáles son las haciendas, es fácil deducir que la más próxima fue la de Apatlahuaya y por ello, al consultar los planos aquí mostrados, pareciera que Sn. Luis fue el que dotó en su gran mayoría los terrenos para la estación y los talleres.

Entonces ¿dónde se localizaba en un principio el límite entre el Rancho de Atenco y la hacienda de Apatlahuaya? Sí en un inicio la estación se construyó tanto en los terrenos del rancho como de la hacienda estos límites debieron cambiar con la repartición de ejidos pues en los planos el área limítrofe del rancho de Atenco se encuentra desplazada considerablemente a la izquierda de la estación como lo señala el plano 2 si se sigue la lógica del plano 3 se podría decir que la hacienda de Apatlahuaya colindaba con San Luis y con Atenco justo donde se ubicó la calle principal de la Ciudad. Pero también se podría localizar a la estación y los talleres dentro de un área aparte, sin dueño ni referencia alguna. Esto es curioso pues dicho plano se elaboró uno o dos años después de la repartición de ejidos.

El esclarecimiento sobre los límites de estos terrenos es complicado al no existir documentos concretos que indiquen un proximado de los límites territoriales para finales del siglo XIX y principios del XX. Los cronistas e investigadores sostienen que Apizaco entendida como población y estación fueron ubicadas espacialmente dentro del rancho de Apatlahuaya y parcialmente en el rancho de Atenco. Esto fue así en un principio pero con los cambios de propietarios y con la repartición y distribución de nuevas tierras esto cambió. Sin duda el pueblo de San Luis Apizaquito jugó un papel primordial para el desarrollo de la nueva industria y la nueva ciudad.

¹⁰³ Nava, Op. Cit., p. 54.

2.4 La ciudad de Apizaco y el Ferrocarril Mexicano

Si bien la región de Tlaxcala se caracterizaba en la época colonial por explotar sus suelos para la agricultura y contar con algunos obrajes, con la llegada del Porfiriato a nivel nacional y la instauración del Proserato a nivel estatal la industria se implantó (en medida de lo posible) en Tlaxcala. El uso del suelo entró en una nueva dinámica. La ocupación del espacio empezó a ser más lucrativo con la actividad económica adecuada. El poblado de Apizaco antes de la llegada del ferrocarril, era un puñado de casas que dependían de San Luis Apizaco¹⁰⁴. De ahí el porqué del crecimiento tan libre de Apizaco y la industria férrea.

El ferrocarril en Tlaxcala le posicionó como uno de los estados mejor comunicados del país y por ende con un entretejido comercial eficiente dentro de sus límites. “Y no es que Tlaxcala haya sido precisamente un firme bastión de la floreciente economía primaria exportadora para justificar su amplio tendido, sino que se debía a la ubicación geográfica de la entidad.”¹⁰⁵ Los empresarios nunca tuvieron la intención de dejar tan bien comunicado al estado entre sí, sino que fue el tamaño del territorio Tlaxcalteca lo que ayudó e impulsó la economía que giraba a su alrededor.

Apizaco articuló nuevos territorios de comercio e incluso creó su propio mercado. Al ser una sociedad industrial proveyó de necesidades nuevas o poco usuales en aquella parte del estado y ayudo a la economía del estado que se encontraba constantemente en crisis. “Fueron construidos especialmente en cada fabrica un tendido de vías desde la estación del ferrocarril hasta la entrada de la propiedad, para poder abastecerse de las materias primas necesarias para el funcionamiento de cada establecimiento.”¹⁰⁶ Tal como fue en el caso del F.C. Agrícola de Tlaxco.

El Ferrocarril de Tlaxco fue inaugurado a mediados de 1902 por el Coronel Próspero Cahuantzi. El objetivo era comunicar al municipio de Tlaxco con Apizaco y a su vez, a las haciendas que se encontraban en las cercanías de aquel camino. Otro caso fue con el ramal de Apizaco-Puebla que pasaba cerca de nueve pueblos, una hacienda y cuatro fábricas a lo

¹⁰⁴ Recordemos que actualmente se le llama Apizaquito

¹⁰⁵ Mario Ramírez Rancaño, *El Sistema de haciendas en Tlaxcala*, México, CONACULTA, 1990, p.23.

¹⁰⁶ Santibáñez *Op. Cit.*, p114.

largo de la ruta. Además de comunicar cinco haciendas, tres fábricas textiles y un molino, todas ellas se encontraban cerca de Apizaco.¹⁰⁷ Ambos servicios se localizaban dentro de las ya famosas del Ferrocarril Mexicano.

Otro ejemplo se dio con *La Fábrica de Hilados y Tejidos de Algodón de San Luis Apizaquito*¹⁰⁸ fundada en 1899 por el empresario Ángel Solana, la cual tuvo conexión con la estación de Apizaco. Los terrenos donde se levantó la fábrica textil pertenecían tanto a Apizaco como a Tetla. Además, el señor Solana compró parte de la hacienda de San Diego Apatlahuaya, donde se localizaba una cascada. El afluente de agua fue destinado para generar la energía eléctrica de la fábrica y el sobrante para el uso de la ciudad de Apizaco.¹⁰⁹

El 31 de diciembre de 1910 el Congreso del Estado de Tlaxcala autorizó a Solana la concesión para construir un ferrocarril particular que comunicara a su fábrica con la estación de Apizaco. La vía contaba con 2.5 km de largo y tan solo 60 cm de ancho. La obra respondía a los intereses del empresario para economizar el tiempo de traslado de la materia prima, como el algodón, lino, fibras colorantes, petróleo entre otros. Los terrenos donde se tendió la nueva vía particular pertenecían al rancho de Atenco y a la colonia Barrón Escandón.¹¹⁰ Cabe mencionar que la vía era de tracción animal, la cual funcionaba con acémilas. Así, la estación de Apizaco se convirtió en intermediaria para distribuir la materia prima que llegaba de Chihuahua, Durango y Coahuila a la fábrica y al mismo tiempo llevaba los productos ya manufacturados para su comercio nacional e internacional.

Ahora bien, ¿Qué relación guardaba la estación con la ciudad de Apizaco? La estación fue el punto de partida para llevar a cabo la distribución de la ciudad. Esto gracias a su “modelo lateral”, modelo propio de las estaciones intermedias. En la opinión de Sergio Ortiz la estación de Apizaco desempeñaba un doble papel (que aún en nuestros días conserva). Funcionaba como la undécima estación de la línea férrea del mexicano y era la entrada directa del flujo de transporte y mercancía que provenía de la Ciudad de México a Puebla y viceversa.

¹⁰⁷ *Ibid*, p.77.

¹⁰⁸ Se encontraba a 3 km de distancia aproximadamente de la estación. En 1961 cerró sus puertas tras una serie de crisis laborales con sus trabajadores. Hoy en día el inmueble fue rescatado y alberga el Centro de las Artes de Tlaxcala.

¹⁰⁹ Cornelio Hernández Rojas, *Memoria y Olvido. La fábrica de hilados, tejidos y estampados de San Luis Apizaquito*, México, ITC, 2016, p.24.

¹¹⁰ *Ibid*, p. 26.

Gracias a la importancia de sus instalaciones y las actividades que en ellas se realizaban se crearon numerosos empleos contribuyendo al crecimiento urbano de una población que no pasaba más de un caserío.¹¹¹

“Cada día aumenta más su población; con el establecimiento de los talleres de reposición del ferrocarril en este lugar, ha aumentado su importancia. Colocada la estación en el punto de unión del ramal de Puebla con la vía general, los trenes de pasajeros se cruzan en este punto y con el tiempo ha de llegar a ser un lugar notable por su población y comercio, que hoy consiste en granos, ganado, pulque, etc. Apizaco hoy es una población creciente a cuyos alrededores se ha fundado el municipio de Barrón-Escandón, y allí, donde antes no existía más que un miserable lugarejo, se alzan ya los cimientos de una populosa ciudad. De un lado se ve la estación con sus dobles vías para los trenes del ramal de Puebla y sus vastos almacenes, y del otro lado la naciente población”¹¹²

Los vestigios y la tradición oral indican que partiendo del extremo derecho del centro industrial férreo se encontraba el acceso para las vías férreas que provenían de Veracruz y Puebla. Justo a esta altura se planeó el trazado de la 1ra avenida (vertical). En un principio no se encontraba edificación alguna, pero para la década de 1920 se situaron los almacenes de fierro y carbón, la bodega de carga, el departamento de Vía y el hospital para uso de los obreros y trabajadores de oficina.

A la altura donde se situaría en años posteriores la casa redonda y la mesa giratoria se encontraban la primera estación. Esta estaba ubicada a la altura de la cuarta cuadra, y casi coincidía con el trazado de la 4ta avenida. Se realizó su remodelación y con ello su agrandamiento para albergar el área de los boletos, del inspector, de los maquinistas y el jefe de patio. Junto con el edificio anexo del restaurante y el telégrafo pasó abarcar el espacio de dos cuadras. No debe ser casualidad que la cuarta avenida fuera acomodada de tal forma que podría formar una T totalmente simétrica con la estación. Aunque la entrada a la estación se encontraba unos metros más a la izquierda, rompiendo el equilibrio espacial que surge en una primera impresión.

¹¹¹ Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisajes”, en *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio histórico, Cultural y Artístico*, México, CONACULTA, 2010, p.27.

¹¹² Gustavo Bax y Eduardo L Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano*, México, Cosmos, 1874, p.210.

A partir de la cuadra cinco hasta la siete se encontraban los talleres de pintura, carpintería, almacenes y los talleres de los carros y las vías que conectaban a los talleres para su reparación. Cabe destacar que a espaldas de los talleres, se encontraba el F.C. Agrícola de Tlaxco. Así, el centro industrial delimitó el espacio para trazar a la ciudad en un principio. Antonio P. Castilla se apoyó de la estación para plasmar su proyecto de ciudad, en el sentido meramente espacial, pero la estación también marco la vida y el ritmo de la ciudad.

La estación se apropió de la función de articular toda una ciudad a su alrededor. La historia de las ciudades virreinales demuestra que las Plazas eran el eje y punto de partida para la distribución y “planeación” de las ciudades. Las Plazas albergaban a su alrededor tanto los centros políticos como: los palacios de gobierno y cabildos; los centros religiosos tales como: catedrales e iglesias y los centros económicos como: los negocios que se albergaban en los portales. Estos espacios eran amplios y abiertos para obtener una gran concentración de personas tanto en actividades cotidianas como en festividades cívicas. Las formas y los tamaños de las plazas podían variar a pesar de existir un modelo establecido.¹¹³

Desde la fundación de estas ciudades virreinales hasta mediados del siglo XIX las ciudades no fueron objeto de grandes cambios en su fisionomía. A partir de 1850 y con los cambios políticos que sufrió el país las ciudades empezaron a ser centro de disputas políticas, las cuales se reflejaban en su traza urbana. Se empezó a destruir para crear. Las calles empezaron a ser más ordenadas y los espacios mejor aprovechados. Los servicios públicos hicieron su llegada y el imaginario de las ciudades cambio. Las transformaciones fueron más evidentes con la llegada de Porfirio Díaz al poder. Las calles y los edificios ya no sólo debían ser funcionales, sino bellos y agradables a la vista. Debían de invocar los estándares máximos de la belleza y el poder político.

Para poder llevar a cabo los ideales del “Orden y el Progreso” las ciudades tuvieron que repensarse. Sobre todo, las ciudades que mantenían una relación más estrecha con una economía no- rural o de autoconsumo. Por ello, las ciudades que mantuvieron una cercanía con fábricas y haciendas (de cualquier índole) fueron las más afectadas en su fisionomía. Se

¹¹³ Eulalia Ribera Carbó, “Plazas, calles y cuadrícula en la traza urbana” en Eulalia Ribera Carbó, *Trazos, usos y arquitectura: La estructura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 2004, p.22.

crearon nuevos caminos, nuevos ideales arquitectónicos y sobre todo se creó el capital suficiente para que los hombres de negocios pudieran implantar nuevos servicios, economías e ideas las cuales creaban nuevas configuraciones espaciales mucho más modernas y eficientes.

Pero Apizaco no tuvo que pasar por las etapas históricas que conformaron y forjaron a las ciudades mexicanas. Si la estación del ferrocarril desempeñó el papel histórico que las plazas habían realizado en la configuración urbana se puede afirmar entonces que, el centro político y económico del poblado y posteriormente la ciudad se situaban justo a las afueras de la estación. El trazado y pensado de la ciudad por parte de Antonio Castilla se dio de forma octagonal, como lo fue para gran parte de las ciudades mexicanas. El ancho de la ciudad se estableció a partir de la extensión horizontal de la estación, los talleres y terrenos que conformaban al F.C.M. Por ello, las calles principales de la ciudad se encontraban justo enfrente de sus instalaciones. Incluso podría hablarse de una adaptación, donde la ciudad de Apizaco adoptó los estándares, lineamientos y particularidades de las ciudades virreinales, adaptándolos a sus propias necesidades y época.

Los comercios y los extranjeros a su llegada se implantaron justo a las afueras de las instalaciones férreas. La mayoría cerca de la estación. No es casualidad que con el tiempo fuera justamente en aquel espacio donde se verían los primeros avances en materia de obras públicas y embellecimiento del espacio. Tampoco es casualidad que a los obreros se les haya relegado a espacios que, aunque estaban relativamente cerca de su área laboral eran precarios y abandonados. La misma ciudad que se orgullecía de ser un centro importante en la industria férrea ocultaba a sus trabajadores del espacio público. Si era vista y considerada como una ciudad moderna gracias al ferrocarril, la imagen debía corresponderle.

Pero la segregación de un espacio y la preferencia por otro no era algo nuevo que llegara con el Porfiriato. Las ciudades virreinales también eran excluyentes. Un claro ejemplo esta con las ciudades criollas, en ellas mientras más lejos estuvieran los mestizos y los indios mucho mejor era para la ciudad misma pues se libraban del crimen, la pobreza y la insalubridad. Pero para el caso de Apizaco, esta segregación iba más allá de evitar aquellos males. Era una cuestión de poder adquisitivo.

Como en todas las ciudades porfirianas, Apizaco se vio envuelta en la dinámica que empresarios y propietarios crearon: lucrar con terrenos y especular con su valor real. Los terrenos se dividieron de acuerdo a su “calidad” siendo los más cercanos a la estación los mejores y con ello los de mayor valor monetario. Almazán reconoció que “la proximidad de un parador o estación, aumenta inmediatamente el precio de los terrenos adyacentes”¹¹⁴

Quienes podían pagarlo eran precisamente los extranjeros y los empresarios que llegaban a Apizaco para hacer crecer su fortuna en mercados nuevos, quienes construían almacenes comerciales, fábricas y casas particulares. Esto orilló en un principio a la clase obrera a buscar espacios más baratos para asentarse creando una unión y compañerismo entre trabajadores. Generalmente ocupaban los mismos espacios lo que hacía más visible la segregación espacial. Lo curioso es que dentro de las instalaciones férreas esta segregación no existía más. Ambos sectores de la población podían convivir sin ningún problema.

Tal como lo declara Arnaldo Moya “el uso de los espacios y la arquitectura, lo definen intereses económicos sobre el suelo urbano, pero, también, la necesidad de crear una imagen de ciudad que otorgue legitimación y prestigio a dichos grupos dentro de las formas de organización social”.¹¹⁵ Y justamente fueron estos extranjeros con el capital suficiente los que decidieron darle a la ciudad espacios representativos para la reciente y nueva población. Aunque la época porfiriana acabó y llegaron nuevos tiempos, los puntos de interés y mejoras urbanas siguieron siendo los mismos, al menos hasta la década de 1930 cuando se creó el edificio más emblemático de la ciudad a unas tres cuadras hacia el sur de la estación y talleres.

Tanto ingenieros como empresarios manifestaron cierto grado de interés en mostrar una imagen armoniosa entre la estación del ferrocarril y la ciudad. Como se vio al inicio de este capítulo, tanto la arquitectura y el estilo de las estaciones dependía sobre todo de las necesidades comerciales y el contexto geográfico. Si bien es cierto que existieron grandes obras arquitectónicas en el mundo férreo mexicano, para el caso de Apizaco no fue así. Se podría decir que la arquitectura en la ciudad modelo era modesta y sencilla.

¹¹⁴ P. Almazán, *Tratado sobre Caminos Comunes, Ferrocarriles y Canales, Tomo II*, México, Imprenta Literati, 1865, p. 130.

¹¹⁵ Arnaldo Moya Gutiérrez, *Arquitectura, historia y poder bajo el régimen de Porfirio Díaz, Ciudad de México, 1876-1911*, México, CONACULTA, 2012, pp. 91-92.

A pesar de que el estudio de la arquitectura férrea en México no ha sido un tema atractivo tanto para ingenieros y arquitectos, se han desarrollado un par de investigaciones que buscan ahondar en este tema bajo una perspectiva histórica. Lo primero que se debe tener en cuenta es que muchas de las construcciones ferroviarias se consideraban dentro de las obras ingenieriles ligadas a la industria¹¹⁶ y muchas de estas edificaciones o, al menos los proyectos, fueron ideados tanto por arquitectos como ingenieros.

A pesar de algunas opiniones que afirman que la riqueza arquitectónica de la estación de Apizaco podía competir con las estaciones terminales, la realidad que muestran las fotografías y los vestigios es contraria.

La arquitectura que siguió el centro industrial ferroviario en Apizaco es similar a la experimentada en el estado y el resto del país. Los vestigios demuestran que todos los edificios o al menos la mayoría estaban compuestos por adobe, tabique, madera y piedra (este último era el de más fácil acceso al contar con canteras a los alrededores), los techos constaban de dos aguas, estructuras de metal o madera, láminas de zinc o tejas y en el caso de los talleres bóvedas de hierro y tabique.¹¹⁷ Los interiores cambiaban dependiendo el uso para el que estaban hechos. Por ejemplo, mientras las bodegas eran igual por dentro y por fuera,¹¹⁸ el cuarto de taquilla, mirador y sala de espera se les realizaba un acabado con cal en las paredes, mientras que los suelos se mejoraban con loseta o duela de madera. Esto lleva a pensar que el restaurant y el hotel también pasaban por un proceso similar.

Los edificios de espacios abiertos al público o de orden común eran mejorados para dar una sensación de calidez y agradable a la vista, mientras que los espacios exclusivos para los trabajadores eran más rudimentarios debido al propio uso para el que eran construidos. Con el paso del tiempo bien se podían remodelar los edificios, al menos los más importantes, tal como lo muestran algunas fotografías. En ellas se observa una estación mejor condicionada por fuera y con mayor ornamentación. En resumen, los acabados reflejaban las actividades de cada edificio, mientras mayor era la estética más probabilidades había de que fuera un inmueble para uso público u oficinas principales.

¹¹⁶ Molotla, *Op. Cit.*, p.109.

¹¹⁷ *Ibid*, p.121.

¹¹⁸ Hecho que hoy en día se puede comprobar si se visita el museo de la ciudad, edificio que antes funcionaba como una de las tantas bodegas.

La estación también contaba con ménsulas que sostenían una especie de techo extra para proteger de las inclemencias del tiempo a los viajeros que se disponían a abordar o descender del tren. En las fotografías se observan que también se utilizaron columnas para sostener dichos techos. Por ejemplo, afuera del restaurant se aprecian las ménsulas, pero en el edificio contiguo se logran observar las columnas, contrastando un poco la vista. Se puede suponer que dichos detalles se planearon después de la construcción de los edificios. Tanto las ménsulas, columnas y techo se aprecian de madera, lo que daba una visión rústica y acogedora.

Como se ha repetido un par de ocasiones, la estación de Apizaco no sobresalía por su arquitectura, pues el resto de estaciones en el estado de Tlaxcala son muy parecidas. Lo que orilla a pensar que el proyecto de construcción siguió más a esquemas o prototipos ya establecidos dando como resultado una imagen homogénea de todos estos puntos de parada. Algo lógico si se considera que las estaciones clasificadas como obras monumentales solo se encontraban en las ciudades o puntos con renombre e importancia, generalmente en las capitales. Entonces Apizaco al ser una estación edificada en medio de terrenos baldíos, no se contempló edificarla bajo estándares que demostraran grandeza.

Los encargados de realizar todas estas construcciones fueron arquitectos de origen inglés, alemán, italiano y en Apizaco predominaron los primeros. Muchas veces tanto arquitectos como ingenieros y técnicos se mostraron accesibles para levantar los edificios que compondrían el paisaje urbano de las ciudades “en interacción con los municipios y las poblaciones, obras civiles con material, conceptos e ideología propios de la arquitectura ferroviaria.”¹¹⁹ Tal fue el caso con Apizaco; si se hace un recorrido por la ciudad se podrán observar elementos semejantes entre la estación y las casas más antiguas de la ciudad. Lamentablemente no se han localizado los registros donde queden registrados los nombres de los arquitectos e ingenieros que hicieron posible la edificación de la estación, pero probablemente mantuvieron una relación con Castilla, Pardo y Fergusson.

¹¹⁹ Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, “Arquitectura ferroviaria en México. Influencias importadas y asimilación de estilos 1837-1937” en *Memorias del 4° Foro Académico*, 2011, p.8.

A continuación, se mostrarán algunas fotografías que demuestran aquellos detalles que son tan similares entre las casas y edificios viejos de la ciudad con los edificios de la estación y talleres.

Si se ven las fotos anteriores, (véase las fotografías 1,2, 3, 4 y 5) se logran apreciar aquellos detalles que constituían las fachadas de la estación y demás edificios públicos. Lamentablemente no existen fotografías que muestren una toma dedicada a la arquitectura, sino como parte del paisaje. Aun así, se logran apreciar edificios con formas muy básicas.



Fotografía 5. Autor desconocido. La estación Apizaco Tlax.. 1930.

Algunos escritos del siglo pasado sostienen que la arquitectura de la estación de Apizaco es neoclásica debido a su simpleza, sin ostentaciones, y la predominancia de las líneas rectas y es cierto. Las líneas rectas se hacen presente en todos los edificios, sobre todo en las ventanas, mientras que las puertas a veces podían tener la forma de arcos. El elemento que es recurrente en todas las construcciones fueron los bordes dentados. Las veces que no había dentado existía un marco hecho con los mismos materiales.

En la ciudad de Apizaco se encuentran los mismos detalles si a las construcciones antiguas nos referimos. Muchas de las casas que se edificaron en el siglo XIX y XX fueron restauradas, modificadas o derrumbadas.

La semejanza puede responder a varias causales. En primera los materiales de construcción. La cantera, los ladrillos y el adobe eran materiales comunes en la región y en la época. Otra razón es la que se mencionó anteriormente. Los arquitectos e ingenieros colaboraron con la población o ayuntamientos para elaborar la proyección de nuevas colonias o edificaciones y parece evidente que en Apizaco fue así. Por ejemplo, se sabe que Miguel Pardo¹²⁰ fue un obrero del Ferrocarril Mexicano en Apizaco, pero también desempeñó el

¹²⁰ Hijo de Emilio Pardo, quien junto con Castilla diseñó el trazado Apizaco

papel de arquitecto al diseñar los planos que constituirían a la Basílica de la Misericordia. En el último año ha surgido la hipótesis de que este templo guarda mucha relación e inspiración con la casa de máquinas de la estación.

Pero si la estación y la ciudad de Apizaco son clasificadas bajo un estilo neoclásico quiere decir que adoptaron el estilo arquitectónico del resto del estado. Si se camina por las calles de las ciudades más importantes de Tlaxcala se encontrarán diseños muy parecidos. Líneas rectas, marcos en las ventanas y puertas, formas sencillas, simétricas y bloques de adobe. De igual manera, las estaciones construidas a lo largo del estado son del mismo estilo.



Fotografía 6. Autoría propia. Sin título. 2020. Casa que se localiza en las primeras cuadras de la ciudad. Se observa el deterioro a pesar de los intentos por restaurarla. En ella se observan los bloques de adobe y los marcos en las puertas hechos de ladrillo. A su lado se puede apreciar una construcción del mismo estilo y época, pero restaurada.



Fotografía 7. Autoría propia. Sin título. 2020. Al igual que la fotografía anterior se ejemplifica muy bien el tipo de fachadas que guardaban las casas a finales del siglo XIX en Apizaco. Se observan detalles más limpios en el tipo de material y con más ornamentación en los marcos de las puertas.



Fotografía 8. Autoría propia. Edificio Sección 10. 2020. Este edificio pertenecía a la empresa ferroviario, aunque se encontraba a las afueras de sus muros. Se ubica a lado de las vías rumbo a Puebla a dos cuerdas del complejo industrial. Ahora es de uso privado-domestico, pero conserva varios elementos originales.



Fotografía 9. Autoría propia. Bodegas. 2020. Edificio donde se buscaba albergar el archivo histórico de Apizaco. En un principio fueron bodegas. Se observan los muelles de carga, ménsulas, techo de dos aguas, portones de madera, puertas en forma de arco y marco muy sobrios.

Fotografía 10. Autoría propia. Sin título. 2020. Este edificio abarca toda una cuadra y se encuentra en contra esquina con el centro industrial férreo, a lado de la vía que conduce a Veracruz. Como se observa, la planta baja ha sido adaptada para el comercio, mientras que la parte superior es para uso privado, la cual conserva su diseño original.



Fotografía 11. Autoría propia. Museo de Piedra. 2020. El único edificio que el INAH y el ayuntamiento conservó para uso público, específicamente museo de la ciudad. Originalmente desempeño la función de una pequeña bodega. Tanto por dentro como por fuera conserva la infraestructura original como las vigas de madera, y suelo entarimado.





Fotografía 12. Autoría propia. *Antiguo Mesón*. 2020. Foto actual de lo que una vez fue el antiguo mesón de Apizaco. Su propietario fue Miguel Carbajal y Cajica, personaje ilustre en los primeros años del poblado. Este inmueble fue uno de los más emblemáticos de la ciudad, en varias litografías y fotografías aparece retratado. Por dentro se conservan algunos detalles importantes. El acceso al patio se conforma por un arco, el cual comunicaba con algunos cuartos de servicio.



Fotografía 13. Autoría propia. Sin título. 2020. Detalle de las ventanas de uno de los edificios del centro industrial ferroviario

Fotografía 14. Sin autor. Estación de Huamantla. 2017. Recuperado de *El Ferrocarril Patrimonio Cultural de Tlaxcala*. En esta foto se observa la estación de Huamantla, perteneciente a la línea de México- Veracruz del Ferrocarril Mexicano. Construida de aplanado amarillo en los muros, el entrepiso esta hecho con piedra y lodo y la cubierta con vigueta y bovedilla



El poder y alcance del ferrocarril no es tema puesto en duda. Los numerosos estudios que han surgido alrededor de las empresas férreas en México son considerables, pero para el caso de Tlaxcala y por ende en Apizaco no es así. Las dificultades para rastrear la historia de la estación y talleres de Apizaco son varias. Existen demasiados vacíos de información. La estación de Apizaco nace por el tendido de vías de la ruta México-Veracruz y gracias a los empresarios Barrón Escandón, pero a partir de aquel hecho los datos se vuelven escasos. Lo que es un hecho es que la importancia de aquel centro ferroviario no solo fue de manera económica, sino que sus repercusiones fueron más allá.

A pesar de existir lineamentos para clasificar a las distintas estaciones del país, lo cierto es que ninguna se apegó a ellas. Se podría hablar de una flexibilidad y hasta cierto grado de incumplimiento al permitir tanta libertad a la hora de diseñar y edificar las estaciones. Así, nuevamente los intereses económicos que se perseguían tras la implantación del ferrocarril se anteponen sobre las condiciones sociales y espaciales. La estación de Apizaco, a pesar de

su importancia a nivel estatal y nacional quedó un poco relegada al considerarse solo un lugar de paso necesario para llegar a dos de las ciudades más importantes del país. Aun así, la grandeza que precede a la *estación de Apizaco* va de la mano con su fama de crear un poblado de cero y de poseer uno de los talleres más importantes de México. Pero lo acontecido en aquellas instalaciones no fue ajeno a las experiencias ocurridas en otros puntos del país. La estación y su “historia” así como sus características se adscribieron a procesos similares en otras estaciones.

El aspecto de los terrenos donde se edificó la estación y la ciudad es un tema que no ha sido retomado con interés por parte de los cronistas. Las certezas del origen de Apizaco son pocas, se sabe que fue a partir del ferrocarril, pero la fecha y el lugar han sido puestos en duda varias veces. La adquisición de la hacienda de Apatlahuaya por parte de los socios Barrón Escandón es un hecho, pero tras sus muertes sus herederos empezaron con su venta y fragmentación. Los límites entonces entre un terreno a otro empezaron a ser confusos. La empresa ferroviaria adelantándose a estos hechos, se hizo de una considerable extensión de tierra para prever un posible crecimiento de sus instalaciones.

La relación entre la ciudad y la estación en Apizaco es innegable. Entre los detalles más sencillos y cotidianos se pueden encontrar muestras de esta unión. Los mejores vestigios que demuestran esto son los materiales y culturales. En el primer caso nos encontramos con edificaciones que nos transportan a las inmediaciones de la estación. Similares son las casas de aquellos comerciantes que las oficinas del jefe de estación. Las casas que aún se mantienen en pie (abandonadas la mayoría) traen una especie de recuerdo si antes se han consultado fotografías de la estación. Las puertas de madera con sus bordes dentados que fungen como marcos, los tabiques de adobe, las vigas deterioradas de madera, entre otros. Incluso los mismos rieles hoy en día limitan a la ciudad tal como lo hicieron hace más de 150 años. En la memoria de los ahora jubilados y sus familias aún queda ese orgullo y presunción de haber pertenecido a la plantilla de trabajadores ferrocarrileros. La educación, el porte, los modales y el estatus siguen vigentes en ellos. Los apodos, parte esencial de su pertenencia al mundo férreo siguen recordándose en cada ocasión.

Capítulo III “Ciudad de rieles” Historia de la ciudad de Apizaco

“Apizaco es la ciudad en que todos soñamos vivir”

- Octavio Paz

Ninguna ciudad es ajena ni independiente a los procesos históricos. En ellas se plasman los ideales, las necesidades y el vivir de la sociedad de cada determinado tiempo. Por ello es necesario concebir a las ciudades más allá de un espacio político- administrativo, como un medio para entender a la sociedad. La ciudad no es solamente una organización física-espacial, con sus instituciones, edificios, calles o servicios públicos, también es un espacio simbólico donde se encuentran las costumbres, las tradiciones, identidades y sentimientos que definen y caracterizan no sólo a sus habitantes sino a la ciudad misma.¹²¹ Pero las ciudades se reinventan junto con sus habitantes, para dar paso a nuevas etapas.

Apizaco puede insertarse en varias tipologías de ciudad. Esto se debe a sus características físicas, fecha en la que surgió y el contexto regional que imperaba en Tlaxcala. Así, Apizaco se puede entender bajo tres conceptos: como *ciudad industrial - ciudad rielera*, *ciudad porfiriana*, *ciudad moderna* y también como *ciudad hispanoamericana*. La primera hace mención a su actividad económica y detonante de su fundación. La segunda refiere a la época en la que surge y crece. El tercer término hace alusión a la época de la ciudad a partir de 1920 en adelante. El último concepto se le atribuye gracias a las características que adopta tardíamente para constituir su morfología. En el siguiente apartado se abordaran y desglosaran a grosso modo las características y elementos que definen cada uno de estos conceptos.

¹²¹ Fernando Chueca, *Breve historia del urbanismo*, Madrid, Alianza Editorial, 1982, p. 30.

3.1 Las ciudades mexicanas del siglo XIX

Fernando Chueca creó su propia clasificación de las ciudades, considerando tanto la ciudad física como la ciudad moral o simbólica. Para él existen 8 tipos de ciudades; la ciudad antigua, la ciudad islámica, la medieval, la del renacimiento, la ciudad barroca, la ciudad industrial y la ciudad del presente. Esta clasificación es demasiado general y euro-centrista, pero es uno de los acercamientos más serios y completos con las ciudades y sus características. Esta clasificación refleja la relación histórica de cada ciudad con su población y las necesidades políticas, económicas, sociales y culturales de cada época.

Para este capítulo retomaremos su concepción de las *ciudades industriales*. Chueca menciona que a las ciudades industriales se les llegó a considerar como “ciudades sin alma” al ser vistas como ciudades sin ley ni control, al desarrollarse bajo el *laissez faire*. Desprovistas de catedrales, castillos, plazas, mercados y edificios, donde los *slums* y las factorías eran las únicas características que debían poseer bajo el símbolo del progreso. Bajo esta concepción las ciudades industriales no cumplían con las características históricas y hasta entonces inherentes ciudades, al no poseer aspectos espirituales, sociales, ni domésticos, fungiendo más como una máquina de producción.¹²²

Algunos autores sostienen que referirse a ellas como *ciudad industrial* es poco preciso y prefieren nombrarlas bajo el concepto de *ciudad de la edad industrial*, *ciudad burguesa* o *ciudad moderna*. Sus principales características eran: la actividad y/o producción económica concentrada en la producción industrial y/o poseían gran cantidad de fábricas en su interior, la creación de barrios obreros conocidos como *slums*, la especulación de los terrenos, espacios exclusivos para los burgueses y la creación de las *Company Towns*. Si bien estas características surgieron en Inglaterra, es posible encontrarlas en otros puntos del mundo en mayor o menor medida.

“Las factorías fueron las dueñas y señoras del suelo urbano y suburbano. Se colocaban en el punto más conveniente y más fácil de encontrar para su servicio.”¹²³ Su ubicación era estratégica en cuanto al aprovechamiento de los recursos naturales, sobre todo buscaban la cercanía de algún río o afluente de agua y de la materia prima. De igual manera su ubicación

¹²² *Ibid*, p. 20.

¹²³ *Ibid*, p. 170.

debía ser la más conveniente para poder comunicar sus fábricas con el paso del ferrocarril. Pero a pesar de esto, el establecimiento de las fábricas no era planeado en cuanto a ordenamiento espacial. Chueca habla sobre una violenta apropiación espacial debido a que el asentamiento “irregular” de las fábricas presentó problemas a futuro en la reconfiguración de las ciudades del siglo XIX.

Las ciudades con tradición portuaria y posteriormente con infraestructura férrea fueron las que más desarrollo y cambios tuvieron en su configuración espacial con la llegada de la industrialización. También hubo poblados que se crearon gracias a la industria sin ser concebidos o planeados con antelación. Asimismo, existieron ciudades que ya poseían una gran influencia a su alrededor y la industria no hizo más que reforzar e incrementar su dominio en la región. Las *ciudades industriales* o *modernas* (modernas entendidas para el siglo XIX) se pueden dividir a su vez en otras tipologías.¹²⁴

Para el caso mexicano también se han categorizado las etapas históricas de sus ciudades para un mejor estudio de ellas. Si bien no se olvida que algunas se encuentran inscritas o dentro de una clasificación más universal la experiencia mexicana les ha brindado a las ciudades elementos únicos y propios.

Con la llegada de los españoles la concepción de las ciudades cambió drásticamente. Si bien algunos aspectos prehispánicos se conservaron, otros fueron sustituidos. Nació un urbanismo nuevo, donde se mezclaron elementos tanto hispanos como mesoamericanos. Se siguió empleando el concepto espacial prehispánico de amplias áreas ceremoniales de trazado regular¹²⁵ pero ahora destinada para otros fines. A su vez, la experiencia hispánica aportó espacios públicos para la realización de actividades de diversa índole, ya no solo para ceremonias religiosas, sino también para albergar los festejos populares, políticos y militares.

A partir de 1573 el Rey Felipe II expidió un documento que se considera como la primera ley urbanística del mundo moderno occidental.¹²⁶ Documento que sirvió de base para

¹²⁴Ciudades de empresa, ciudades mineras, ciudades madereras, ciudades siderúrgicas, ciudades de armas, ciudades férreas.

¹²⁵ María Teresa Esquivel, “Seis ciudades mexicanas: contexto histórico y urbano” en *Seis ciudades mexicanas 1810/1910/2010*, coord. Sergio Padilla Galicia, México, UAM-A, 2011, p. 21.

¹²⁶ Las ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias”. En él se abordaban otros temas como los sitios adecuados para el poblamiento, jerarquías, formas urbanas y usos del suelo, entre otras.

la organización y distribución del espacio hasta principios del siglo XIX. Dicha ordenanza contemplaba tres puntos que definían la estructura y forma de la ciudad hispanoamericana: las plazas, las calles en línea recta y las manzanas.¹²⁷ El trazado seguía una forma ortogonal. La traza de las ciudades coloniales se planeó a partir de las plazas mayores. En realidad, no importaba el tamaño de la ciudad o de su rango, cualquier poblado nuevo plasmaba su trazado a partir de su plaza principal. El diseño ortogonal comúnmente se concibe como un trazado recto, siendo el más empleado a la hora de planear las ciudades. También se le conoce como: plano reticular, en damero, cuadrícula o parrilla. Esta forma da una impresión de orden y planificación, pero responde más motivos económicos.

Estos espacios conocidos como *plazas mayores* fueron el epicentro de la vida política, administrativa, económica, religiosa y social de la época virreinal. Entre los elementos más sobresalientes de las ciudades hispanoamericanas fueron: la sede de gobierno, la iglesia y el mercado. Una vez establecido el trazado ortogonal, los elementos antes nombrados se establecieron como actualmente los conocemos, alrededor del cuadro principal de la ciudad, es decir, alrededor de la plaza. Pero el paisaje al que ahora estamos acostumbrados ver en muchas de las ciudades virreinales tardó años en constituirse.

Se puede observar entonces que las plazas principales no solo actuaron como el centro político o administrativo sino también desempeñaron la función de ser el epicentro en cuestiones espaciales, a partir de ella se definía y se destinaban los demás espacios de acuerdo a su función e importancia¹²⁸. Los militares y religiosos fueron los encargados de realizar el trazado y la “planeación urbana” de las ciudades a través de la intuición y sentido común más que por conocimientos teóricos.¹²⁹

Con el movimiento independentista llegaron nuevas ideas y corrientes que trastocaron no solo el sistema político, sino también la concepción de la ciudad, su organización y su funcionalidad. Este nuevo urbanismo conocido bajo el nombre de neoclásico mexicano surgió por la nueva realidad mexicana, la cual necesitaba reflejar el nuevo espíritu liberal de la época. Para Federico Fernández esta corriente urbanística tiene 6 principios: perspectiva,

¹²⁷ Ribera Carbó, *Op. Cit.*, p.18.

¹²⁸El hombre inconscientemente le daba significado al espacio y su importancia, Por esta razón el espacio como tal quedaba relegado ante sus necesidades

¹²⁹ Esquivel, *Op. Cit.*, p. 21.

proporción, simetría, unidad, axialidad y regularidad.¹³⁰ En la primera mitad del siglo XIX las ciudades no tuvieron grandes cambios más allá de instaurar o mejorar el servicio público. Fue en la segunda mitad del siglo XIX con la aparición de la industria moderna y la inversión privada como se llegaron a reorganizar los espacios urbanos atendiendo los 6 principios neoclásicos.

Con la llegada del Porfiriato y la implantación de varias industrias el uso y valor de los suelos cambió notablemente. A las orillas de las ciudades se establecieron las fábricas que buscaban la cercanía con las estaciones del ferrocarril. En consecuencia, las ciudades crecieron hacía las periferias, donde se implantaron los talleres y barrios nuevos ocupados por las clases bajas. “Las ciudades se convirtieron en el campo de batalla en el que la lucha por acceder a lo moderno se manifestaba en sus trazas y en las formas y el carácter de sus espacios.”¹³¹ Las ciudades empezaron a innovar en su arquitectura, si bien se respetó en gran medida la tradición colonial, también implantaron nuevos espacios y elementos propios de la nueva clase social emergente, quien era la mejor representante de la modernidad que se buscaba proyectar.

Al iniciar el siglo XX llegó una nueva modernidad para las ciudades, también conocidas como *ciudades modernas*. Los cambios urbanos se centraron en mejorar los espacios y el servicio público y sobre todo, la población tuvo un incremento considerable. El estado se centró en llevar el agua, electricidad y vivienda a los mayores espacios posibles. El flujo de habitantes hacia las ciudades orilló a los gobiernos a desarrollar mejores espacios urbanos. Quiroz propone su propio criterio clasificatorio de *ciudades modernas*, en el cual las divide en las siguientes categorías. Cabe resaltar que puede haber ciudades con más de una clasificación, mostrando la flexibilidad y ambivalencia de los conceptos.

- Ciudades de la frontera: se trata de asentamientos surgidos en la segunda mitad del siglo XIX bajo la forma de pequeños puestos militares o aduanales en la frontera con Estados Unidos.

¹³⁰Esquivel, *Op. Cit.*, p.27.

¹³¹ *Ibid*, p.28.

- Ciudades petroleras: si bien muchas de estas ciudades tienen un origen incluso colonial, su transformación y crecimiento se dio con la explotación directa o vinculada de los yacimientos petroleros.
- Las colonias agroindustriales: estas ciudades surgieron a finales del siglo XIX como centros agrícolas destinados sobre todo a la producción industrial.
- Suburbios, ciudades y puertos industriales: se trata de la categoría más heterogénea en cuanto a su origen. Pues en ella se localizan ciudades coloniales que en el siglo XX sufrieron cambios radicales; también engloba polos de desarrollo industrial surgidos a la mitad del siglo XX y ciudades pequeñas que surgieron a partir de la construcción de líneas férreas.

3.2 Las ciudades ferroviarias en México

Las ciudades ferroviarias se crearon a consecuencia de la industria férrea. Este tipo de ciudades son una evolución de las *company towns*.¹³² Las primeras “ciudades empresa” solían ubicarse lejos de las aglomeraciones urbanas, privilegiando los espacios rurales. Esta ubicación respondía a intereses económicos, al buscar estar lo más cerca posible de las materias primas necesarias. A la vez que mejoraban la calidad de vida de sus trabajadores. Esta libertad y disponibilidad de las tierras a su alrededor permitió fundar años después poblados cercanos donde la industria era el eje articulador del espacio, la economía y la sociedad. Estas ciudades crecieron y se asentaron sin control o planeación alguna, agravando aún más las malas condiciones en las que se encontraban sus habitantes.

Las primeras ciudades férreas adaptaron los lineamientos que establecían las *company towns* en gran medida. Las compañías ferroviarias no podían aislarse de la población porque esa era una función contraria a la utilidad principal del ferrocarril. Las compañías necesitaban implantarse en lugares de fácil acceso, pero algo alejadas de los centros urbanos. El establecimiento no solo de las estaciones o talleres, sino de las vías férreas y su tendido

¹³²Las *company towns* se identificaban mediante las siguientes características: la mayoría de los habitantes eran empleados de una sola compañía o grupos de empresa, lo que permitía que los trabajadores vivieran cerca de su lugar de trabajo. De igual forma estas empresas eran propietarias de los inmuebles y viviendas del lugar a la vez que controlaban una parte de la vida social y económica del poblado, al dotar de escuelas, mercados, iglesias, teatros y demás espacios públicos.

implicaba emplear una gran cantidad de trabajadores a su alrededor. Al disponer de espacios libres a la redonda fue muy fácil y cuestión de poco tiempo para que surgieran pequeños poblados constituidos por los trabajadores y su familia.

Las ciudades férreas que surgieron en el siglo XIX aún siguieron los lineamientos de las *company towns* donde la ubicación debía ser estratégica. Sobre todo, cuando se trataba de los talleres y nudos ferroviarios, pues la experiencia indicaba que las ciudades que surgían alrededor de estos establecimientos solían convertirse en las más importantes o significativas de la región. Para el siglo XX las ciudades férreas fueron repensadas al seguir modelos más serios y mejor planeados donde el derecho de mejores condiciones de viviendas para los obreros fue un punto importante.

Pero ¿desde en qué momento surge una ciudad ferroviaria? Estas ciudades surgen desde el primer momento en que se implanta una línea férrea en algún punto del suelo. Surgen de la necesidad de un sistema tan complejo como lo fue el ferrocarril por administrar con eficacia su servicio. Mi propuesta es que necesitaban situarse en puntos estratégicos, los cuales respondieran a tres distintas demandas o niveles; la espacial, la empresarial y la económica. La primera tiene que ver con el fácil acceso a los recursos naturales y el suelo idóneo para una industria tan pesada. La segunda refiere a que debían ubicarse en puntos estratégicos en términos de administración y logística. Donde se establecían distintos tipos de edificios ferroviarios en cada determinado número de kilómetros para su mantenimiento o provisión a lo largo de toda la línea. El último hace mención a cuestiones redituables. La ubicación de la industria férrea debía traficar la mercancía lo más rápido y eficaz posible, a la vez de comunicar distintos puntos económicos importantes.

Estos tres puntos debían coincidir en la medida de lo posible a la hora de instalar las industrias ferroviarias. No importaba si estos puntos eran ramales o albergaban oficinas centrales, talleres o servicios generales. Todas crearon en mayor o menor medida barrios, pueblos y ciudades a su alrededor. Pero no se puede dejar pasar el hecho de que este proceso no siempre se lograba. Existieron demasiados factores para que un poblado no alcanzara el grado de ciudad y se quedará solo como un poblado sin más. Como fue la disponibilidad del

suelo, el acceso a recursos naturales, la implantación de nuevos centros ferroviarios con mayor impacto o la fusión de compañías en otras.¹³³

Muchas de estas ciudades ferroviarias surgieron por la intervención directa de las compañías férreas pues eran las que diseñaban e ideaban los espacios destinados para el nuevo poblado. Pero también existieron en menor medida las ciudades que no fueron planeadas o concebidas dentro de los planes de las compañías ferroviarias. Pues surgieron de manera espontánea lo que les permitió tener una traza más libre e independiente, respondiendo a necesidades distintas a las que la empresa les habría demandado. Domingo Cuellar especifica que desde España se ha propuesto una clasificación sobre los distintos tipos de ciudades férreas donde se distinguen tres tipos: poblados, aldeas y barrios. Aunque es una clasificación basada en la experiencia española, la tipología puede aplicarse en la medida de lo posible en otros países.

Tanto en el caso de los poblados y aldeas existió una clara segregación espacial, pero el poblado alcanzó su máximo desarrollo con la obtención de varios servicios y una traza urbana con vista a configurar una ciudad en desarrollo. La aldea se definía por contar con un número reducido de pobladores y con los servicios más mínimos. En el barrio era poco frecuente la segregación espacial pues solían guardar mayor relación con el municipio y solo era cuestión de tiempo para que se unieran física-espacialmente, pues se encontraban en los bordes de algunas ciudades ya existentes.¹³⁴ De esta forma, mientras más desarrolladas e independientes se encontraran las ciudades férreas estas eran más grandes y de mayor impacto.

En México existe un considerable número de ciudades ferrocarrileras. El origen de estas como ya se abordó en líneas anteriores solían darse tras la instalación de compañías férreas a través de sus estaciones, campamentos y tendidos de vías. Pero cabe mencionar que también existían las ciudades donde convivían distintos tipos de industrias y, por lo tanto, no se les puede dar la etiqueta exclusiva de ciudad férrea. De igual forma se debe recordar que

¹³³ Domingo Cuéllar. "Ciudades ferroviarias: perspectiva global y en el largo plazo" en *VI Congreso de Historia Ferroviaria de Mendoza*, noviembre, 2017, p. 4.

¹³⁴ *Ibid.* p.5.

no todas las ciudades sufrieron los mismos procesos o cambios a pesar de contar con elementos similares.

Para este capítulo es pertinente retomar dos casos de ciudades férreas en el país: La Esperanza y Matías Romero para poder llevar a cabo una comparación con Apizaco. Estas poblaciones tuvieron como característica en común al formarse con la llegada del ferrocarril. Estas dos ciudades pueden ayudar a responder las siguientes interrogantes: ¿Cómo son las ciudades férreas? ¿Existe un modelo preestablecido? ¿Se les considera ciudades férreas solo por la actividad económica predominante o existen más similitudes?

Candelario Reyes refiere que dos son los casos más famosos en cuanto a la creación de ciudades a causa directa del Ferrocarril Mexicano: Apizaco y la Esperanza. El poblado llamado la Esperanza se ubica al oriente del estado de Puebla y cuenta con una superficie de 79.514km^2 . Colindando con los municipios de Cañada Morelos, Palmar de Bravo, Aquila y Maltrata y el estado de Veracruz. La Esperanza obtiene su nombre en honor a la hija de los fundadores del poblado, quien se extravió. Aunque en un principio su nombre provenía de una palabra nahua la cual era “Mixtlán” que significaba “lugar de neblinas”.

En efecto como lo dijo Candelario Reyes, el pueblo de Esperanza nace gracias a la estación de Esperanza, perteneciente a la línea del Ferrocarril Mexicano. Se construyó sobre terrenos que pertenecieron a la Hacienda de San Antonio de Abajo. Estos terrenos fueron adquiridos directamente por la Empresa del Ferrocarril Mexicano en 1875. A pesar de que el tramo del ferrocarril que abarcaba aquella región se terminó en 1870. Este punto fue estratégico pues no solo conectaba a la ciudad de México con la de Veracruz, sino también otras dos líneas más: Tehuacán-Esperanza desde 1891 y Esperanza-El Xúchitl. En poco tiempo la estación empezó a ser un punto de encuentro entre comerciantes, artesanos, ferrocarrileros, peones de haciendas, pasajeros, obreros entre otros. Dicha afluencia dio paso a los primeros asentamientos que se llevarían a cabo en el futuro poblado, los cuales se albergaron principalmente en el patio de la estación del Ferrocarril Mexicano del Sur, ramal Tehuacán-Esperanza.¹³⁵

¹³⁵ *Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021 Esperanza, Puebla.* p. 27. <http://planeader.puebla.gob.mx/pdf/Municipales2020/Esperanza.pdf> (Consultado el 3 de junio de 2020)

Para 1917 habitaban en los alrededores de la estación 261 familias las cuales integraban un número de 977 pobladores. En este mismo año los habitantes “irregulares” de la estación le solicitaron al gobernador de Puebla, Alfonso Cabrera que a dicho asentamiento se le diera el reconocimiento y estatus de Pueblo para poder disponer de los servicios y beneficios que esto conllevaría. Así por decreto oficial en el mes de septiembre se elevó a Pueblo la Estación de Esperanza. Un año después el gobernador decreta *“la Creación de Fundo Legal, con una superficie comprendida en un cuadrado de terreno de 1105.6 metros de longitud por lado. En el decreto se declara la Expropiación por Causa de Utilidad Pública de la anterior superficie mencionada, y que “se tomará de los terrenos inmediatos colindantes a la Estación de Esperanza, pagando la penalización correspondiente”, es decir, terrenos que pertenecían a la Hacienda de San Antonio de Abajo.*¹³⁶ Para 1928 el Pueblo Esperanza se eleva a municipio y se convierte en cabecera del mismo.

La Esperanza refleja nuevamente la influencia que ejerció la estación en la planeación urbana de dicho poblado. La estación se encuentra en la misma posición que la de Apizaco situada con dirección al noroeste. Actualmente quedan vestigios deteriorados de esta estación e incluso de las habitaciones de los primeros pobladores que se asentaron en el patio de la estación. Lamentablemente no hay estudios ni trabajos que nos ilustren los cambios urbanos que pudo haber albergado a lo largo de su historia. Pero es claro que esta no alcanzó el grado de ciudad.

La vista aérea de la ciudad actualmente se nos puede hacer conocida y en cierto modo similar si nuestro referente es la ciudad de Apizaco. La población y los edificios se instalaron hacia el sur de la estación, extendiéndose al mismo largo de la estación y edificios anexos, la cual si nos apoyamos en los vestigios materiales comprendía entre seis y cinco cuadras aproximadamente. Aunque si se presta mayor atención se logra apreciar que existen algunos callejones, cuadras asimétricas y calles irregulares. Si seguimos la lógica que nos muestra actualmente el poblado de la Esperanza, podríamos deducir que el trazado original abarcaba hasta la quinta cuadra en posición vertical. Pues de ahí hacia abajo el trazado rectangular se vuelve irregular sobre todo en el centro.

¹³⁶ *Ibid*, p.27.

Si hacemos una comparación con la ciudad de Apizaco en términos espaciales, económicos y sociales notamos que la Esperanza no alcanzó un gran esplendor. Si bien comparten un origen similar, esta última se quedó relegada. Hay varios factores que pudieron influenciar en el desarrollo moderado de la Esperanza. Primero que nada, la estación de la Esperanza contó con menos edificios propios de la industria férrea. Mientras Apizaco llegó a ser un centro industrial completo, con el máximo de edificaciones, secciones, departamentos y puestos de trabajo que la industria podía ofrecer, la Esperanza solo contaba con 5 edificaciones extra aparte de la estación.¹³⁷ Esto se reflejó directamente en la población, al ofrecer una menor cantidad de empleo, la población fue menor y por lo tanto su impacto también. Esto no desmerita el hecho de que tuvo la injerencia suficiente para crear un poblado y convertirse en cabecera municipal.

A pesar de que ambos poblados fueron fundados en lo que en ese entonces eran tierras de hacendados, no tuvieron el mismo impacto. Apizaco creció tan rápido que en poco tiempo empezó a adquirir terrenos de municipios colindantes. La Esperanza aun en día sigue rodeada de tierras de cultivos y los pocos poblados que se encuentran a la redonda son de menor tamaño. Otro factor clave que imposibilitó un crecimiento exponencial de la Esperanza fue la cercanía con otros poblados y ciudades de gran importancia. Recordemos que la Esperanza se encontraba en los límites con Veracruz, a la altura de la ciudad de Orizaba y el poblado de Maltrata. Por otro lado, en Puebla estaba tan aislada que solo estaba comunicada con el poblado de Tehuacán, además en el norte se encontraba con Ciudad Serdán. Estos poblados eclipsaron toda posibilidad de la Esperanza de poder convertirse en un punto de mayor importancia.

Si bien fue un punto estratégico para el paso del ferrocarril, su misma posición quedaba relegada ante ciudades y poblados que poseían mayor importancia desde épocas incluso prehispánicas. La Esperanza no tuvo otra opción más que quedar sometida a sus circunstancias espaciales y económicas. No hubo razón alguna para que la empresa del ferrocarril mexicano invirtiera tantos recursos en aquella estación cuando “relativamente” cerca se encontraba Orizaba. Las industrias no se implantaron ahí porque no existían los recursos naturales necesarios para su producción. Esto no generó una atracción por los

¹³⁷ La estación de la Esperanza contaba con muelle de carga, vías auxiliares, tanque de agua, selectivo y talleres.

empresarios para instaurar negocios ni servicios o comercios importantes o novedosos en la región. La Esperanza es la contraposición de Apizaco. Es un claro ejemplo de que el ferrocarril no era garantía de crecimiento, desarrollo o modernidad. Se necesitaban más factores en la fórmula para poder crear una ciudad ferrocarrilera y no solo un poblado.

Es aventurado afirmar que las ciudades surgidas por la implantación del Ferrocarril Mexicano tenían un modelo establecido a seguir, ya que dos ciudades comparadas entre sí no podrían dar un resultado a nivel general. Si bien, podemos identificar ciertas similitudes tanto en la Esperanza como en Apizaco. Sus estaciones marcaron el ritmo y trazado de sus poblados. El trazado en ambas es muy similar, siguiendo el mismo modelo reticular: cuadras de idéntico tamaño, calles regulares y límites marcados por el largo de la estación, aunque la Esperanza alberga algunas excepciones. Tampoco cabe duda que en ambas la actividad económica principal fue el ferrocarril y una gran mayoría de su población se empleaba en aquella industria. De igual manera, sabemos que ambas nacen por la necesidad de sus trabajadores de tener un espacio donde habitar más allá de la estación. Incluso la arquitectura de los edificios tanto del poblado como de la ciudad son idénticos.

Otro caso de una ciudad ferroviaria es Matías Romero,¹³⁸ localizada en el estado de Oaxaca. Se ubica dentro de la región del Istmo de Tehuantepec y en tiempos del ferrocarril fue un punto clave para comunicar al Golfo de México con el Océano Pacífico. Antes de la llegada del ferrocarril y sus primeros pobladores era un espacio inhóspito, ocupado como terrenos para pastizales. En 1885, una concesión mixta de mexicanos y americanos, obtienen una autorización de tránsito por el istmo. Para 1889 Porfirio Díaz cedió la concesión al inglés Weetman Pearson.¹³⁹ El empresario a través de la *Samuel Pearson & Son Limited* se comprometió a librar al ferrocarril de puerto a puerto. Para esto se adaptaron las estaciones de Coatzacoalcos y Salina Cruz. A su vez, los talleres que se encontraban en Coatzacoalcos se trasladaron a Matías Romero.

Para 1901 se elaboraron los trámites pertinentes para adquirir algunos terrenos pertenecientes a los pueblos vecinos. Una vez comprados dichos terrenos se empezaron con la construcción para albergar la estación y los talleres. En 1902, la compañía *Pearson* se

¹³⁸ Antes llamada como Rincón Antonio. En 1930 se le cambia el nombre en homenaje al político oaxaqueño.

¹³⁹ Visto en <http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM20oaxaca/municipios/20057a.html>

refirió a Rincón Antonio como un centro de población que crecía de forma constante y era necesaria la construcción de casas¹⁴⁰ para los habitantes (trabajadores y comerciantes), pues varios de ellos dormían a la intemperie o tenían que regresar a su lugar de origen. Sin embargo, no fue tanto una preocupación por los “habitantes”, sino una manera de tener el permiso para retener y conservar la mano de obra y mantener el flujo comercial que sucedía en la zona”¹⁴¹

Para 1906 se convirtió en una zona de gran relevancia y se le reconoció bajo la categoría política de pueblo. En 1907 se dan hechos importantes en este poblado: se inaugura el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y se cambia el nombre oficialmente por el de Matías Romero. Fue hasta el año de 1911 que se le declara y reconoce de manera oficial como ciudad. En 1909, más de 60 trenes transitaban por Matías Romero, llevando el azúcar de Hawái hacia la costa este de Estados Unidos. El auge del ferrocarril transistmico provocó un desbordamiento de capitales extranjeros. El azolve progresivo de los dos puertos terminales, la apertura en 1914 del canal de Panamá, y la inseguridad generada por la revolución provocaron un declive de los dos puertos y la ruina de la vía férrea. Solamente bajo el gobierno de Ávila Camacho volvería a funcionar, pero la inauguración en 1934 de la Carretera Transistmica le dará un último golpe, acabando con todo su auge como centro ferroviario.¹⁴²

Si le damos un vistazo aéreo a la ciudad de Matías Romero se podrá observar un gran contraste. Es una enorme mancha urbana en medio de una región montañosa y con unos pocos poblados muy a la redonda. Si se acerca más la toma se verá un poblado en su mayoría planeado. Al decir planeado se hace mención a una racionalización y planeación funcional del espacio. Solo unas pequeñas partes se muestran desproporcionadas y/o desorganizadas, Nuevamente la estación y el ferrocarril marcaron la distribución del espacio, pues justo delimita la parte desorganizada con la parte planeada de la ciudad.

¹⁴⁰ A las habitaciones se les conoció como “cuartos colorados”.

¹⁴¹ Mauricio Sedano Ortega, “Los trabajadores del Ferrocarril de Tehuantepec y la huelga “olvidada” de Rincón Antonio (1903)” *Secuencia*, no.96, sep. /dic. 2016. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-03482016000300142 (Consultado el 5 de junio de 2020)

¹⁴² *Matías Romero, un pueblo ferrocarrilero en Oaxaca*. <https://www.turimexico.com/matias-romero-un-pueblo-ferrocarrilero-en-oaxaca/> (Consultado el 6 de junio de 2020)

Cabe señalar que esta impresión de desorden está sujeta a un par de explicaciones. A veces esta desorganización responde a periodos de aumento poblacional no anticipados. En consecuencia, la ocupación del espacio es rápida y sin una planeación que siga la lógica espacial de la ciudad. “Los nuevos habitantes” se encargan de distribuir y conformar estos nuevos espacios, en relación con sus necesidades y no tanto en las de la ciudad. Con el caso de Matías Romero se observa que el trazado ortogonal no es tan exacto. Las cuadrículas no cumplen con el mismo tamaño ni las calles cuentan con una rectitud rigurosa, incluso algunas cuadras están partidas en dos. Esto conlleva a suponer que la distribución no fue planeada por especialistas (como en el caso de Apizaco). Aunque los juicios visuales para establecer si una ciudad fue planeada o no son engañosos.

Horacio Carpel señala que a veces, estas miradas nos pueden llevar a conjeturas erróneas y es que “puede dar lugar a que se interpreten como diseños simétricos y regulares planos que en realidad resultan de un crecimiento espontáneo, no planificado; y que planos que no dan la impresión de creaciones planificadas hayan surgido de una verdadera y consciente planificación”¹⁴³ Es decir, con el caso de Apizaco podemos asegurar que si fue un poblado planeado en el sentido de que ingenieros estudiaron el suelo, establecieron medidas exactas y una repartición proporcional del espacio, así como la elaboración de un “plano oficial”. En cambio, con Matías Romero y con La Esperanza no se sabe de la existencia de algún plano o de personajes que dirigieran los trabajos de urbanización. Entonces una valoración simplemente visual queda abierta a interpretaciones.

Como en el caso de Apizaco y la Esperanza, la primera traza pensada para el poblado se hizo al sur de la estación. El trazado se pensó de manera similar a la de Apizaco, al crear cuadrículas perfectas y del mismo tamaño. Algo que sobresale es que los “cuartos colorados” se ubicaron justo en unas de las cuadras relevantes del pueblo, es decir, no se hizo el intento de ocultar a los trabajadores para resaltar la modernidad. La estación junto con los talleres del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se extendió a lo largo de ocho a nueve cuadras aproximadamente y en consecuencia Matías Romero también, al menos en sus inicios. Las dos primeras cuadras que se ubican a la altura de la estación no tienen una forma cuadrangular

¹⁴³ Horacio Carpel, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, España, Ediciones del Serbal, 2002, p.161.

sino rectangular, tal vez esto se responde debido a que fue el espacio donde se construyeron los edificios habitacionales de los obreros.

¿Cómo se explica el crecimiento exponencial de Matías Romero? A través de varios puntos. Su función no se limitó a ser solo el punto intermedio y de descanso en la travesía entre Veracruz a Oaxaca y viceversa. Al albergar los talleres de la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec empleó una gran cantidad de mano de obra.¹⁴⁴ Esto impulsó a poblar gradualmente al nuevo pueblo gracias a las mejores oportunidades de empleo, mayor remuneración y trabajo permanente. De la misma forma, contaba con los recursos naturales suficientes para garantizar un desarrollo urbano sin problemas sobre todo tierras y cuerpos de agua. Pero la explicación con mayor peso recae en su importancia económica. Fue el centro y punto de encuentro entre dos de los puertos más importantes del país. No solo se trasladaban mercancías de mercados regionales o nacionales sino también de exportación. Aunque esto fue por poco tiempo,¹⁴⁵ tuvo el suficiente impacto en la población para consolidarla dentro de las ciudades ferrocarrileras más sobresalientes del país.

Como se observa, Matías Romero comparte varias similitudes con Apizaco en cuanto a su nacimiento y primeros años de vida. Comparten el mismo origen y tipología en términos urbanos. Surgieron de manera no planeada, es decir, la intención principal no fue la de fundar un poblado, sino la de albergar un punto estratégico para fines económicos y comerciales a través del ferrocarril. El trazado original de ambas ciudades es ortogonal. Ambas con miras a un crecimiento a futuro. La población estaba constituida en su mayoría por los mismos trabajadores del ferrocarril y en menor medida por extranjeros como ingleses, “americanos”, chinos y sirio-libaneses todos con una relación ya fuera con el ferrocarril o el comercio que se asentaría en la zona.

Se añadirá ahora que las ciudades ferrocarrileras han sido poco estudiadas en términos historiográficos al menos en México. Hacen falta más estudios para poder encontrar y explicar las similitudes o diferencias que guardan entre ellas más allá de ser centros ferroviarios. Si bien estas ciudades se pueden encasillar en tipologías más generales como en

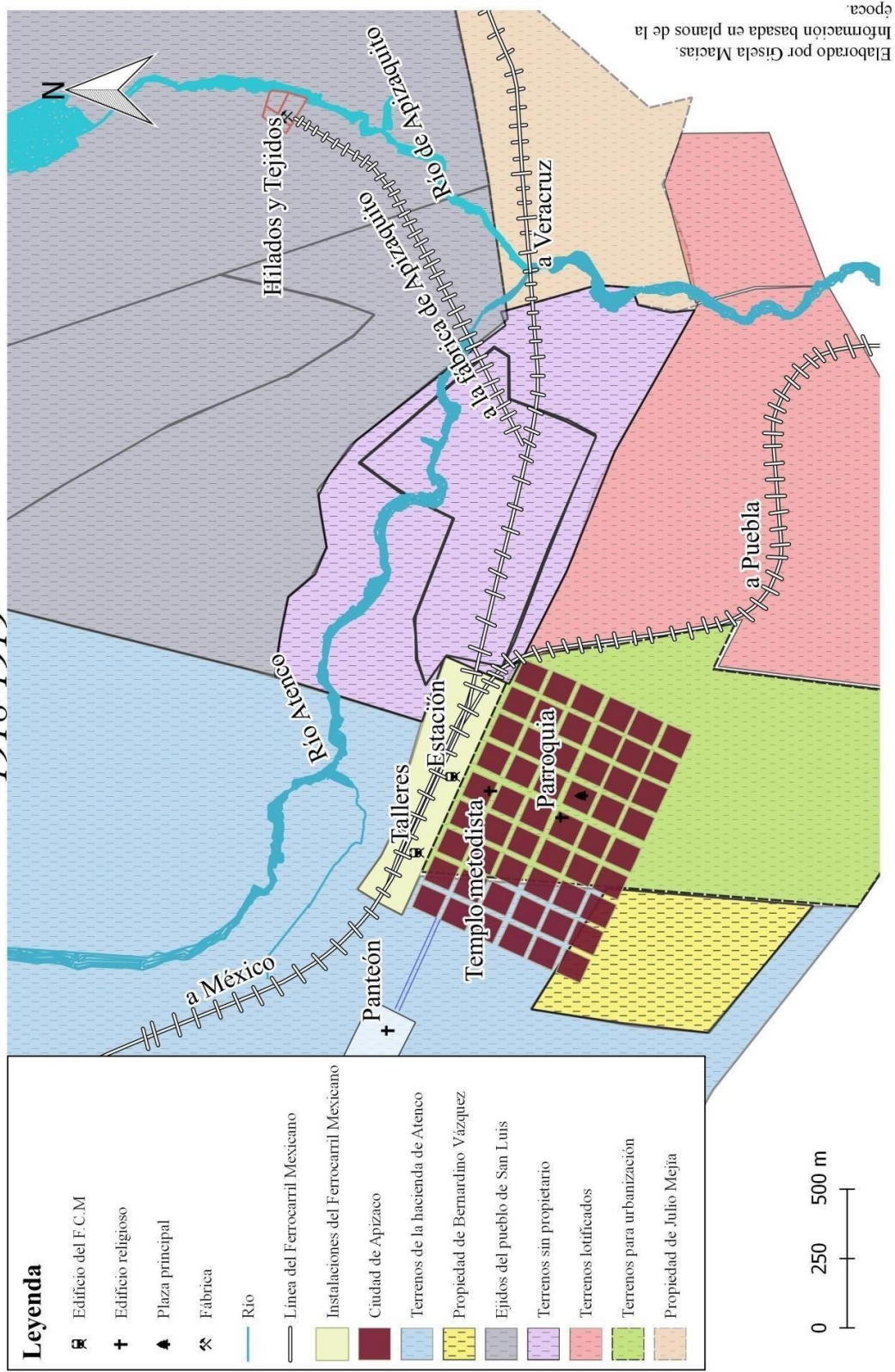
¹⁴⁴ Los obreros y la población podían desempeñarse en las mismas áreas o sus equivalentes a las del Ferrocarril Mexicano. Véase tabla 2.

¹⁴⁵ Hasta 1915 cuando se inauguró el Canal de Panamá

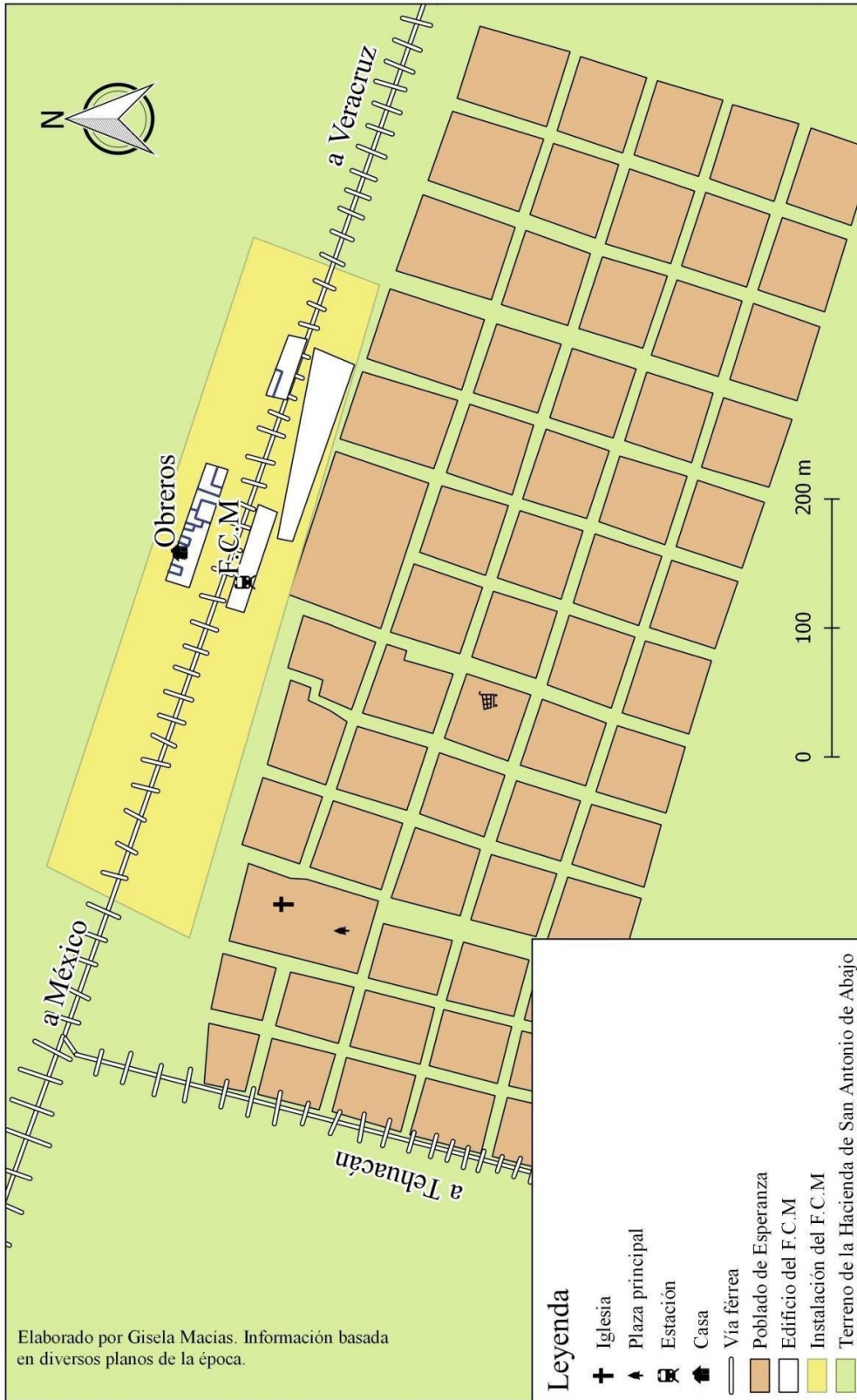
las ciudades modernas o industriales donde seguramente guardan una planeación urbanística similar, no cabe duda que el ferrocarril no solo influyó en su composición social sino también en su organización espacial. Por ello, en este apartado se buscó de manera breve y superficial, presentar dos casos que pudieran equipararse con la ciudad de Apizaco en cuanto a su origen y clasificación. Y de manera similar para poder entender en un contexto más amplio como fue la planeación, ubicación y las características potenciales que hicieron de estos poblados crecer o adquirir una mayor importancia económica y espacialmente hablando. ¿Qué características puedo observar en estos tres casos? Se asentaron en terrenos de haciendas, teniendo a su disposición un espacio para crecer sin contratiempos.

Los recursos naturales fueron importantes, aunque solo en Apizaco se logra observar un cuerpo de agua, en Matías Romero también se localizan tres ríos, aunque estos están un poco más alejados, además de contar con una gran cantidad de maderas y un suelo rico. Mientras menos poblados relevantes a su alrededor, más posibilidades de adquirir una importancia regional-económica. Mientras más recursos económicos se le destinarán a su industria más posibilidades de crecer. La estación fue el eje articulador en términos económicos, sociales y políticos, pues no solo les daba nombre a los poblados, sino que también ejercía el centro del poder político al albergar las cabeceras municipales. Las tres comparten la ubicación siempre al ancho de la estación, pero al sur de la misma. Esta orientación, tal como afirma Pedro Tlatoani, responden a prácticas urbanas, donde al establecer a la estación en el Norte y la ciudad o los núcleos poblaciones nacientes de la misma al sur, ayudan a tener una mejor orientación y distribución de las viviendas. Todos los espacios fueron planeados de manera funcional (unos más que otros) dentro de una lógica de aprovechar el espacio a través de la organización. Cabe resaltar que a través de los vestigios materiales que se conservan tanto de sus estaciones como de algunas casas, se logra observar que siguieron la misma corriente arquitectónica.

Terrenos donde se fundó la población de Barrón-Escandón y sus alrededores 1918-1919



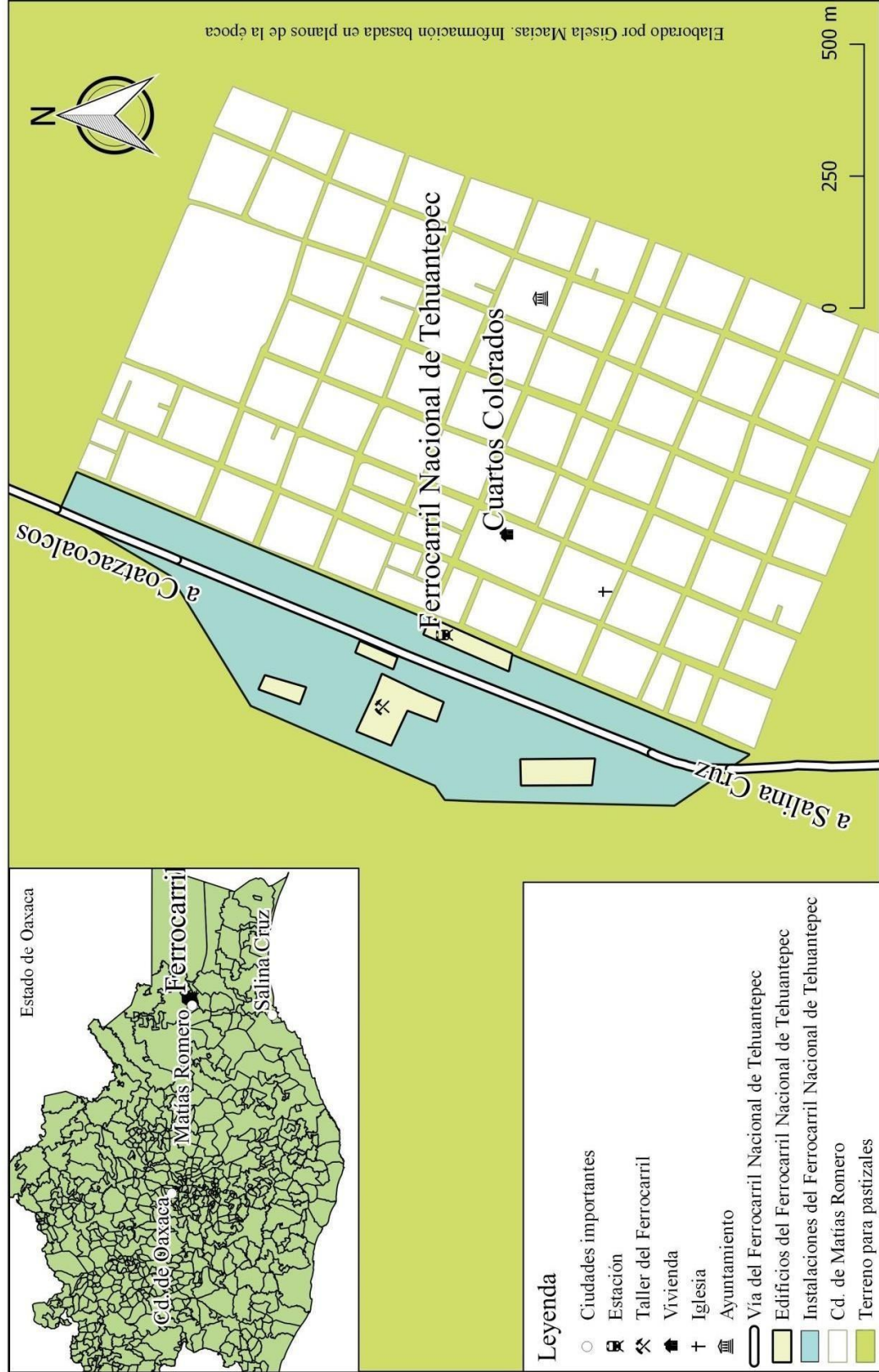
Plano 7. Terrenos donde se fundó la población de Barrón-Escandón y sus alrededores 1918-1919.



Poblado de Esperanza, Puebla 1920

Plano 8. Poblado de Esperanza, Puebla 1920.

Ciudad de Matías Romero, Oaxaca 1920



Plano 9. Ciudad de Matías Romero, Oaxaca 1920.

3.3 La Ciudad Modelo: el trazado de la Ciudad de Apizaco

La industrialización durante el Porfiriato fue el motor que fundó e hizo crecer a la ciudad ferrocarrilera. La misma industrialización traía consigo consecuencias negativas como el crecimiento desorganizado de las ciudades, hacinamiento, insalubridad, escasos empleos y el deterioro de la estructura urbana y arquitectónica.¹⁴⁶ Por ello, era necesario prever aquellas condiciones antes de que empezaran a manifestarse en el naciente poblado. El encargado para evitarlo fue don Alfonso P. Castilla.¹⁴⁷ Los cronistas le dan el título de ingeniero agrimensor, pero se sabe que fue también un pedagogo que “después de haber consagrado lo mejor de su vida a la instrucción pública como profesor y como autor de excelentes obras de enseñanza corona su existencia fundando un pueblo.”¹⁴⁸

Castilla, de origen español fue uno de los educadores más importantes de la época, director de algunos colegios en Europa y miembro de sociedades científicas. En México impartió algunos seminarios e impulsó la implementación de nuevos sistemas para la educación mexicana. En su obra más importante *La voz de la instrucción*, abordó el progreso de la enseñanza y defensa de los intereses materiales y morales del profesorado. Es claro que los ideales de Castilla comulgaban con los de la época.

Por deseos de Guillermo Barrón y Antonio Escandón, Castilla fue el encargado de llevar a cabo la logística urbana del nuevo poblado. Para ello, en 1873 formó una Junta fundadora compuesta por pobladores a fines a sus ideales y proyectos. Al ser presidente de

¹⁴⁶ Alejandra Contreras Padilla. “la construcción del imaginario de ciudad moderna durante el porfiriato” en *Investigación y Diseño. Anuario de posgrado 07*, México, UAM-X/ CyAD, 2011. p. 168.

¹⁴⁷ Algunos cronistas refieren que a Castilla lo acompañaban dos ingenieros ingleses; Fergusson y Torvas, pero Castilla fue el que tomó el mando y la dirección del proyecto.

¹⁴⁸ *La iberia*. 5 de septiembre de 1873. [en línea] http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/crearPDF/558a34917d1ed64f16a7b412.pdf?palabras=nestora_t%C3%A9lez

dicha junta, se encargó de dirigir e impulsar los trabajos de fundación “y como ingeniero ha hecho por sí mismo la traza de la ciudad, ha medido los terrenos, e interviene en todo lo que allí se hace. Es en suma el móvil y el alma de aquella grande obra”¹⁴⁹ Castilla fue despedido en el año de 1876 por malos manejos de la Junta,¹⁵⁰ pero sus proyectos eran claros. Tenía visualizados los lugares que habrían de ocupar las escuelas, los edificios públicos, las casas Consistoriales, las alamedas, los paseos y la iglesia, tal como lo deja ver en una columna periódica. Lamentablemente estos proyectos no se realizaron hasta varios años después.

Don Alfonso destacaba la importancia de una ciudad salubre. Entre muchos de sus proyectos en este rubro estaba surtir a la ciudad con las aguas del río Atenco cuyo nivel de suelo se encontraba a 20 metros más abajo que el de la ciudad. Como agrónomo también tomó en cuenta la inclinación de los terrenos para hacer la planeación de las calles “El suelo de la naciente ciudad tiene un suave declive de Sur a Norte... tendrá buenas vertientes y será fácil conservarla limpia”.¹⁵¹ Además los fuertes vientos contribuirían a la salubridad de la población.

Igualmente, Don Alfonso buscaba implantar una economía más allá de la industria. Su objetivo era que el cultivo y la elaboración de lino se convirtiera en una de las fuentes de riquezas para el municipio, aunque se desconocen los terrenos donde se llevaba a cabo esta

¹⁴⁹ *La iberia*. 5 de septiembre de 1873. [en línea]

<http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/crearPDF/558a34917d1ed64f16a7b412.pdf?palabras=nestora%t%C3%A9lez>

¹⁵⁰ Castilla ya contaba con una edad avanzada para ese entonces, consideremos entonces que esta fue la razón de su despido más que por malos manejos.

¹⁵¹ *La iberia*. 5 de septiembre de 1873. [en línea]

<http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/crearPDF/558a34917d1ed64f16a7b412.pdf?palabras=nestora%t%C3%A9lez>

práctica. Es claro que le preocupaba cierto sector de la población que se encontraba sin un trabajo estable.

Podemos considerar entonces a don Alfonso P. Castilla como el ideólogo y responsable tras la *Ciudad Modelo*¹⁵² en términos urbanos. Pero ¿a qué se refiere el término *ciudad modelo*? De manera estricta no existe un significado para este concepto. Es un término que ha estado presente en la población de Apizaco desde sus inicios. Se podría pensar que responde más a una concepción utópica, donde los fundadores buscaban resumir los ideales de la época: orden, progreso, racionalización, salubridad, pobladores con ocupaciones de bien, etc. En términos históricos *ciudad modelo* responde a otra forma de nombrar a las ciudades obreras, colonias industriales, ciudad jardín entre otras. Como se puede observar, esto responde a la realidad de Apizaco, donde la industria jugó un papel fundamental en la creación de Apizaco. Entonces en esta investigación ciudad modelo nos remitirá al mismo significado de *ciudad ferrocarrilera*.

Para él las instalaciones ferroviarias funcionaron en un principio (como los ejes viales, los grandes paseos o las plazas) para la planeación, proyección y acomodo de la ciudad, aprovechando las características físicas y naturales de la ciudad. Así es como Apizaco se concibe de forma oficial y ordenada a pesar de las circunstancias fortuitas de su origen. Por otro lado debemos tener en cuenta que el suelo donde se instala el ferrocarril y el de sus alrededores se encontró en una lógica de obtener ganancias por el uso y/u ocupación del mismo.

¹⁵² Hasta la fecha se sigue resaltando este concepto en los discursos oficiales del ayuntamiento.

El trazado “perfecto” de las cuadras responde también a la lógica capitalista, donde cada lote fraccionado tiene un valor identificado dependiendo del suelo y de su ubicación con el ferrocarril, racionalizando el espacio para mayor productividad y ganancias. Los servicios públicos esenciales para la vida urbana también estarían condicionados para los habitantes con mayor recurso o solvencia. La imagen urbana con mejor estética visual y salubridad era la calle principal, la que seguía en línea paralela a la estación y por supuesto, donde la gente con dinero y negocios se asentaron.

Entonces no debemos de concebir a la ciudad de Apizaco planeada para lucir estéticamente bien, como lo dejan ver los cronistas de la ciudad, sino en una dinámica capitalista donde el aprovechamiento del suelo deber ser de lo más factible, provechosa y funcional, con miras a un posible crecimiento, aprovechando los recursos naturales con los que se contaba alrededor (ríos y canteras).

Si regresamos al discurso de una “ciudad modelo” debido a la narrativa de sus anchas calles y trazado lineal, olvidamos la funcionalidad de estas. ¿Podemos considerarla una ciudad modelo cuando los servicios públicos y la higiene eran similares a los de los pueblos vecinos? Tal parece que sí, al menos así se demuestra en *La Voz de México* donde se declara que “Dios bendiga este precioso plantel, que si se logra dará una colonia modelo para que al punto broten varias en Boca del Monte, en Apan y, otros puntos. Tales colonias serán el mejor escudo del ferrocarril contra los malvados; serán un centro de acción y de comisiones entre diversos pueblos...”¹⁵³ Donde se puede vislumbrar entonces que el concepto de ciudad

¹⁵³ *La voz de México*, 1 de abril de 1873.

modelo recae más en supuestos morales donde sus habitantes sean personas trabajadoras y sin vicios.

Recapitulemos los puntos mencionados con anterioridad sobre las consecuencias que podían traer consigo las ciudades industriales y las posibles soluciones para contrarrestar estos males. En teoría la planeación y la distribución de la ciudad debía ser funcional, las cuadras bien trazadas evitaban el hacinamiento y realizaban una correcta distribución de las viviendas y negocios. Las calles anchas facilitarían el desplazamiento de un lugar a otro y a su vez ayudarían a un mejor saneamiento de la ciudad. Para prevenir el crecimiento potencial que le aguardaba a Apizaco se planeó una segunda fase de construcción¹⁵⁴, como se mostró en el plano 2. La escasez de empleos se buscaba contrarrestar con la creación de otros rubros económicos, en este caso, con el cultivo de lino. Si todos estos puntos funcionaban en el reciente poblado, se podrían implementar en otros puntos del país.

Pero Castilla no fue el único con ideas y proyectos para mejorar la calidad de vida y la imagen del nuevo poblado. Principalmente fueron los pequeños empresarios y comerciantes quienes proponían sus ideas.¹⁵⁵ Uno de los más famosos y reconocidos hoy en día fue el español Federico de la Gándara lamentablemente no sabemos mucho sobre este personaje. Lo que sí sabemos es que fue un hombre influyente entre la población. De la Gándara seguramente llegó junto con el ferrocarril pues incluso se asentó a las afueras de las instalaciones férreas. Incursionó en varios rubros comerciales pero todos concentrados en el

¹⁵⁴ La fase dos de la ciudad ya no sigue la misma lógica, pues los lotes y algunas avenidas pierden ya el trazado organizado y equitativo.

¹⁵⁵ Varias calles llevan los nombres de estos empresarios

mismo lugar¹⁵⁶. Incluso su negocio fue uno de los puntos de encuentro para diferentes actividades.

Federico de la Gándara concibió dos de los elementos que no podían faltar en una ciudad: un jardín también conocido como el zócalo o el parque y los famosos portales. Fue hasta el año de 1880 que Apizaco empezó a tener elementos propios de una población/ciudad. Recordemos que para 1872 ya se había realizado el trazado de la población, pero sin algún espacio dedicado a las áreas verdes y el esparcimiento u ocio. Pasando ocho años y siguiendo la tradición colonial, se designó que la ubicación fuera justo enfrente de la parroquia. Los portales se ubicaron enfrente de su negocio, muy cerca de la entrada para la estación. Para el año de 1888 se inaugura el cementerio, esto por iniciativa de la Gándara y con ayuda de Miguel Durán. La ubicación del panteón se encontró un poco alejada de la ciudad. Ubicándose al oeste y sobre los terrenos del rancho de Atenco.

Otro de los personajes más influyentes en cuanto a la creación de nuevos espacios dentro de la reciente fundación fue Ángel Solana Alonso. De origen español, Solana fue un empresario que vio en el joven Apizaco un potencial de negocios. Recordemos que implantó la Fábrica de Hilados y Tejidos en uno de los poblados más cercanos a la estación e incluso llegó a comprar la Hacienda de San Diego Apatlahuaya. Gracias a su adquisición logró contribuir al crecimiento de la ciudad en años posteriores. Donó los terrenos que albergarían al mercado, nuevas colonias y escuelas, además comunicó a ciertos pueblos con Apizaco con la creación de nuevos puentes.

156 comisionista, cristalería, ferretería, mercería, papelería, mercería e incluso en hostelería.

3.4 Las colonias ferrocarrileras

El alojamiento para los obreros fue un problema constante a resolver para los idealistas y humanistas ingleses del siglo XIX. Generalmente los establecimientos obreros solían ubicarse en las cercanías de las fábricas. Estos espacios fueron conocidos bajo el nombre de *slums* los cuales fueron una característica propia de las ciudades industriales. Estos barrios obreros solían estar en pésimas condiciones: estaban altamente pobladas, pero en espacios muy pequeños, nulos servicios y condiciones insalubres.¹⁵⁷ Gracias a la preocupación y presión de ciertos grupos filantrópicos y utopistas las condiciones de vida en los *slums* mejoraron, creándose espacios más dignos y mejor planeados.

En el caso de las ciudades industriales mexicanas surgió el mismo problema ¿Dónde ubicar a los trabajadores? Recordemos que México venía de una tradición rural altamente arraigada y las fábricas se asentaban en espacios relativamente apartados de los centros urbanos, en medida a sus necesidades. Por ello, los obreros muchas veces tenían que hacer traslados largos de sus lugares de origen a sus centros de trabajo. Fue necesario buscar espacios cercanos a las factorías y adaptarlos a las necesidades de sus trabajadores. La cercanía debía responder a factores económicos: puntualidad, producción y eficacia.

En el caso de las ciudades ferroviarias las primeras formas de vivienda se dieron dentro de vagones especiales destinadas para uso habitacional. Los vagones eran conocidos como Carro campamento y estos podían desplazarse a través de las propias vías. Armando Sánchez señala que no era extraño observar tendedores, lavaderos y jardincillos en macetas a las afueras de estos vagones.¹⁵⁸ Estas viviendas solían ser temporales, mientras se construía el tendido de las vías y después con los primeros años de la industria. Con el paso de los años y con el establecimiento de más obreros surgió la necesidad de crear espacios y viviendas fijas. Estas casas solían construirse dentro de las instalaciones férreas y seguían un modelo arquitectónico similar a las estaciones y talleres: eran cuartos cuyas puertas, ventanas y esquinas se encontraban adornadas con un típico dentado.¹⁵⁹ Aunque seguían existiendo

¹⁵⁷ Una gran muestra de estas condiciones de vida de la Inglaterra Victoriana se puede observar en el libro de *London, a pilgrimage* de Gustave Dore.

¹⁵⁸ Andrés Armando Sánchez Hernández, “Vivienda de los ferrocarrileros en México, Apuntes para comprender su tipología en lo urbano y lo rural” en DECUANUS Revista interdisciplinaria sobre estudios urbanos, núm. 4, vol.4 octubre 2019, p.10.

¹⁵⁹ *Ibid* p.11

viviendas en condiciones deplorables, sobre todo las que se encontraban a las afueras de las estaciones.

Para el año de 1936 las casas ya cubrían varias necesidades al contar con espacios diferenciados para distintas actividades y necesidades como: la cocina, el comedor, la estancia y baños. Cabe destacar que dependiendo del puesto o jerarquía laboral las casas eran diferentes ya no solo en su planeación, sino también en los materiales empleados. Sobre todo a finales de la década de 1930, cuando los sindicatos jugaron un papel fundamental en las nuevas prestaciones y espacios que podían gozar los obreros.

Pero ¿de qué forma los trabajadores del ferrocarril podían acceder a estas viviendas? Recordemos que la jerarquía laboral tenía gran peso en la industria férrea y esta determinaba en gran medida los “derechos” a los que podían acceder. Armando Sánchez identifica quienes podían adquirir una casa y los espacios que se consideraban para la construcción de las viviendas. Si bien, el centra su estudio en el caso de Puebla, los puntos que el expone pueden aplicarse al resto del país. Las viviendas solían destinarse para:

- Los trabajadores de vía
- Trabajadores de talleres (generalmente en los patios de las estaciones)
- Empleados de oficina
- Directivos¹⁶⁰

De igual forma Armando Sánchez identifica las distintas modalidades de vivienda que se les presentaban a los obreros del mundo industrial férreo. Cabe señalar que las viviendas podían ubicarse tanto en espacios urbanos como rurales. La tipología es la siguiente:

- Unidad de habitantes del patio de ferrocarriles en los lugares cercanos a estaciones o talleres
- Colonias nuevas creadas a propósito con diseños y tipos de predios gozando de comodidades urbanas
- De interés social

¹⁶⁰ Si se consulta la tabla 2 del capítulo anterior, se podrá observar quienes conformaban estos 4 sectores que solían estar en lo más alto de la jerarquía. Lo que demuestra que efectivamente, eran los grupos más privilegiados y los que podían acceder a las prestaciones más fácilmente.

Lamentablemente muchas de estas viviendas también conocidas ahora como *patrimonio industrial* ya no existen más, siendo modificadas con el paso del tiempo o destruidas por el desuso. Pero es posible conocer más de estas construcciones mediante planos y la historia oral. A través de esas fuentes es posible visualizar los cambios y transformaciones que sufrieron dichas viviendas.

Ahora bien, pasemos al área de estudio en este trabajo. ¿Dónde se ubicaron a los trabajadores del ferrocarril en Apizaco? Se pueden establecer al menos dos etapas de este proceso. La primera etapa se sitúa en el año de 1866 cuando el ingeniero William Lloyd reportó la instalación de los campamentos en Apizaco.¹⁶¹ Los primeros habitantes se ubicaron en los campamentos destinados para los obreros encargados del tendido de vías y de la construcción de los talleres. Estos asentamientos fueron conocidos como los *carros campamentos* mencionados anteriormente, los cuales se ubicaron en lo que más tarde serían los patios generales. Para ese mismo año se sabe de la construcción de tres casas destinadas para los “hombres de empresa” localizadas justo donde más tarde se construiría la casa redonda. En el año de 1868 la empresa del Ferrocarril Mexicano hizo los trámites necesarios para obtener apoyo por parte del Gobierno Federal, cuyos recursos se destinarían para la creación de habitaciones, obras y mantenimiento de la colonia, la cual seguía incrementándose tanto en tamaño como en población.

La segunda etapa se puede establecer a partir de 1918 hasta 1933. Entre estos años surgen otras tres colonias destinadas exclusivamente para los trabajadores del ferrocarril. A finales de 1918 año se empiezan a gestionar los trámites necesarios para la creación de la primera colonia ferrocarrilera propiamente formal, conocida como Colonia Ferrocarrilera (también llamada por sus iniciales COLFER) cuyos terrenos fueron adquiridos en 1918. En 1919 se iniciaron las construcciones habitacionales correspondientes. La colonia se estableció al oriente de la ciudad y la idea, planeación y ubicación fueron establecidas por los propios trabajadores (de mayor jerarquía) del ferrocarril. Garreta señala que los lotes medían 10 x 30 metros y su valor era de 7 centavos el metro cuadrado.¹⁶² Aun para el año de 1925 el proyecto seguía gestionándose y se comisionó al Ingeniero Enrique González para

¹⁶¹ Garreta, Op. Cit., p. 10.

¹⁶² Ibid, p. 107.

formar los cuadrantes y establecer las vialidades. Para 1928 se concluyó y se presentó ante el ayuntamiento un croquis de la colonia, junto con las calles y avenidas que la unirían a la ciudad.¹⁶³

Fotografía 15. Autoría propia. Colonia ferrocarrilera. 2020. Casas ubicadas en la calle principal que conecta a la COLFER con Apizaco. La mayoría de las casas ubicadas en esta colonia lucen así.

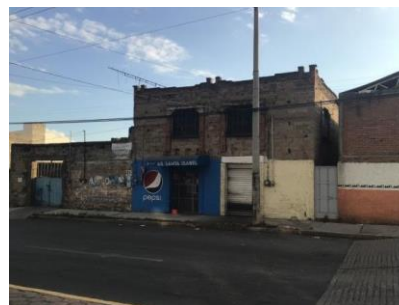


Fotografía 16. Autoría propia. Sin título. 2020. Casas ubicadas en la COLFER, se muestran las fachadas originales.

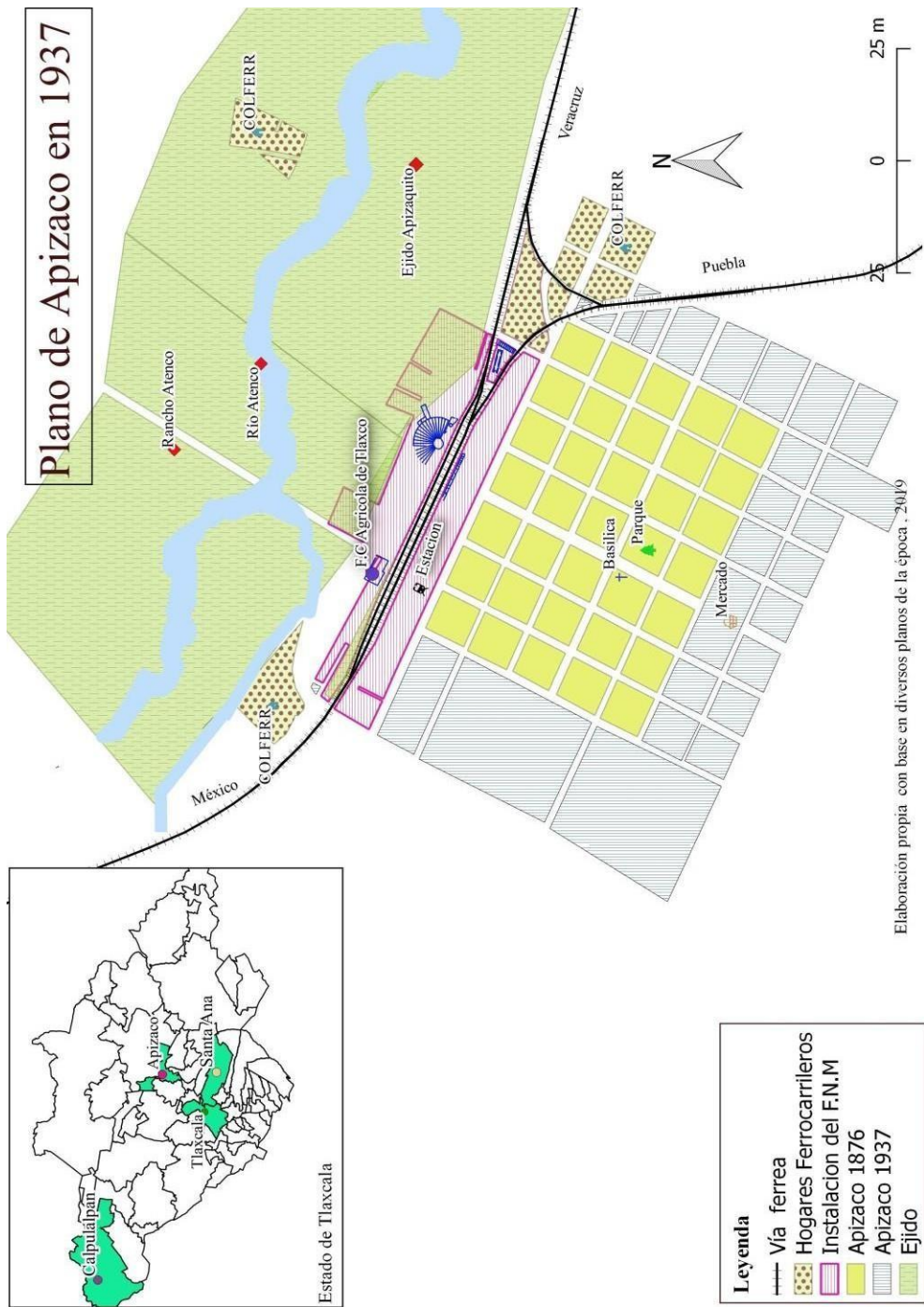


Fotografía 17. Autoría propia. Monumento en honor a los pioneros de la Colonia Ferrocarrilera al cumplirse 100 años de su fundación 1918-2018. 2020.

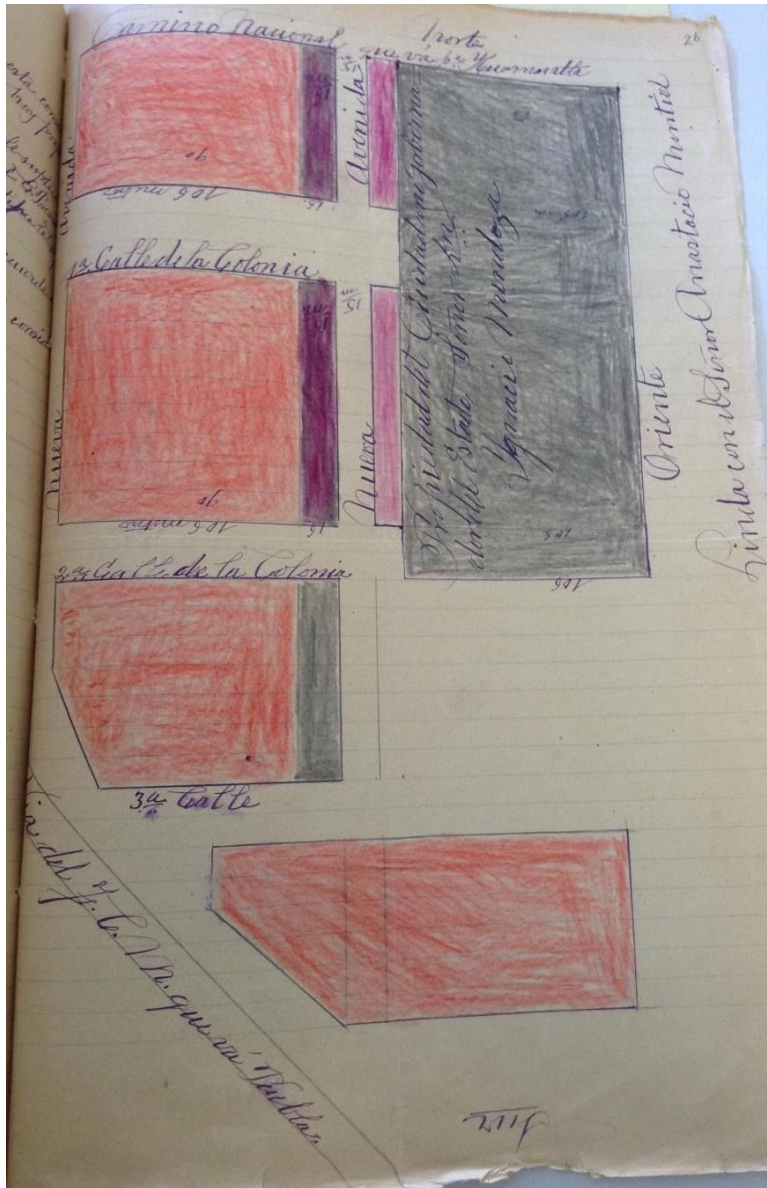
Fotografía 18. Autoría propia. Sin título. 2020. En esta foto se puede apreciar un gran parecido entre esta construcción (ubicada en la COLFER) y las casas antiguas que se localizan en Apizaco (Véase capítulo II).



¹⁶³ Archivo Histórico del Estado de Tlaxcala (AHET), Obras Públicas, 1925, Caja 1, exp. 12, foja 26.



Plano 10. Plano de Apizaco en 1937. En el se reflejan la ubicación de tres colonias ferrocarrileras.



Croquis 1. Croquis de la Colonia Ferrocarrilera elaborado por el Ing. González, 1928

El croquis que se le presentó al ayuntamiento de Apizaco y al Gobernador de Tlaxcala dista mucho de otros croquis o planos de la época, pero no le quita el valor histórico. En él se puede apreciar los dos caminos férreos, al norte se encuentra señalada la vía hacia Huamantla y al sur en diagonal la vía hacia Puebla. Los rectángulos coloreados de durazno son las cuadras donde se ubicaron las viviendas obreras. El rectángulo de mayor tamaño de color gris aparece señalado como propiedad del Señor Gobernador Ignacio Mendoza. También aparecen las “nuevas” calles y avenidas, las cuales están acomodadas de forma similar que el resto de la ciudad. Cabe señalar que esta parte de la ciudad era empleada para

cosechar alfalfa e incluso considerada como el área verde más grande de Apizaco y visto como el pulmón de la ciudad.

La segunda colonia nombrada como Colonia Trenista se fundó en 1924. Esta se ubicó al norte de la ciudad, pasando el Río Atenco. Para el año de 1928 se anexaron los terrenos adjuntos para hacer crecer la colonia. El precio de estos lotes fue de diez centavos por metro cuadrado.¹⁶⁴ Para el año de 1933 se formó la Sociedad Constructora de Casas para los Trabajadores Ferrocarrileros. En 1938 la Sociedad Constructora compró algunos terrenos pertenecientes a Ángel Solana (dueño en ese entonces de la hacienda de Apatlahuaya) para llevar a cabo la planeación de una nueva colonia que llevaría el nombre de Colonia Xicotécatl (la más ambiciosa hasta entonces). Este proyecto contó con el apoyo de la Empresa del Ferrocarril Mexicano, quien ofreció los servicios del ingeniero Springoll para realizar el levantamiento de la colonia. El plan concebía jardines, escuelas y un campo deportivo. Por falta de tiempo y dinero el proyecto no se completó en su totalidad, por lo cual se entregaron los lotes fraccionados con los espacios concebidos para las calles, las escuelas y el campo, pero sin los jardines y las casas construidas.

Ahora bien, de acuerdo a la clasificación que hace Armando Sánchez estas tres colonias se pueden ubicar dentro de las *colonias nuevas creadas a propósito* las cuales estaban destinadas para ser habitadas por los trabajadores de mayor rango como lo fueron los trabajadores de vía y administrativos. Sobre todo, resalta la colonia Xicotécatl la cual es un claro ejemplo de la importancia e injerencia que producían los sindicatos junto al gobierno de Cárdenas, donde ya no solo se buscaba darles un espacio habitable a los trabajadores sino también una calidad de vida mejor y mayor. Gracias a las intenciones y/o metas que se tenían para esta colonia se diferenció al resto de las ya existentes. En primer lugar, destaca la ubicación, las tres primeras colonias se encontraban demasiado cerca del centro industrial ferroviario, mientras que la última era la más alejada, e incluso podría decirse que se le ubicó en los límites de la ciudad para ese entonces. El segundo elemento diferenciador son los elementos con los que contaban dichas colonias. Las primeras tres se limitaban a crear espacios para las casas, mientras que la última contempló espacios verdes, centros educacionales y recreativos y por lo tanto el tamaño de esta fue mucho mayor.

¹⁶⁴ Garreta, *Op. Cit.*, p. 110.

El hecho de que estas colonias existieran no excluye otros tipos de asentamientos. Como se puede pensar, estas colonias fueron insuficientes para albergar a todos los trabajadores del ferrocarril y más aún, si se toma en cuenta la cantidad de trabajadores que se empleaban en la industria. Por ello, se pueden encontrar viviendas obreras dentro de las cuadras de la ciudad, en los pueblos vecinos e incluso hasta en asentamientos irregulares. Uno de los más famosos centros irregulares se encontraba al norte de la Colonia Ferrocarrilera, pasando las vías del tren con dirección a Veracruz. Esta área se caracterizaba por albergar viviendas muy precarias, al ser de materiales baratos (en su mayoría eran completamente de lámina de asbesto) o en vagones acondicionados. Irónicamente a esta zona se le conocía como “cartolandia” y era de las zonas más insalubres, inseguras y empobrecidas de la ciudad.¹⁶⁵ Se puede deducir que en esta área se ubicaban los estratos más bajos en la jerarquía laboral ferroviaria, así como la población de bajos recursos de la ciudad.

Cabe resaltar una vez más la importancia y el papel que jugó la Hacienda de Apatlahuaya en la ciudad. Las cuatro colonias aquí presentadas se ubicaron en lo que entonces era la Hacienda de Apatlahuaya, aunque claro, para la década de 1918 en adelante, la hacienda ya se encontraba fraccionada y los dueños eran diversos. Los vestigios materiales muestran que en cuanto al diseño y arquitectura de las casas no se seguía un modelo preestablecido, lo que lleva a pensar que a los obreros se les dio las facilidades para adquirir los terrenos mas no las casas ya construidas. Algunas calles aún conservan nombres que hacen referencia a la industria férrea, tales como: grúa de vapor, cabús, tren de auxilio, telegrafista, yunque, telégrafo y casa redonda.

También resalta el entusiasmo y la iniciativa de los mismos trabajadores/pobladores de la ciudad, quienes exigían y desempeñaron un papel activo en la fundación de estas colonias. Incluso para el año de 1982 se seguían creando colonias ferrocarrileras en Apizaco. A pesar de que la ubicación de estas era relativamente cerca de los talleres y la estación, seguían manteniéndose a las afueras de la ciudad y en consecuencia alejadas de la imagen urbana y “moderna” que se buscaba proyectar. Es de señalar que la conformación de estas colonias no fue repentina ni mucho menos rápida. Tal es el caso de la Colonia Ferrocarrilera, la cual tardó

¹⁶⁵ Hasta hace una década esta zona seguía en las mismas condiciones antes descritas. Actualmente se han llevado a cabo programas para mejorar la calidad de vida de los pobladores. Esta área es concurrida por los inmigrantes durante su viaje en tren.

alrededor de 10 años en concretarse y reconocerse como tal, a pesar de que no fue un proyecto grande como el de la Colonia Xicoténcatl.

3.5 Tras los servicios y obras públicas

¿Qué es una ciudad sin los servicios y obras que le dan ese toque de adelanto, modernidad y comodidad? Aquellos elementos que hacen la distinción de los poblados rurales. O al menos así es en la teoría mas en la práctica es muy diferente. Si bien a lo largo de este texto se han resaltado algunos elementos, conceptos y características que hicieron de Apizaco una ciudad “modelo” y hasta “moderna” la verdad es que los vestigios visuales muestran una realidad que podría poner en entredicho estas ideas. Lo cierto es que Apizaco contó con varios proyectos a lo largo de los años.

En este apartado se retomarán los proyectos más importantes para la ciudad, algunos de ellos por iniciativa propia de sus habitantes, otros más fueron mediante exigencias hacia el ayuntamiento y otros surgieron bajo un ambiente de tensión entre la ciudad y las instalaciones del Ferrocarril Mexicano. Entre las obras más importantes destacan la planeación, hidráulica, el servicio de alumbrado público y de telefonía. De igual forma sobresalen los espacios comunes como el mercado, el parque y ciertos puntos de interés económico y social. Entre las fuentes más importantes destacan las fotografías de la época, documentos del archivo histórico del estado, así como planos. A través de estas fuentes se puede recrear la historia de Apizaco en cuanto a sus elementos urbanos, así como la imagen que proyectaba a través del tiempo.

Las mejoras, implantación u mejoramiento de la infraestructura urbana siempre ha sido un tema que preocupa y ocupa a la población. Pero fue con el Porfiriato que se constituyó el significado de las obras públicas y quienes serían los encargados de ellas.¹⁶⁶ Cuando Apizaco surgió el país se encontraba justo en esta ola de modernizar y embellecer las ciudades. Como se expuso en el capítulo 1, en Tlaxcala ya se habían realizado intentos de modernizar la

¹⁶⁶Priscilla Connolly, “Lo público y lo privado de las obras públicas en México: Los primeros cien años” en *Sociologica*, num.22. año 8. p.4, mayo-agosto 1993.

capital y las ciudades importantes de la entidad a través de diversas obras. Entrado el siglo XX las obras y las mejoras se multiplicaron en todo el país.

Pero si las obras como: alumbrado público, parques, drenaje, pavimentación entre otras, solo se realizaban en las ciudades más importantes podría pensarse que entonces eran exclusivas o estaban dirigidas para las clases mejor acomodadas. Pero este proceso de apariencia exclusivo responde más a motivos de financiación que a motivos clasistas o discriminatorios. En un inicio las obras públicas debían correr por parte de los municipios. Es decir, de las arcas municipales se debían financiar los proyectos de alumbrado, drenaje, pavimentación, embellecimiento de las ciudades entre otros. La realidad es que muchas de estas obras modernizadoras fueron financiadas por los gobiernos estatales. Existieron también las llamadas Juntas especiales o de mejoramiento. El objetivo de estas juntas era el de mejorar las condiciones de vida de las ciudades a través de diversas obras. Las juntas se encontraban conformadas por particulares, miembros de la elite, empresarios y burgueses locales.

Las juntas se encontraban en todo el país, lo que encausó en 1948 a la creación de una ley para su buen funcionamiento y regulación. En dicha ley se estableció el orden de importancia que guardaban las obras: proyecto general de obras, abastecimiento de aguas, obras de higienización general, luz y energía eléctrica, pavimentación de calles y puentes. Defensa de viveros y protección forestal, hospitales, escuelas, edificios públicos municipales, fuentes de trabajo benéficas para el municipio y obras de ornato o conmemorativas.¹⁶⁷ Los integrantes, aparte de gozar con una buena posición económica y social, también debían contar con algún puesto y/o cargo público para poder desempeñar algún puesto. Esto para poder conseguir el apoyo y financiamiento tanto de la población en general como también de empresarios y autoridades.¹⁶⁸ Y para el caso de Apizaco, las Juntas no fueron ajenas.

Muchas de las obras realizadas en Apizaco fueron realizadas por diversos hombres. Hay un par de nombres que resaltan en la historia de Apizaco: Alfonso P. Castilla y Federico de la Gándara. A este último se le atribuyen los portales, el pequeño jardín (y futuro parque)

¹⁶⁷ Israel López Luna, *La junta de mejoramiento moral, cívico y material del municipio de Puebla: un espacio de acción para la clase empresarial, 1958-1973*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2015, [tesis de maestría], p. 48.

¹⁶⁸ Desde autoridades federales hasta municipales.

y múltiples negocios. A Castilla se le reconoce el trazado y planeación reticular de la ciudad, así como el emprendimiento de muchas otras obras. Pero cabe recordar que ambos pertenecieron al último tercio del siglo XIX y principios del siglo XX.

Entonces ¿Quiénes fueron los hombres encargados de las obras llevadas a cabo a partir de 1900? En la historia de Apizaco varios fueron los hombres que lideraron dichos proyectos. Los primeros vestigios (conocidos) que muestran el interés de los ciudadanos por mejorar su ciudad se encuentran en algunos folletos sueltos. Se tiene el caso donde “un grupo de aficionados de ésta vecindad, amantes de la cultura”¹⁶⁹ realizaron una obra de teatro titulada “*Puebla de las Mujeres*” con el fin de “coadyuvar a la final realización de la reconstrucción y ornato del Parque de esta Cabecera [Apizaco]”¹⁷⁰. El folleto, que data de 1914, deja ver a sus lectores que el dinero recaudado sería donado completamente a beneficio de las mejoras materiales. Aunque es difícil rescatar quienes eran los encargados de supervisar, dirigir y administrar los proyectos de mejoras.

No se tienen datos sobre cuando surgió la Junta de Mejoramiento Cívico Moral y Material en Apizaco pero para la década de los cincuenta ya se sabe de su existencia. Sus miembros a grandes rasgos, ejercían un cargo político o contaban con apellidos de renombre dentro de la región y muy pocos eran ciudadanos ajenos a cargos o intereses políticos. Entre los nombres (y hombres) que resaltan en la mayoría de los documentos y crónicas periodísticas fueron: José Arámburu, Emilio Sánchez Piedras, Santiago Sesín, Baltazar Maldonado, Ángel Solana, Luis Carvajal, Ygnacio Castro, Ygnacio Mendoza, Samuel Herrera, Antonio Carrasco Gutiérrez, entre otros.

Muchas de las obras realizadas en la ciudad modelo por parte de la Junta de Mejoramiento se llevaron a cabo en las zonas más relevantes de la ciudad. Las vialidades más importantes fueron objeto de estas mejoras, que albergaban también, muchas de las viviendas de la clase política de Apizaco, empresarios y de la elite¹⁷¹. Si bien podría pensarse que las obras se realizaron a beneficio de este sector privilegiado, lo cierto es que hubo más factores que encaminaron estas obras. Los negocios y toda actividad económica y social se

¹⁶⁹ Teresa Meneses, en Olimpia Guevara (comp) “Manuel García Méndez. Obra reunida”, ITC-Secretaría de Cultura, México, 2019, p.264.

¹⁷⁰ *Ibid*, 264.

¹⁷¹ No olvidemos que estas también se encontraban cerca del centro industrial férreo.

realizaban en los espacios ocupados por ese sector. Las arterias principales también fueron espacios ocupados por este sector que contaba con las posibilidades de adquirir espacios con mayor valor económico.

También existieron algunos ciudadanos que por iniciativa propia impulsaron sus propios proyectos, aportando el dinero para financiar las obras. Los proyectos de esta índole solían ser para la construcción de puentes o calles que comunicaran a la ciudad con colonias pequeñas y algo apartadas. No obstante, la planeación, los ingenieros o arquitectos, la mano de obra, el terreno y demás gastos corrían por parte de aquellos entusiastas y llegaron a contar con la cooperación de sus vecinos.

Pero ¿cómo surgió la necesidad de implementar las obras públicas en las ciudades? Javier Delgado y Juan Pablo Angulo consideran que “la demanda de un bien o servicio novedoso tiende a ser privativa de la élite, que puede desembolsar lo necesario para consumir o adquirir un bien”¹⁷². A su vez, la adquisición o implementación de un nuevo servicio u obra pública reforzaba el estatus, la identidad y marcaba aún más las diferencias entre un sector y otro. Por ejemplo, con la llegada del alumbrado público a las afueras del ferrocarril, benefició solo a aquellos habitantes que vivían en aquellas vialidades, quienes eran comerciantes y empresarios y en consecuencia podían financiar los gastos que implicaban, como el mantenimiento, mano de obra y materiales necesarios. Sin embargo, conforme pasaban los años los servicios dejaban de ser exclusivos y símbolo de estatus y empezaron a convertirse en bienes más accesibles para la clase media y baja ya fuera por necesidad o por una falsa sensación de estatus.

Conforme los servicios se volvieron más asequibles la intervención de los gobiernos de todos los niveles se hizo más visible. La mayoría de la veces las autoridades municipales eran las encargadas de recibir las demandas y peticiones de la ciudadanía. Esto llevó a la necesidad de hacerse con intermediarios, que conectaran tanto con la ciudadanía como con el ayuntamiento o gobernante en turno. Aun así, muchas de las veces las solicitudes quedaban fuera de las facultades de los gobiernos locales, es por ello que, como se mostrará más

¹⁷² Javier Delgado y Juan Pablo Angulo, “Servicio público y cultura urbana en México durante la primera mitad del siglo XX. Una propuesta de estudio desde la historia del abasto de agua” en *Redalyc*, vol.XXIII, num.4, 2017, p.6.

adelante, los mismos ciudadanos eran los que debían aportar todo lo necesario para su realización.

También existieron conflictos y tensiones por el uso y mantenimiento de las obras públicas. Usualmente estos desacuerdos eran entre los mismos pobladores (actores urbanos) pues competían entre sí al considerar que sus peticiones o demandas eran más importantes que las del otro y por lo tanto, eran más urgentes de atender. Para captar la atención de las autoridades y que sus solicitudes fueran atendidas se hicieron valer de varias prácticas como: la habilidad de organización, o a través de peticiones, votaciones, sobornos, corrupción y contactos políticos.¹⁷³ Además, el poder de convencimiento por medio de la palabra jugó un papel fundamental. A través de la oratoria se transmitía un discurso lleno de valores e ideales. El discurso encerraba el mensaje de lo que una ciudad debía ser, según el imaginario de los pobladores, bajo la premisa de que se aspiraba a un progreso material y en consecuencia, un “progreso moral”. De igual forma¹⁷⁴ los conflictos entre empresas y población no se hicieron esperar. En estos casos toda la ciudadanía se unía para ejercer presión ante las autoridades competentes y la disputa se resolviera a su favor.

Si bien la ciudad de Apizaco no solo se consideró como una ciudad de reciente creación, sino que se mostraba como una. En el capítulo II se habló un poco sobre la arquitectura neoclásica que predominaba no solo en Apizaco, sino en el resto del estado, dando la impresión de que el único elemento de modernidad eran las instalaciones férreas, mientras que las calles daban un paisaje familiar al visto en otras poblaciones. Pero no solo adoptaron la arquitectura, sino que también los elementos característicos de las ciudades mexicanas novohispanas. La iglesia principal, los portales, el parque, el ayuntamiento y el quiosco son los componentes más característicos de cualquier ciudad en México y en Apizaco se implementaron poco a poco.

¹⁷³ *Ibid*, p.14.

¹⁷⁴ O al menos así se mostró en esta investigación

3.5.1 Entre baches y tolvaneras. Caminos, calles y avenidas

También conocidas como arterias viales, son las comunican un espacio a otro. Es fácil compararlas con las arterias del cuerpo, pues de ellas depende el buen funcionamiento de una ciudad, de un pueblo o una villa. Y si bien, a veces se suelen confundir calles con avenidas, es importante hacer una distinción entre ambas. La diferencia primordial radica en el tamaño y su diseño. La avenida es de mayor anchura, así como su circulación es hacia ambos sentidos. Además, suelen ser las principales vías de comunicación de una ciudad. Por otro lado, las calles suelen ser angostas y de un solo sentido y por su misma condición suelen encontrarse con las avenidas.

Pero ¿qué pasa si no se cumple el sentido estricto de su significado? Recordemos que Apizaco fue planeado y trazado bajo la premisa de que todas sus medidas debían ser exactas. Es decir, que tanto cuerdas como calles debían ser del mismo tamaño con excepción de dos arterias que se proyectaban como las más importantes. Por ello, parece que en Apizaco fue indistinta la categoría de dichas arterias, diferenciándolas solamente por su posición espacial. Se les dio rango de calles a todas las que se encontraban en posición horizontal, mientras las avenidas fueron las que se ubicaban en vertical, esta de más señalar que estas posiciones se hicieron con base a la estación (la cual se encuentra en posición horizontal también).

En un principio las calles y avenidas tomaron los nombres de sus “fundadores” tal como lo refiere Garreta en su crónica. Esto lleva pensar que dichos nombres pudieron ser los de los empresarios Barrón y Escandón, pero en realidad fueron otros los nombres que figuraron en la denominación de las calles. Así, las primeras tres calles (de norte a sur) se les llamaron Carvajal y Carvajal, (existen registros fotográficos donde a esta calle se le conocía desde los primeros años de Apizaco como Calle Real¹⁷⁵, nombre que se puede encontrar también en el museo de la ciudad, lo que lleva a pensar que ese nombre fue impuesto a partir de 1866) Demetrio Valdés y Blas Carbajal en ese orden respectivamente. Estos nombres debieron proponerse algunos años después de la fundación de Apizaco. Estos nombres hacían referencia a solo tres de los primeros hombres que poblaron Apizaco.

¹⁷⁵ Cabe resaltar que a pesar de ser un poblado concebido para finales del siglo XIX aún sigue pesando la tradición de orden colonial, pues se nombra a la calle principal Calle Real, como así se les nombraba en aquel periodo a sus calles principales, siendo la única con un nombre de tal índole en Apizaco

No existe grandes referencias que nos den alguna idea de que la vida de estos hombres, salvo dos excepciones; la primera es que Demetrio Valdés fue el primer hombre en dirigir el ayuntamiento del nuevo poblado en 1873. Por otra parte se sabe a través de los cronistas, que Blas Carbajal fue propietario de una de las primeras casas que se construyeron e incluso, albergó en ella al primer Agente Municipal. Existe un desacuerdo en cuanto a que Blas Carbajal fue en realidad el primer presidente municipal.¹⁷⁶ Lo que si no queda duda es que estos personajes fueron pobladores activos e interesados en el desarrollo de la futura ciudad.

Para el año de 1873 las vialidades sufren un cambio de nomenclatura. La alteración de los nombres respondió justo con la creación del ayuntamiento y por lo tanto nuevas disposiciones oficiales y con el trazado de la ciudad en forma, el cual como se recuerda, se dio en 1872. Esto conduce a que antes de 1873 solo existían las tres calles mencionadas un párrafo antes. Bajo este contexto, surgen las avenidas y las calles que actualmente se conocen, pero bajo otros nombres. Surgiendo seis avenidas y seis calles. Y su nombre fue numérico respecto a su posición. Así las avenidas empezando de derecha a izquierda fueron nombradas como; 1ª avenida, 2ª avenida, 3ª avenida y así sucesivamente. De igual forma, las calles fueron denominadas de norte a sur bajo el nombre de; 1ª calle o calle una, 2ª calle o calle dos, 3ª calle o calle tres, etc.

Pero estos nombres duraron pocos años. Con la llegada de 1910 y las celebraciones del Centenario de la Independencia de México, Apizaco se vio envuelta en las celebraciones y conmemoraciones que se llevaban a cabo en todo el país, cambiando así los nombres a fechas y personajes famosos en el imaginario mexicano. De esta forma, las calles se nombraron bajo fechas históricas. Las avenidas recibieron los nombres de los personajes ilustres. Es de resaltar que mientras crecía la ciudad, se fueron agregando nuevos nombres tanto en calles como en avenidas, pero haciendo mención a los héroes revolucionarios. Cambiando entonces esa peculiaridad que mantenían sobre todo las calles, al ya no ser solo de fechas históricas.

Respecto a su aspecto, no se sabe mucho sobre ellas. Se tiene el conocimiento de que fue hasta mediados de 1950 que las calles empezaron con el proceso de pavimentación, antes de esa fecha, Apizaco era famosa por las “tolvaneras” y remolinos de tierra que sorprendían

¹⁷⁶ Incluso hasta en la forma de escribir el apellido existen diferencias entre los cronistas y hasta en reportajes periodísticos.

en cualquier momento del día. Esto no desmerita las mejoras materiales y por ende visuales que se lograban apreciar para los transeúntes. Existen fotografías que datan de finales del siglo XIX en las que se pueden encontrar los primeros vestigios sobre la condición que guardaban algunas calles y avenidas.

Muchas de las fotografías fueron tomadas en las calles principales de la ciudad, entre las cuales sobresalen el ahora boulevard Emilio Sánchez Piedras. Las fotos tomadas en dicha vialidad, reflejan claramente el estado en el que se encontraban las avenidas y calles desde la construcción de la colonia Barrón- Escandón hasta la década de 1950. Por esta razón, a continuación, mostraré solo dos imágenes que bien, pueden vislumbrar la condición general de las demás calles que conformaban al poblado de Apizaco.

Fotografía 19 Autor desconocido. Sin título., 1927, Recuperada del Archivo fotográfico de Jorge Vargas



El Boulevard Sánchez Piedras, o en ese entonces llamada Calle Real para los fotógrafos, era de las más transitadas por ser la vía de acceso para ingresar a la estación, su condición no era la más óptima como se observa (Véase fotografía 19) Con una toma abierta y desde el centro de la calle, se observa la fábrica de vidrios de Apizaco del lado derecho y los famosos portales de la Gándara a la izquierda. Aquí se logra observar con claridad los elementos que integraban la calle principal, como los cables del telégrafo y algunos

comercios. Lo relevante de esta toma es que fue tomada al ras de suelo, por lo que se aprecia el detalle del piso, el cual estaba constituido de tierra y piedras sueltas.

La fotografía 20 captada en 1927 se ubica en la misma calle Real, pero al otro extremo que la fotografía 19y por el paisaje que se logra apreciar al fondo debió ser cerca de los límites de la ciudad. Esta foto es de las más claras y con mejor definición que se pueden encontrar sobre Apizaco. Lo primero que resalta a la vista son: los animales de carga sobre aquella calle de tierra guiados por su dueño, un árbol marchito que brotará la próxima primavera y atrás del árbol se observa un pequeño puente que aparece en algunas litografías. Más al fondo se aprecia uno de los famosos remolinos de tierra, “de esos que dejaban sin sombrero a los transeúntes, con los ojos enrojecidos por la tierra y las piedrecillas.”¹⁷⁷

Nuevamente se aprecia uno de los elementos típicos de la ciudad para aquella época, los animales de carga que hacen apariciones en múltiples fotografías de Apizaco. Observamos varios edificios que hoy en día no se pueden ubicar y siluetas de niños, mujeres y señores, cada uno con diferente vestimenta. Sobre todo, con esta toma se resalta nuevamente la conformación de la calle y las banquetas. Se observa que las banquetas eran empedradas e irregulares, al igual que las calles. Esto explicaría por qué la impresión de que a los habitantes les daba por igual caminar tanto en las banquetas como en la tierra, pues se

Fotografía 20. Autor desconocido. Calle Real, Apizaco. 1909, Recuperado de Archivo fotográfico de Jorge Vargas



¹⁷⁷ Joel, Dávila Gutiérrez, *Cronotomías*, México, Paginas, 2006, p. 9.

enfrentaban a los mismos inconvenientes. Además de que no existía una educación urbana, ni existían demasiados riesgos de ser arrollados. Aun así, se observa que aún persistía un desorden espacial.

Ahora bien, estas imágenes podrían mostrar una percepción errónea sobre Apizaco, pues ¿Cómo una ciudad “modelo” podría estar en aquellas condiciones? ¿Realmente era tan diferente de otros poblados como Tlaxcala, Santa Ana, ¿o Huamantla por mencionar las más importantes? La respuesta está justo al lado de esta calle. Que función tenía arreglar las calles, o al menos condicionarlas cuando su uso era empleado por las carretas de carga. Al encontrarse la estación enfrente de esta calle, el medio más eficiente para cargar o descargar las mercancías al tren, así como transportarlas a los distintos comercios, fábricas y mercados era mediante este transporte de tracción animal. Por ello es común que las mulitas aparezcan varias veces en las tomas fotográficas. De igual manera, es normal que se optara por dejar las calles de tierra para el uso de las mulas, mientras que, para los paseantes y pobladores se hicieran las banquetas empedradas. Aunque las desventajas fueran los remolinos de tierra en época de vientos y los lodazales en épocas de lluvia. [:::]

Se podría decir que los cambios en cuanto a la imagen de las calles no sufrieron grandes cambios, se implementaron farolas, cables telefónicos, se crearon jardines, arriates¹⁷⁸ y camellones, pero las calles seguían siendo de tierra hasta mediados del siglo XX, excepto la avenida Cuauhtémoc que se pavimentada con asfalto, aunque se desconoce la fecha que se realizó dicha obra y la calle Francisco I. Madero en 1954 por ser el paso de la carretera federal México-Veracruz. A mediados de la década de 1950 las quejas vecinales sobre las calles y su pésimo estado hacen su aparición en el periódico. Las opiniones de los pobladores provocaron la movilización de sus gobernantes para empezar la pavimentación de las calles y avenidas con las que contaba la ciudad.

En 1954 se celebró una reunión entre los dirigentes políticos de Apizaco, el estado e incluso diputados para acordar y establecer que obras eran necesarias y las dificultades que se podían encontrar. En dicha junta, se expresó que la pavimentación de la Calle Madero

¹⁷⁸ Arriates: Espacio de separación, zanja o pared baja con que se separan los dos sentidos de la circulación en una autopista o autovía para impedir el paso de los vehículos al carril contrario / Franja de tierra, generalmente acotada, de forma alargada y situada junto a la pared de un jardín o patio, donde se cultivan flores y plantas de adorno.

sufrió un retraso debido a las lluvias de temporal, por lo cual, era necesario esperar que pasaran las lluvias, pues el agua deslavaba el riego tanto de asfalto como de grava. Además, el proyecto original no había considerado elementos para un mejor funcionamiento de las cañerías.¹⁷⁹

El 8 de agosto de 1955 se dan a conocer los primeros avances de dichas obras bajo el titular “*Apizaco Surge; Varias Obras en Construcción.*” En la nota se relata que tanto las fuerzas federales correspondientes, autoridades municipales y la Junta Moral, Cívico, Material y Cultural de Apizaco trabajan de la mano para realizar múltiples proyectos como: la construcción de dos escuelas, la ampliación del panteón municipal y principalmente la pavimentación de la ciudad.¹⁸⁰ Para lograr este último objetivo “han llevado adelante una minuciosa tarea de convencimiento entre todos los particulares a fin de que, cada jefe de familia propietario, contribuya con la erogación que representa la pavimentación del frente de su casa.¹⁸¹

Como se observa, parte de los gastos tenían que correr a cuenta de los vecinos de la calle o tramo en cuestión. Por lo visto, los vecinos no mostraron inconveniente alguno de aportar a dicho proyecto. El trabajo de pavimentación ya había iniciado meses atrás, en febrero del mismo año, con una aportación inicial de \$20.000.00 La suma inicial fue aumentando de acuerdo a las necesidades y circunstancias, Para sostener económicamente la obra se pidió un préstamo al Patronato de Agua Potable, quien aportó \$75 000.00. Dada la buena disposición que mostraron los pobladores de la avenida Hidalgo, se les pidió pagaran el importe que les correspondía en relación a sus predios, el cual consistía en “\$16.00 el metro cuadrado y posteriormente \$20.00, por haber subido el precio del cemento y demás material.¹⁸²

Justo días después de dicha nota periodística, salen a la luz más notas que contrastan y confirman la necesidad de mejorar las vialidades en Apizaco. Opinión que era muy popular entre los habitantes y visitantes. Así, para el día 21 de agosto se redacta un encabezado titulado “*La lluvia hace de Apizaco una nueva e incómoda Venecia*” donde se deja entre ver

¹⁷⁹ AHET, Obras Publicas, 1954, Caja 7, exp. 46, foja 2.

¹⁸⁰ Estos proyectos ya se habían platicado en la reunión de 1954

¹⁸¹ *El Sol de Tlaxcala*, 8 de agosto de 1955, p.1

¹⁸² Garreta, Op.cit, p. 86

que las inundaciones son un problema de antaño. Recordemos que el agrimensor y pedagogo P. Castilla sabía de esta problemática desde antes de trazar la planeación de la ciudad e incluso estaba haciendo los cálculos necesarios para evitar las inundaciones. Un día después, el 22 de agosto aparece la siguiente nota:

“Caminar por Apizaco es Tarea de Alpinistas. Público y notorio ha sido el descuido que en los últimos meses se ha tenido respecto a la conservación de las principales arterias de la ciudad de Apizaco, al grado de que es más fácil transitar por los caminos vecinales que por el primer cuadro de la misma. Con los fondos de la Junta Municipal de Agua Potable, remanente de los pagos de servicio, se ha emprendido el encementado de algunos tramos de la avenida Hidalgo, pero se ha descuidado alarmantemente el bacheo de las demás, significando un verdadero peligro para los automovilistas, principalmente para los turistas que desconocen los lugares donde se han hecho verdaderos zanjones al ser cubiertos por las aguas pluviales.”¹⁸³

Existe una fotografía que vislumbra un poco la condición en la que se encontraba la avenida Hidalgo antes de que se iniciase el proyecto de pavimentación. Pero al ser una toma abierta y desde las alturas es algo difícil apreciar con detalle sus elementos que aquí se buscan señalar. Véase la foto 21 donde se muestra una de las pocas panorámicas que existen de Apizaco para mediados del siglo XX. En ella se puede apreciar la Basílica de Nuestra Señora de la Misericordia, cuyas torres aún se encontraban inconclusas, característica que ayuda a situar la fecha aproximada de la fotografía. Si se indaga un poco sobre la historia de la Basílica se descubrirá que la construcción tardó 28 años en ser terminada. A pesar de que para el año de 1950 la basílica se consideraba como una obra ya concluida, las torres tardaron más tiempo en levantarse. Fue hasta el año de 1957 que a través de una donación bastante cuantiosa por parte del actor Mario Moreno “Cantinflas”¹⁸⁴ se pudo terminar las torres y oír el repique de las campanas, también donadas por él.

Expuesto lo anterior, se logra deducir que la fotografía 21 fue tomada entre 1950 a 1954, pues la avenida Hidalgo y la calle 5 de mayo (que son las que se muestran en la toma) se observan que son de tierra todavía. De igual forma se logran apreciar con más detalle las

¹⁸³ *El Sol de Tlaxcala*, 22 de agosto de 1955, p.1

¹⁸⁴ Existen diversos rumores sobre Mario Moreno en Apizaco. Algunos aseguran que también donó terrenos, construcciones e incluso dinero para los inmigrantes que se encontraban ahí. Lo cierto es que la donación para la construcción de la basílica es el único hecho que se puede comprobar.

banquetas, las cuales ya no son empedradas, sino de asfalto. Resaltan también los arriates que en su mayoría ocupan un espacio considerable. Puede llegar a ser un poco contradictorio ver una calle con banqueteta y pequeños jardines pero con suelo de tierra. Aunque si bien el suelo era de tierra suelta, esta luce aplanada, pues constantemente se realizaba esta actividad para evitar la propagación de baches y hoyos. Como se logra apreciar tampoco existe un drenaje o alcantarillado aún, lo que incrementaba las quejas de los vecinos en épocas de lluvia.

Ahora bien, ¿Por qué esta avenida fue la primera en la lista para iniciar el proceso de pavimentación? ¿Por qué esta y no otra con más afluencia o tráfico? Recordemos que dos vialidades ya se encontraban pavimentadas, aunque de manera muy sencilla, tanto la Madero como Cuauhtémoc. Si las calles principales ya se encontraban pavimentadas y los vecinos exigían el mejoramiento de las calles, las opciones eran varias, optando así por la avenida Hidalgo. La avenida albergaba entre sus cuadrantes a la Presidencia Municipal, donde más tarde se instalarían los juzgados de distritos y la comandancia. Por lo tanto, la imagen que se debía dar a las afuera de estas instalaciones y sus alrededores debía ser acorde a los espacios públicos que se esperaban. Es decir, una imagen limpia y ordenada responderían mejor a los



Fotografía 21. Foto n Autor Desconocido. Sin título. Año desconocido Recuperada de <https://www.facebook.com/yoamoapizaco>

espacios de administración y justicia. Como dato extra la foto 3 fue tomada justo desde el edificio de la Presidencia Municipal.

Siguiendo los informes y notas periodísticas sobre el proyecto de pavimentación, nuevamente nos podemos encontrar con una nota publicada el mismo día que la anterior, pero con una intención completamente opuesta, al exaltar los esfuerzos llevados a cabo por la junta de Mejoramiento y el municipio para mejorar las vialidades. La nota empieza por recalcar el valor de Apizaco, al reconocer que es la ciudad de mayor importancia en el estado y sus transformaciones son tan rápidas como inauditas. Todo ese preámbulo para dar paso a los nombres de aquellas personas que hacen posible el proyecto de pavimentación en Apizaco. Más tarde, se refiere a estos pobladores como “personas celosas del progreso [a quien] se les debe la pavimentación de las calles Hidalgo y 5 de mayo”¹⁸⁵ Así, se sabe que en lo que va de ese año se han pavimentado esas dos calles (aunque por primera vez se hace mención de que la calle 5 de mayo se encuentra en aquel proceso) gracias a la Junta de Mejoramiento Moral Cívico y Material, integrada por personas que ocupaban puestos importantes tanto políticos como en asociaciones, además del apoyo o mejor dicho, intercambio con los vecinos beneficiados.¹⁸⁶

La misma columna refiere que hubo un incremento respecto a las construcciones de ornato en la ciudad, llegando a declarar que cada semana se podrá leer una columna fija titulada “*Apizaco en marcha*”. Se expresa que dicha columna fue pensada y propuesta por los mismos pobladores para dar a conocer el progreso y mejoras de la ciudad. El reportero termina su sección expresando que las distintas obras realizadas harán “en un día no muy lejano [de] “APIZACO, [una] CIUDAD JARDIN”.”¹⁸⁷ Dicha columna no volvió a aparecer de nuevo a pesar de su anuncio. Tampoco se sabe que construcciones de ornato se implementaron para el progreso y mejora de la ciudad. Pero es de resaltar la idea final del reportero, cuando hace mención de un Apizaco como ciudad jardín.

¹⁸⁵ *El Sol de Tlaxcala*, 22 de agosto de 1955, p.1.

¹⁸⁶ Gracias a esta nota se sabe la razón por la cual los vecinos aceptaron cubrir parte de los gastos que supondría el proyecto. Los predios beneficiados por las obras públicas de pavimentación, no serían revaluados por concepto de plusvalía durante un plazo de 10 años.

¹⁸⁷ *El Sol de Tlaxcala*, 22 de agosto del 1955, p.4.

La Ciudad Jardín es una teoría creada en Inglaterra durante en 1898 por Ebenezer Howard. Esta corriente buscaba contrarrestar los efectos negativos que arrastraban consigo las ciudades industriales y así, mejorar las condiciones de vida de la población industrial inglesa. La propuesta de la *City Garden* se basa en “una ciudad central que será el núcleo de la ciudad consolidada, rodeada de ciudades jardines relacionadas y comunicadas directamente con la fundacional pero alejadas de ella lo suficiente como para ser independientes residencialmente y liberar de esta manera de acumulación humana y urbana a la principal.”¹⁸⁸ En esencia se buscaba que el hombre regresara a sus orígenes, al relacionarse de nuevo con la naturaleza y alejarse del ambiente que las factorías propiciaban. En la ciudad central se encontrarían los edificios públicos y centros culturales, almacenes y comercios, todos dentro de enormes jardines. Las pequeñas ciudades jardines, se comunicarían con la ciudad central mediante el ferrocarril. En cada satélite o núcleo, se establecerían los límites entre las zonas residenciales, de esparcimiento, fabriles, comerciales y agrarios.

En resumen, se buscaba estrechar la relación campo-ciudad y aprovechar al máximo las particularidades que ambas realidades ofrecían. Creando un ambiente de cooperación, trabajo, esparcimiento, salubridad, oportunidad y seguridad. Esta corriente encontró más impulso en Estados Unidos dando paso a los suburbios. A lo largo del siglo XX la idea de vivir lo más próximo a las “áreas verdes” y los beneficios que esto conllevaba se popularizó, sobre todo entre la clase media. Aunque en la práctica establecer y mantener la dualidad entre campo-ciudad o centro-periferia era más complejo. Por ejemplo, los millones de personas que tardan más de una hora en desplazarse de las periferias hacia los centros por cuestiones de trabajo, convirtiendo sus áreas de residencia en ciudades dormitorio.¹⁸⁹ La idea de concebir a Apizaco como una Ciudad Jardín puede catalogarse como una idea radical pero no imposible.

De regreso a las noticias que se publicaron en el *Sol de Tlaxcala*, el día 23 de agosto siguen las malas noticias para Apizaco, pero defendiendo la administración municipal. Se

¹⁸⁸ Teresa Montiel Álvarez, “Ebenezer Howard y la Ciudad Jardín” en *ArtyHum, Revista digital de Artes y Humanidades*, 9, 2015, p. 118-123. <https://www.aacademica.org/teresa.montiel.alvarez/15.pdf> (Consultado el 13 de julio de 2020).

¹⁸⁹ Héctor Quiroz Rothe, “Elementos para una teoría de la ciudad mexicana contemporánea desde la práctica urbanística” en *Andamios*, vol. 10, núm. 22, 2013, p. 120.

informa que las lluvias acabaron con el asfalto de las avenidas debido a las intensas lluvias que han azotado a la ciudad. Se aclara que dichos acontecimientos no son por descuido de la Presidencia,¹⁹⁰ pero se arreglarán hasta que cesen las lluvias. La Junta de Mejoras declaró que los proyectos de pavimentación de las principales arterias de la ciudad seguirían en marcha, si es que los vecinos seguían aportando con su cooperación.¹⁹¹ Lamentablemente no se aclara que calles son las que seguían en la lista o estaban contempladas en la siguiente fase del proyecto.

Una de las últimas noticias que aparecen en el diario respecto al proyecto de pavimentación es a través de los festejos del Aniversario de la Independencia, donde se llevaría a cabo el estreno del nuevo pavimento. Así, el 1 de septiembre se les pedía a los pobladores que adornaran sus fachadas, pintarlas y se les comunicaba que se llevaría a cabo el estreno de la nueva pavimentación de la avenida Hidalgo, siendo una de las principales de la ciudad.¹⁹²

En 1957 se habían pavimentado “10,759m². Entre las vialidades pavimentadas se encontraban “la Av. Hidalgo 6,8 m², en la Av. Independencia 559 m², en la Calle 5 de mayo 1,091 m², y en la Av. Cuauhtémoc 2,271 m². Con un costo de \$179.819.00... se obtuvo la cantidad de \$22,500.00 que se empleó en la pavimentación de las boca-calles...Están en proceso de construcción los camellones, arbotantes, alumbrado, etc., de la Av. Cuauhtémoc Sur. En la Calle Fco. I. Madero y laterales, se instalaron 20 atarjeas para seguir la pavimentación de dicha arteria. El Gobernador del Estado obsequió 15 arbotantes que fueron instalados en la Av. Hidalgo”¹⁹³

Para 1958, tres años después de que inició el proyecto se habían pavimentado 22,036 m² con un costo de \$388.587.00.¹⁹⁴ A partir del 1 de enero de 1959, el ayuntamiento se hizo cargo de las obras de construcción, pues la Junta de Mejoramiento se desintegró. Los trabajos de pavimentación se reanudaron bajo otra dinámica: el metro cuadrado tenía un costo de \$22.50 pero a los vecinos se les cobró \$17.00, mientras el Ayuntamiento absorbió y pago la

¹⁹⁰ Justificación innecesaria del ayuntamiento cuando se aclara antes que fue a causa de sucesos naturales.

¹⁹¹ *El Sol de Tlaxcala*, 23 de agosto del 1955. P.1,4

¹⁹² *El Sol de Tlaxcala*, 1 de septiembre

¹⁹³ AHET, Obras Publicas, 1954, Caja 7, exp. 46, foja 7

¹⁹⁴ Garreta, Op.cit, p. 86.

diferencia de cada uno. Los trabajos de pavimentación siguieron al menos cuatro administraciones más pero ya sin ruido o promoción.

En resumen los trabajos de pavimentación fueron lentos y llenos de trabas pero sobre todo, llegaron demasiado tarde. Por lo visto, el inicio de estas obras despertó una idea de renovación y mejoramiento de la ciudad. Era bien sabido que Apizaco no se encontraba en las mejores condiciones en cuanto a sus calles y avenidas, por ello la decisión de hacer ruido a nivel Estatal del emprendimiento de dichas obras. Aunque también es notoria la línea que seguía el periódico. Por esta razón, se pueden encontrar notas contradictorias, mientras una columna defendía y exaltaba los esfuerzos del ayuntamiento, otra nota hacía evidente que dichos esfuerzos no eran suficientes. Estos ataques podrían haber respondido a cuestiones políticas más que sociales. Algunos habitantes argumentan que el pavimento sufrió de varios contratiempos, pues fue sabotado varias veces, arruinando en una noche el trabajo de varios días. Una interrogante que queda abierta a futuras investigaciones es la siguiente: ¿Por qué P. Castilla no pudo llevar a cabo su proyecto de prevenir y salvaguardar a la ciudad de futuras inundaciones, si desde sus inicios se preveía que las lluvias representarían un problema en Apizaco?

3.5.2 Obras Hidráulicas, un problema constante

Apizaco nació y creció dentro de afluentes de agua, donde no solo se encontraban ríos, sino también una laguna, y ojos de agua muy próximos. La posición y disposición de este recurso no debieron suponer grandes problemas con la obtención, distribución y abastecimiento. Desde los comienzos de Apizaco, el abastecimiento de agua potable era posible gracias a los tres pozos que se encontraban alrededor de la ciudad. A pesar de esto, se suscitaron algunos conflictos con la empresa del Ferrocarril Mexicano, pues el líquido no era suficiente, no llegaba a todos los habitantes y era acaparado por la industria férrea.

Respecto a los pozos, estos se encontraban en distintos puntos de la ciudad. El primero de ellos se ubicaba en el interior de una casa, justo en contra esquina del templo evangélico, (en la avenida Cuauhtémoc, a una cuadra de la estación). El segundo pozo se encontraba en lo que hoy es el Sindicato Ferrocarrilero (avenida Zaragoza, a una cuadra de los talleres). Por

último, el tercer pozo solo se sabe que se localizaba en la calle 16 de septiembre.¹⁹⁵ Como era de esperarse, el agua que brindaban estos pozos no fue suficiente para cubrir a toda la población. Se optó por emplear y explotar los manantiales del rancho de Actipan, el cual contenía dos manantiales: La Hortaliza y El Pozo, pues originalmente el Ayuntamiento era el propietario de las tres cuartas partes del líquido producido en dichos manantiales desde 1873. Surgieron problemas legales entre el dueño del rancho y el ayuntamiento por la propiedad de las aguas producidas. En 1906 se declaró la repartición en partes iguales tanto de los manantiales como del líquido entre el dueño y el ayuntamiento.

En 1907 el ayuntamiento cedió la mitad del agua que le correspondía por ley para ser empleados en los talleres del centro industrial ferroviario (la cuarta parte de lo que en total producían los manantiales mencionados con anterioridad). Se realizó un convenio para establecer las condiciones bajo las cuales se podría celebrar el acuerdo. Básicamente el ayuntamiento concedería el derecho de paso en favor de los empleados del ferrocarril para que estos llevaran a cabo las reparaciones que fueran necesarias al acueducto, bombas y arietes. También se les cedería de forma gratuita un terreno para el establecimiento de un acueducto que llevaría el agua hacia la ciudad. En cambio, el Ferrocarril Mexicano debía establecer las bombas y arietes necesarios en los manantiales, para captar y conducir el agua hasta la ciudad. Además, debía construir dentro de sus instalaciones un tanque que dividiera el agua en partes iguales para destinar el líquido correspondiente al ayuntamiento.¹⁹⁶

Este convenio traería consigo nuevos cambios en la sociedad. Los pozos que surtían a la ciudad cayeron en desuso, ante las ventajas que ofrecían los nuevos proyectos hidráulicos. Así, los aguadores, los malacates y los chochocolos¹⁹⁷ desaparecieron de la vida diaria de Apizaco. Pero el precio de este proyecto fue alto, si se toma en cuenta que el Ferrocarril Mexicano a partir de la firma de dicho convenio, podría disponer de manera perpetua del líquido vital que producían los manantiales. Arámburu sostuvo con base en sus propias mediciones que los manantiales producían 112 l/s, por lo tanto, 56 lts. eran destinados para el ayuntamiento y 56 lts. para el rancho de Actipan. A su vez, los 56 lts. que le correspondían

¹⁹⁵ *Ibid*, p. 92.

¹⁹⁶ AHET, Obras Publicas, 1929, Caja 4, exp. 20, foja 7.

¹⁹⁷ También conocidas como tinajas.

al ayuntamiento se dividían en dos partes iguales, es decir, 28 lts. se destinaban para el Ferrocarril Mexicano y los 28 lts. restantes para la ciudad.

Conforme pasaron los años parece que el Ferrocarril Mexicano olvidó cumplir algunas de las condiciones pactadas en el convenio, y si se agrega también que la escasez de agua se suscitó nuevamente entre la población las tensiones no se hicieron esperar. Tal como se demuestra en un expediente de 1926, donde los ciudadanos expresaron su malestar y posición respecto al convenio firmado 19 años antes. En él se expresa lo siguiente:

*“la ciudad solo recibe una mínima parte de agua de los manantiales de Actipan, cuya cantidad no es ni siquiera suficiente para cubrir las más elementales necesidades y si a esto se agrega que cuando los talleres del mismo ferrocarril tienen la bomba de abastecimiento con desperfectos (lo que sucede continuamente) esta ciudad queda por completo con nada de agua y tómesese en cuenta que ocho mil habitantes tienen derecho a ello...”*¹⁹⁸

Además, se resalta la falta de higiene que se presentaba en la ciudad por falta de drenaje y el poco compromiso que tenía a industria férrea con la población. Tal era la desesperación por no poder contar con el preciado líquido, que tanto pobladores como el ayuntamiento exigían la pronta cancelación del contrato. Se propuso que si la cancelación se hacía efectiva, el ayuntamiento elaboraría un nuevo proyecto de drenaje y cubriría todos los gastos que esta representara. Dicha petición fue expuesta al Gobierno del Estado de Tlaxcala, para que fungiera como el intermediador y brindará una solución pronta.

Tal parece que esta disputa tardó algunos años en terminar, pues la Empresa del Ferrocarril Mexicano no cedería tan fácil al renunciar a la obtención y explotación de los manantiales. Para 1933 el ayuntamiento pidió un crédito al Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas S.A. El dinero sería empleado para realizar algunos estudios técnicos para la creación de un nuevo proyecto que atendiera las necesidades de la ciudad. Así, se celebraron nuevos acuerdos con el Ferrocarril Mexicano y el Banco Nacional

¹⁹⁸ AHET, Obras Publicas, 1929, Caja 4, exp. 20, foja 3.

Hipotecario para la apertura de un nuevo crédito. Ahora el convenio quedaba de la siguiente manera:

“la apertura de un crédito... por la cantidad necesaria para financiar las obras de abastecimiento de agua potable a la ciudad, garantizando el pago con la hipoteca de las propias obras, con la afectación de los productos del servicio y con la fianza del Gobierno del Estado. Que [se] persuadiera a la Empresa del Mexicano para que cambiara el sistema de bombeo que se venía empleando, substituyendo los arietes por una bomba para el mejor aprovechamiento del agua de los manantiales El Pozo y La Hortaliza, compensando ese desembolso que hiciera el citado ferrocarril... así como los gastos que demandara la instalación de cables, postes, etc. en la inteligencia e que la bomba, cables, y postes quedarían como de propiedad del citado ferrocarril.”¹⁹⁹

Entre 1934 a 1944 se realizaron otros cuatro créditos de diferentes cantidades para seguir financiando el proyecto. El proyecto no veía fin, pues cada vez salían más contratiempos, esto sumado al constante crecimiento población, comercial, industrial y territorial en el que se encontraba la ciudad y los pueblos a su alrededor. En consecuencia, la escasez de agua no se solucionaba tan fácil. Para 1952 se creó el Patronato de la Administración del Agua Potable y Drenaje, pero su existencia fue efímera, pues para el año de 1959 se desintegró (recordemos que gracias a este Patronato se logró iniciar el proceso de pavimentación). En el año de 1957 se inició la perforación de dos pozos más, ubicados al sur de la ciudad.

Es notario el problema que represento la explotación y distribución del agua en Apizaco. Al no existir drenajes ni cañerías que garantizaran el aprovechamiento del agua de cada uno de sus habitantes se desligaban nuevos problemas. La falta de salubridad fue uno de ellos. Algunos pobladores llegaron a expresar que la higiene y calidad de vida no sería posible si se seguía dependiendo del ferrocarril para ello. Es curioso y hasta irónico que el tren que le había dado tanto a la ciudad, también le quitará aquellos elementos imprescindibles para la vida.

No es coincidencia que el pavimentado y el plan de drenaje empataran en fechas. A partir de 1955 fue el momento perfecto para poder concretar el pavimentado de las calles, pues existía

¹⁹⁹ Garreta, *Op. Cit.*, p.96.

el dinero suficiente para solventarlo. El Patronato encargado del drenaje realizaba los préstamos para la pavimentación de las avenidas y calles, quienes recibirían como pago dinero procedente de los pobladores. A su vez, con dicho dinero irían costeadando los créditos que les otorgaban tanto el Ferrocarril Mexicano como el Banco Nacional Hipotecario. Cabe señalar que la mayoría de los créditos fueron “saldados” pues se llegaban a condonar y cancelar por diferentes motivos.

3.5.3 Telecomunicaciones

Apizaco desde sus inicios tuvo comunicación constante con otras entidades del país, claro está, gracias al ferrocarril. Por ello, desde 1867 se estableció la primera oficina perteneciente a las Líneas Telegráficas del Supremo Gobierno. Los cronistas resaltan el hecho de que la línea fue utilizada como vía de comunicación entre Porfirio Díaz (desde Apizaco) y Benito Juárez (en la capital del país).

Conforme pasaron los años las innovaciones tecnológicas llegaban a la entidad y aunque el telégrafo y el correo mantenían su vigencia, la llegada del teléfono trastocó la situación. En 1883 el gobierno del Estado de Tlaxcala autorizó y firmó un convenio que buscaba establecer la primera línea telefónica que comunicaría a la capital del Tlaxcala con Apizaco. Para 1900 se instauró y creció la comunicación con otros municipios y pueblos cercanos, y para 1905 con algunas haciendas también de los alrededores. En 1906 Apizaco ya se encontraba dentro de una red que buscaba establecer comunicación con las cabeceras de Distrito de todo el estado.

El servicio estuvo a cargo de particulares hasta el año de 1930 cuando la Compañía de Teléfonos Ericsson tomó posesión de la red de comunicación. El 3 de mayo de 1930 la Secretaria de Gobierno del Estado mandó un oficio a la presidencia municipal de Apizaco en el que expresan que la Empresa de Teléfonos Ericsson “*de acuerdo con su contrato de concesión federal, procederá en breve a la instalación de su red local en Apizaco, Tlax., para incorporarla a su sistema de comunicación telefónica a larga distancia...*”²⁰⁰ y junto con esta minuta, anexaron un plano y la especificación correspondiente. El plano que

²⁰⁰ AHET, Obras Públicas, caja 4, exp. 31, foja 7.

acompaña al expediente nos muestra mucha información, pues a pesar de que su objetivo era el de mostrar por donde pasaría el cableado telefónico, postes y central, nos da información detallada sobre el estado de la ciudad, su crecimiento, las nuevas calles y avenidas, e incluso hacen su aparición nuevos elementos como el Panteón Municipal, el Mercado y aun la grandeza de la estación del ferrocarril.

En el plano 11 se puede encontrar a una ciudad que ha crecido hacia el sur, y aun esta en planes de seguir haciéndolo, pues se nota que ya están lotificados aquellos terrenos, que siguen buscando llevar las mismas dimensiones que sus antecesoras. También se observa que creció hacia el este. Si en un principio la Calle Morelos o anteriormente Calle Primera le hacía honor a su nombre, aquí vemos que ya no es límite de la ciudad, pues fue relegada y ahora existen dos calles más, las cuales conectan a la Colonia Ferrocarrilera con la ciudad.

El mercado, que, si bien había sido levantado y planeado para construirse fuera de la ciudad por cuestiones de salubridad, pronto quedaría rodeada por más cuadras. Y precisamente es el mercado el edificio que rompe con la simetría tan bien lograda hasta entonces. El cementerio también es algo que llama la atención en este plano, pues si bien, ya había sido construido desde mucho antes, no había referencias de él respecto a su relación con la ciudad.

Ahora bien, regresando al tema del cableado telefónico, este pasaría por las principales calles de la ciudad. Las calles donde se ubicó el cableado y postes fueron en la Calle Independencia, seguida por las Avenidas Juárez y Cuauhtémoc. Por lo visto el proyecto fue aceptado e instalado rápidamente, pues después de 3 meses fue inaugurado, haciendo que

este servicio llegara a un mayor número de población. Las oficinas centrales de se ubicaron en la calle Hidalgo.



Plano 11. Busquel Davison. *Proyecto Red Local*, 1930, Recuperado del Archivo Histórico de Tlaxcala

3.5.4 Alumbrado Público

Las sociedades modernas necesitan del alumbrado por dos motivos: seguridad y eficiencia. Por ello, el alumbrado en Apizaco, siempre estuvo presente. Desde sus inicios, el alumbrado público consistió en algunas farolas muy rudimentarias. Las farolas eran sostenidas por unas columnas de hierro, que a su vez se encajaban en bases de piedra. Estas farolas se encontraban en lugares específicos tales como en la Calle Independencia, Avenida Cuauhtémoc, o lugares de interés: como los templos religiosos, comercios y la estación. El encargado de brindarles mantenimiento a las farolas era *el farolero*, quien desempeñaba el papel de ayudante general en el ferrocarril.

En 1907 fue el fin de este tipo de alumbrado para dar paso al alumbrado eléctrico brindado por la Compañía de Tranvías, Luz y fuerza de Puebla. Esta compañía también le brindó sus servicios al Ferrocarril Mexicano en el mismo año aunque no de forma total en todas sus instalaciones, pues la estación llegó un año después. En 1913 a través de la Planta de San Diego,²⁰¹ Ángel Solana inauguró su servicio de alumbrado. Por lo tanto, hubo dos empresas que proporcionaban este servicio a la Ciudad. Para 1931 Luz y Fuerza de Puebla absorbió la Planta de San Diego. Esta adquisición llevó a un aumento en el precio de las tarifas. Arámburu relata que en 1931, se llamó a una huelga por parte de los pobladores y que el mismo dirigía y representaba. En 1954 el Gobierno de Tlaxcala donó quince candelabros para ser colocados en la Av. Cuauhtémoc.²⁰²

Para el año 1959 se inauguró el alumbrado con gas mercurio, que era “*lo más moderno de la época*”.²⁰³ Como era de esperarse solo en las calles con más importancia se instaló este nuevo sistema. Estas farolas se encontraban tanto en la avenida Cuauhtémoc y después la Francisco I. Madero, aunque se contemplaba instaurarlas también en la 16 de septiembre e Independencia. Este servicio corría por cuenta de los habitantes en sus respectivos predios. Los habitantes argumentaban que era un sacrificio traducido a mejoras.

Existen varias fotografías que demuestran los cambios en cuanto al alumbrado público y su distribución. Aunque parece que los esfuerzos eran ineficientes ante una ciudad en constante

²⁰¹ San Diego Apatlahuaya, la hacienda que se ha mencionado en reiteradas ocasiones.

²⁰² AHET, Obras Publicas, 1954, Caja 7, exp. 46, foja 14.

²⁰³ Garreta, *Op.cit.*, p.156.

crecimiento. Me parece buena idea señalar en este punto, que la década de 1950 parece ser la época donde más transformaciones tuvo la ciudad. Si bien, Apizaco siempre gozó de mejores condiciones en comparación a la mayoría de los municipios en el Estado, fue a partir de los cincuentas que se puede hablar de un antes y un después en Apizaco, aunque este cambio no fue el más radical, pues en 1970 todo el estado entra en un nuevo proceso modernizador que impacto aún más a Apizaco.

3.5.5 Panteón municipal

En 1888 bajo la propuesta de Federico de la Gándara y Manuel Duran se inauguró el panteón. Debido a las necesidades de una población en constante crecimiento y en consecuencia lo que esto acarrearía, el panteón con sus límites originales fue insuficientes. Dicho lo anterior, en 1955 se dio una ampliación más tanto del lado poniente como del lado sur del mismo.

Fotografía 22. Autor Desconocido. Vista del Panteón Apizaco, Tlaxcala. Año desconocido. Recuperada del Museo Casa de Piedra



A pesar de que la foto 22 no cuenta con fecha de realización, se puede suponer que debió ser a principios del siglo XX, por el paisaje que se ve a los alrededores. Esta foto es la única

existente sobre el panteón. En ella se observa un camino que se abre paso entre un campo de magueyes. Al fondo se logra apreciar una barda de color blanco, y al fondo de esta, la silueta de lo que parece ser una pequeña iglesia. Tampoco hay que perder de vista al pequeño niño que monta su bicicleta en aquel camino de terracería. Se debe tomar en cuenta que el panteón se encontraba al menos, como a tres cuadras aprox. de los límites de la ciudad, por ello, se aprecia esta vista tan peculiar y poco convencional de Apizaco.

3.5.6 Comercio

Si bien en un principio Apizaco existió gracias a su posición estratégica, también es sabido que esta misma posición y comunicación formó en Apizaco un comercio rico y variado. El comercio y los empresarios, a través del ferrocarril cubrieron las necesidades más básicas para la población, pero también los lujos o bienes que no habían sido vistos ni explotados antes. El comercio y las factorías se instalaron tan bien en Apizaco, hasta el punto que cuando el ferrocarril perdió fuerza a nivel nacional, Apizaco pudo seguir adelante económicamente, brindando un nivel de vida al que estaban acostumbrados aun en los mejores tiempos del ferrocarril.

El comercio tuvo un gran peso en la Ciudad, pruebas de esta aseveración se pueden encontrar en folletos, anécdotas y fotografías. Sobre todo en estas últimas se logran observar varios locales y/o negocios, Por lo que se puede deducir gracias a la información recabada, es que muchos de estos comercios estaban localizados en los primeros cuadros de la ciudad. Las vialidades como Independencia, Cuauhtémoc, 16 de septiembre, 2 de abril, Xicoténcatl y en menor medida 5 de mayo, Juárez, Hidalgo y Madero, dan fe de ello. Por lo tanto, estos cuadrantes conformaban la zona con más importancia en la ciudad. Algunas se agregaron con el pasó de los años, algunas tras fueron relegadas, pero incluso a la fecha se encuentran remanencias de su importancia.

Desde su fundación Apizaco contó con gran variedad de comercios ya fueran que ofrecieran bienes o servicios variados e iban desde tiendas de abarrotes, almacenes, ropa, panaderías,

neverías, dulcerías, jarcerías, ferreterías, relojerías, salones de belleza, cantinas, hoteles, librerías, boticas, entre otros.

Uno de los comercios más famosos y que siempre solía ser uno de los objetivos de la cámara era *El Palmar*. El negocio fue punto de reunión para las familias, pues allí se ubicaban los portales con más fama en Apizaco. De igual manera su fachada contaba con elementos poco comunes en la zona, dos leones custodiando las esquinas superiores de edificio.²⁰⁴ Este negocio era una jarcería, especializados en sombreros de palma, paja, trenza y vara, tal como se indica en un folleto de 1939.

En dicho folleto se observan 4 personas, una fémina que esta con una máquina de coser, al igual que el hombre que se encuentra a su izquierda. Por otro lado, se aprecia a un joven mostrando un sombrero a una señora. Las prendas de ninguno de los personajes retratados muestran rasgos de ostentación, sobre todo los hombres. Lo interesante de esta foto es lo que los rodea, pues hay un gran número de sombreros en exposición.

¿Por qué en una ciudad rielera una tienda de sombreros fue tan exitosa?²⁰⁵ El sombrero de palma era parte de la vestimenta en las zonas rurales. Apizaco al estar rodeado de pueblos exclusivamente agrarios atraía la atención de las familias que visitan la ciudad los fines de semana, entre ellos aquellos vecinos. Si se recuerdan las fotografías del capítulo 2²⁰⁶, se aprecian a varios trabajadores vistiendo de forma similar que los vendedores que se observan en la foto anterior.

Otro anuncio pertenece a “La Estrella Roja S.A.” que era una fábrica de calzado. Dicho anuncio muestra una realidad muy diferente a la anterior. Aquí se aprecia todo organizado y con suficiente espacio. La mostradora luce otro porte, además de los clientes, que en este caso son dos niñas que también muestran elegancia gracias a sus vestidos incluso con las poses que están efectuando.

Más de 30 negocios aparecen anunciados en el folleto anexo al libro titulado *Atlihuetzia y los talleres del Ferrocarril Mexicano en Apizaco*, escrito por Salazar Monroy en el año de 1939.

²⁰⁴ Han surgido algunas leyendas en torno a estos leones, pues algunos afirman que en sus fauces fueron halladas monedas de oro, aunque los personajes y las épocas de los afortunados varían.

²⁰⁵ Hoy en día el negocio existe

²⁰⁶ Véase la página 18

Solo dos anuncios (los presentados aquí) cuentan con imagen y extencion de toda una cuartilla. Tal vez porque las dos son casas manufactureras, por lo tanto su poder adquisitivo es mayor y pueden darse el lujo de promocionarse de esa manera. Mientras que el resto tienen que conformarse con una breve descripción de sus negocios.

De igual forma, en otras fotos se pueden encontrar: la Botica de Santa María, que se encuentra rodeada de vendedores de jarritos de barro, hoteles que no se alcanzan a apreciar sus nombres, billares que también albergan cantinas, librerías y papelerías, Todos estos negocios, no irrumpen con la imagen de la ciudad, pues ninguno apantalla, ni llama la atención con sus rotulados, nada que sobresalte a la vista, a lo más, unos pequeños letreros colgando en la pared.



Foto 23. Autor Desconocido. Sin título, Año desconocido, Recuperado del Museo Casa de Piedra

La foto 23 es una clara muestra del comercio formal e informal que existía en Apizaco. Se le puede fechar para principios de 1950 por el elemento de las torres sin concluir de la basílica. En primera instancia centremos nuestra atención a los formales. Muchos locales guardan las mismas formas. Aunque es imposible de determinar el tipo de giro comercial. Prácticamente en toda la Av. Cuauhtémoc se establecieron estos pequeños y medianos negocios.

Ahora bien, respecto al comercio informal podemos observar que se ubicaba justo en frente de los negocios establecidos, protegiéndose del sol solo con unas lonas amarradas a los locales. Y como lo marca la tradición en México, abarcaban parte de la banqueta y de la calle, (tal vez aprovechándose de lo ancho que estas eran). Lamentablemente no se logra observar con lujo de precisión que tipos de productos ofrecen, aunque deben ser diversos, pues en algunos se observan productos colgados, como vestimentas, en otras ofrecen sus productos al ras del suelo al igual que en mesas con sus respectivos manteles. Es en esta foto donde más población aparece, haciendo compras, viendo por curiosidad o un simple paseo, ya sea caminando, pedaleando o conduciendo. Todo esto bajo la mirada de aquellos cerros, de aquellos campos, de la Estación y de la Catedral que sirven de fondo.

Al principio hubo un mercado que se instaló en lo que hoy conocemos como el Parque. Este mercado llamado Lerdo de Tejada proveyó los servicios básicos y de primera necesidad para los primeros moradores. Años más tarde se le ubico es otros lugares, aunque se desconoce la razón. Entre 1905 a 1906 se inauguró un nuevo mercado, bajo el nombre de Próspero Cahuantzi. Este nuevo mercado (se ubicó en el patio de una vivienda. Pero tiempo después los mismos propietarios reclamaron sus terrenos de vuelta. En consecuencia, se buscó de nuevo una nueva ubicación. La opción más viable fue instalarse justo en la calle 5 de mayo, pero al parecer, la gente no estaba de acuerdo por el mal aspecto que se daba a la ciudad.

Para 1916 Ángel Solana donó parte de sus terrenos (como haría posteriormente con otros terrenos de su propiedad) y se estableció por fin el mercado que actualmente sigue en el mismo predio, conocido como Mercado Guadalupe (en el plano 11 de la instalación del servicio telefónico se aprecia mejor su posición y extensión). En 1929 los comerciantes y locatarios del mercado se muestran inconformes y piden al Señor Gobernador del Estado les

conceda trasladarse a la Fábrica de Vidrio. Los comerciantes alegaban que la fábrica “se encontraba ubicada en un lugar más céntrico, y en mejores condiciones para ellos²⁰⁷. Incluso se llegaron a los golpes e injurias entre comerciantes y regidores de la presidencia municipal, pues al parecer, los locatarios comenzaron a llevar a cabo las obras de mejoramiento de aquella fábrica, violando algunas reglas de seguridad y tránsito. En resumen, los locatarios pedían ubicarse en la calle principal de Apizaco, a unos cuantos metros de la estación y no, a seis cuadras como se encontraban. Dicha petición tiene lógica si se sigue la premisa del que efectivamente, el mercado se encontraba en los límites de la ciudad, alejada de la vida pública, social y económica de Apizaco. Al final, sus demandas fueron rechazadas y el mercado permaneció en el mismo lugar.

A mediados de 1949 y por razones desconocidas, el mercado fue víctima de un incendio, reduciéndolo a cenizas. Los cronistas señalan que el mercado se consumió debido a que estaba constituido a base de barracas.²⁰⁸ Existen un par de fotografías que muestran los efectos del infortunio. En las fotos se puede observar las condiciones del mercado. Quedando solo los restos de los palos que daban soporte y limitaban a un local de otro. La mirada de curiosos, de los locatarios y trabajadores ven toda su mercancía perdida y con ello también perdieron el sustento de los próximos días. A través de las imágenes se entiende por qué años

²⁰⁷ AHET, Industria y comercio, caja 3, exp. 19, foja 4.

²⁰⁸ Aunque el término está mal empleado, se puede entender que los nombra así por los materiales con los que se “construyeron” los locales.

atrás exigían su traslado a la fábrica de vidrios. El mercado se encontraba a la intemperie, sin techo, ni suelo seguro que protegiera a los locatarios.

Las fotos a continuación muestran la fachada del mercado años antes del incendio. La foto fue captada desde la Calle I. Madero. El mercado ocupaba dos cuadras de ancho. Al ocupar dos cuadras seguidas, irrumpía con el ritmo de la Av., Cuauhtémoc. Se pueden observar las formas, detalles y adornos de la fachada. Los locales eran muy reducidos. Pero aquí radica una diferencia enorme, el contraste con las barracas que se encontraban al interior. Mientras que en el interior los locales no contaban con techo ni muros que los separaran entre ellos, en el exterior los locales gozaban de mayor seguridad, lo que nos lleva a pensar que estos últimos eran negocios de gente mejor acomodada.

A continuación, la gran fachada de este mercado captada en 1945. La fachada se encontraba en la Av. Cuauhtémoc, donde daba la bienvenida a sus visitantes y a los curiosos. Contando con un arco para dar la bienvenida a los marchantes, un reloj para brindar la hora a los despistados, aunque no era necesario cruzar por aquella puerta, pues el acceso se podía hacer por los costados, dando la sensación de que era más un tianguis. También el gobierno en turno que dio los apoyos para llevarlo a cabo. Esta fachada sobrevivió al incendio y perduró



Foto 24. Autor Desconocido, Sin título, Año desconocido, Recuperado de 70 años en la vida de Apizaco

hasta el año de 1956, cuando se derrumbó para abrir el paso a vehículos y transeúntes, dividiendo al mercado en dos.



Fotografía 25. Autor Desconocido. El mercado Apizaco Tlax. Año desconocido. Recuperada de <https://www.facebook.com/yoamoapizaco>

Después del siniestro se decidió en ese mismo año iniciar las obras correspondientes para la reconstrucción del mercado, esta vez más seguro y en condiciones más favorables. La ubicación siguió siendo la misma. Aunque para 1954, es decir, 8 años después, la construcción se encontraba aún sin concluir. Al menos así lo redacta *El Sol de Tlaxcala*, con la siguiente columna:

“No por lujo sino por necesidad. La demostración de esta necesidad nos la dan las barracas insalubres y feas que día a día van siendo vergüenza para una población que crece y que cuenta con cerca de 18 mil habitantes... tenemos conocimiento que los propios locatarios han recaudado cerca de DIEZ MIL PESOS, depositados en un Banco, destinados para la terminación del mercado de referencia... Construida la parte que falta, los productos que se expenden estarán a la vez protegidos de las continuas tolvaneras y vientos que azotan esta región. Consecuencia inmediata será pues, el logro de una salud duradera y bienestar de los pobladores de Apizaco”²⁰⁹

²⁰⁹ EL DEMOCRATA, 1 de agosto de 1954, p.1.

Para 1956 el mercado era insuficiente para cubrir las demandas y necesidades de la población (a pesar de su tamaño). Iniciandose un nuevo proyecto pero los locatarios se mostraron inconformes con el proyecto inicial, debido a “que se estaban construyendo galerías para solo 300 espectadores y se estimó que por lo menos deberían construirse para unos 5000”.²¹⁰

Como se observa, los cálculos pueden parecer exageradamente altos. Tómese en cuenta los datos de población y censo para aquellos años, donde algunos cronistas afirman que tan solo en la ciudad de Apizaco había 12,710 habitantes.²¹¹ Sin tomar en cuenta a las poblaciones aleñadas que se abastecían y adquirían sus mercancías en Apizaco. Si el ayuntamiento estaba considerando albergar solo 300 locales en lógico que fueran criticados y corregidos. Aunque también hay que considerar al comercio ambulante que buscaba incorporarse en regla al comercio, así como los locales en propiedades privadas que ayudaban y explotaban otros rubros que el mercado podía dejar de lado dada a su misma naturaleza.

Gracias a las exigencias, el ayuntamiento con ayuda del sindicato ferrocarrilero, logró construir el mercado adaptado a las nuevas necesidades y demandas. Las obras fueron pagadas en su mayoría por el ayuntamiento. Aunque tiempo después se levantaron más locales, a cuenta de los locatarios. Así, el mercado quedó dividido en dos secciones, con un pequeño callejón que los separa.

3.5.7 El Parque

La gente no siempre estará trabajando o comprando, la gente necesita distracciones, ya sea salir a pasear, ir al parque y admirar sus jardines, o bien, hacer fila para adquirir boletos para una buena función de cine o corridas de toros. Así pues, Apizaco no fue ni es reconocida por ofrecer un gran catálogo de actividades recreativas o turísticas, por lo tanto sus entretenimientos son más reservados, pero hacían despejar la mente o distraerse de las

²¹⁰ Garreta, *Op, Cit.*, p. 81.

²¹¹ Véase la gráfica 1

jornadas de trabajo, o al menos, así eran en aquellos tiempos, tanto para los habitantes de la ciudad como para los visitantes de los poblados aledaños.

El parque, también conocido como Jardín o Zócalo, se ubicó enfrente de la Basílica. Reemplazando la ubicación del primer mercado de la población. El parque sobresale en las fotos por sus figuras de árboles frondosos, aquella mancha verde en toda la ciudad. Este espacio se concibió como un jardín que funcionará como el lugar de recreación y sano esparcimiento, donde se diera este contacto y cambio con la naturaleza. Si el hombre creó aquella bestia de acero y era el que le daba sustento, también necesitaban recordar aquellos lazos con la naturaleza, la belleza y tranquilidad que esta produce, todo lo contrario, al ruido y presión de aquella estación.

Así para 1880 optaron que este “jardín” quedara a un costado de la iglesia, idea del Español Federico de la Gándara. El proyecto se inició sembrando unos cuantos árboles y plantas, además de levantar una barda para la protección de estas, lo curioso es que estas bardas estaban constituidas por nopaleras y por si estos fuera poco, también una cerca de alambre de púas, “*dejando solo una puerta que diera acceso a los habitantes a ese lugar y la que se encontraba frente a lo que hoy es el teatro victoria*”²¹² es decir esta puerta daba hacia la calle 16 de septiembre.

Es importante señalar la función que desempeñaban los parques. Hasta el siglo VXIII los jardines eran de uso privado y dirigidos solo para la clase alta, la burguesía y la aristocracia.²¹³ En ellas se podían presumir colecciones botánicas, pasar un rato de descanso o tener reuniones al aire libre. Esta percepción cambió con la llegada del siglo XIX, junto con los efectos que trajo consigo la Revolución industrial. Al desarrollarse las ciudades industriales el campo empezó a verse más lejano. Por ello, fue necesario llevar un poco de la naturaleza a espacios industrializados. Los jardines empezaron a pensarse bajo un enfoque público, surgiendo así los parques como ahora los conocemos. A pesar de ser públicos siguieron los problemas de segregación, creándose los parques populares.

²¹² Garreta, *Op, Cit.*, p. 64.

²¹³ Horacio Capel, “Jardines y parques en la ciudad, ciencia y estética” en Redalyc, núm. 068, 2002, p.5. <https://www.redalyc.org/pdf/644/64406802.pdf> (Consultado el 27 de julio de 2020).

Entonces los espacios verdes eran una vía de escape para alejarse del ruido y la contaminación que traían consigo la industria. Mientras se incentivaba el acercamiento a la naturaleza y por el otro lado, se embellecían los espacios. Pero sobre todo en los jardines se llevaban a cabo actividades recreativas, de sociabilidad y ocio. En poco tiempo en los jardines/parques se empezaron a implementar detalles que hasta la fecha siguen siendo característicos en cualquier parque: bancos, fuentes, kioscos, alumbrado entre otros.²¹⁴ Muchas de estas ideas y modelos de planeación surgieron en Francia, Inglaterra, Alemania y España.

No es ajeno entonces, que Federico de la Gándara estuviera empapado de estas ideas. Si bien, es poco probable que tuviera los conocimientos teóricos de jardinería, botánica o urbanismo si tuvo la cercanía con estos espacios verdes para notar el impacto positivo que traían consigo. Tampoco debió ser ajena la decisión de ubicar el jardín enfrente de la parroquia. Esta idea debió estar influenciada con la tradición de las ciudades coloniales. Pero si la idea era alejar a la población del bullicio que generaban los talleres y la estación ¿realmente se lograba? Más cuando se ubicaba a unas cuantas cuadras del centro industrial y sobre todo, cuando sabemos que los obreros frecuentaban muy poco este espacio, primero por falta de tiempo y segundo porque preferían pasar su tiempo en otras actividades. Entonces, si bien no buscaba la segregación, el cuidado y mantenimiento era llevado a cabo por estos comerciantes ajenos al mundo laboral del ferrocarril y dirigido para ellos y los familiares de los obreros.

Años después se decidió colocar un kiosco en medio del parque aunque se desconoce la fecha. Entre 1935-1936 fue reconstruido. Gracias a algunas fotografías se puede diferenciar el aspecto del kiosco antes y después de la reconstrucción. La foto 26 nos muestra uno de los tantos caminos que llevan al kiosco, el libro donde fue publicada esta foto nos refiere a que es de 1890, es decir, diez años después de que se tuvo la idea y se ejecutó, lo cual puede ser creíble, pues notamos aquellos arbustos aun pequeños y delgados. Tampoco encontramos aquella barda que se había puesto en un principio, pues tal parece que se desistió de esta idea después de ver que era en vano su instalación.

²¹⁴ *Ibid*, p. 12.

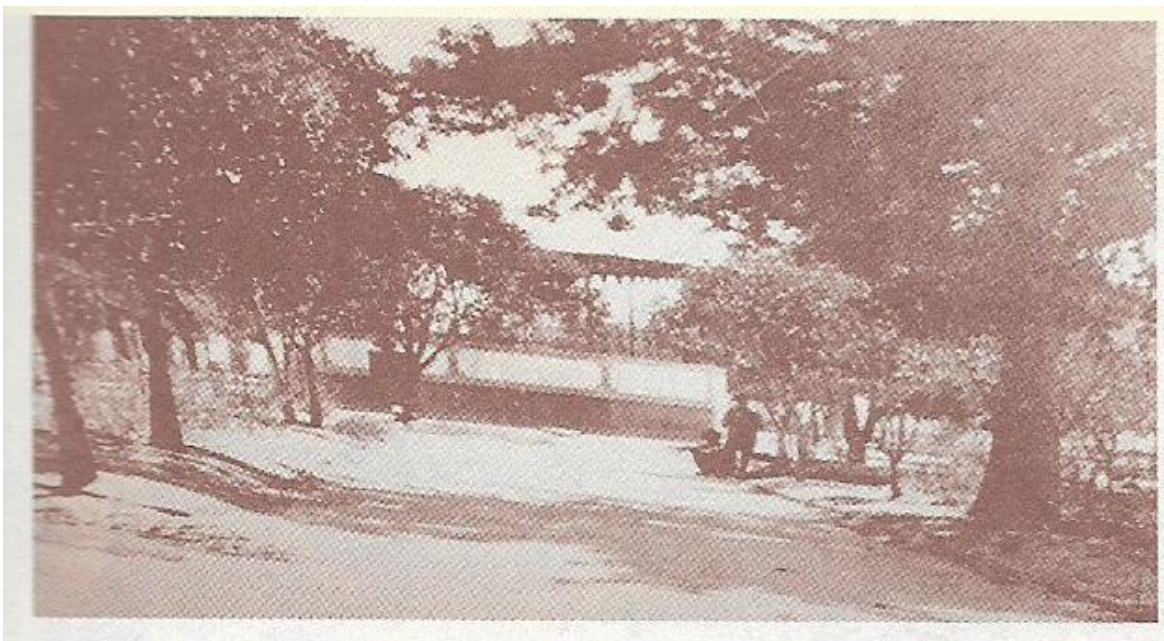


Foto 26. Autor Desconocido. Sin título. 1890. Recuperada de 70 años en la vida de Apizaco

También se logra apreciar a dos hombres, platicando lo que les haya ocurrido en el trabajo recientemente, pero el que se encuentra sentado, dando la apariencia más bien de estar de cuclillas, se encuentra descansando en una guarnición, que en este caso delimita aquella sección del jardín, pero del otro lado, en cambio, se muestra que no existe alguna limitación, solo los montículos de tierra que rodea a los arbustos. Al fondo y el objetivo de esta toma es el kiosco, que a simple vista no se ve tan alto y espectacular, pero, sin embargo, era punto de interés y de reunión para los habitantes.

La foto más nitida que se tiene del parque es la que se muestra a continuación (vease la foto 28) y fue tomada para 1928, y si bien, no se nos muestra el kiosco, si podemos observar la torre de la antigua parroquia, al igual que su barda. Después de pasados casi treinta años notamos un cambio en cuanto al aspecto de este, pues ya hacen su aparición las bancas para dar descanso a los paseantes, y son varias las que se observan, al igual que unos pares de personas leyendo el periódico. Además, se logra apreciar una columna labrada en piedra, para adornar aquel espacio.

Para 1943 los cambios persisten. Se observa que el kiosco ya cambio de aspecto, más estético, más alto y con nuevos detalles. Las bancas también cambiaron siendo de madera o ¿piedra?, y dos pilares que sobresalen del jardín y dan la bienvenida al visitante, siendo la

entrada principal del parque. También se ve que se han colocado enlajado en el suelo, formando figuras, haciendo aún más agradable a la vista y al transeúnte.



Foto 27. Autor Desconocido, *Kiosco y Jardín Apizaco Tlaxcala*. 1943, Recuperada de <https://www.facebook.com/yoamoapizaco>

Las ciudades mexicanas del siglo XIX vivieron grandes cambios y transformaciones. Las repercusiones que arrastró consigo la industria férrea fue un detonante de aquellos cambios. Surgieron las ciudades industriales/ férreas y el espacio cambió. A pesar de que existen algunas tipologías y clasificaciones que engloban de manera general las características de estas ciudades, la flexibilidad de dichos conceptos hace de este un tema complejo.

La “ciudad modelo” sobresalió en varios aspectos sobre todo cuando al ferrocarril se refiere. Apizaco al igual que otras ciudades de origen similar comparten ciertas características que pueden ayudar a comprender mejor este tipo de ciudades. El ferrocarril desempeñó un papel fundamental a la hora de plantear el diseño de las nuevas poblaciones, pero paulatinamente este fue superado. Con el pasar de los años se fueron adoptando los estándares que prevalecían en la región. La arquitectura y los elementos que son estandarte en muchas de las ciudades mexicanas de origen colonial fueron adoptados en estas nuevas ciudades industriales.

Las colonias ferrocarrileras fueron un elemento clave en la imagen y conformación de la ciudad de Apizaco. Los espacios destinados para brindarles viviendas a los trabajadores ferrocarrileros fueron famosas, aunque excluyentes. Obtener una vivienda por este medio era un lujo para unos cuantos, solo los obreros pertenecientes a una jerarquía mayor podían gozar de este beneficio. Los obreros con menos suerte podían adquirir un terreno por sus propios medios o bien, instalarse en las periferias de forma “ilegal” alrededor de las vías. Y aunque los primeros gozaban de mejores condiciones, también eran ubicados a las afueras de la ciudad, conviviendo diariamente con los segundos. Esto solo reforzaba la idea de las jerarquías, pues los obreros en una posición laboral superior tenían mejores viviendas con mejores materiales y servicios, mientras que los segundos sus condiciones de vivienda fueron más precarias, creando un contraste muy fuerte en aquellas colonias.

Los servicios y obras públicas siempre fueron una constante en las ciudades. Sea por lujo o necesidad su implantación en las ciudades y poblados es requerida. Al menos en Apizaco es difícil rastrear a los artífices de muchas de las obras publicas. Lo que es un hecho es que para 1940 las obras y los servicios crecieron a un ritmo no visto en la ciudad hasta entonces, esto se podría explicar gracias al aumento de la población. Aunque muchas de los servicios fueron instalados exclusivamente en el primer cuadro de la ciudad, lugar donde se asentaron no solo los comerciantes y empresarios, sino también la clase dirigente del municipio. Mientras que el resto de las calles y cuadras sufrían de poca atención, las avenidas principales gozaban de las mejoras. Aun así, la población en general siempre mostró su acuerdo y también sus malestares a las autoridades y a la opinión pública, sobre todo a cuando la explotación y utilización de recursos naturales se refiere.

Consideraciones finales

Indudablemente aún queda mucho por investigar respecto a la historia de Apizaco concierne. Las aproximaciones respecto a las problemáticas presentadas y desarrolladas a lo largo de esta investigación derivan en las siguientes reflexiones.

A pesar de que la ciudad de Apizaco fue (y ha sido hasta la fecha) unas de las ciudades más importantes del estado de Tlaxcala, ha sido objeto de cierto desinterés entre los estudiosos, investigadores y autoridades. Esta desatención responde (además de las filias), a la propia dificultad de hacer historia sin poder acceder a las fuentes “oficiales”. Por ello, es necesario y hasta obligatorio hacer uso de otras fuentes, como tal fue el caso en esta investigación. A través de las imágenes, planos, mapas, crónicas y columnas periodísticas fue posible aportar información nueva y hasta ahora relegada en la historiografía de Apizaco. Estas fuentes brindaron respuestas a muchas de las interrogantes planteadas en esta investigación.

El siglo XIX mexicano se caracteriza por su proceso modernizador y económico. Como parte de este proceso se buscó una industrialización sin precedentes en el país. Una de las muchas consecuencias de este proceso industrial y económico fue el de movilizar y congregar a un gran número de personas en nuevos espacios. Así, la industria, las oportunidades laborales y la mejora en la calidad de vida desembocó en crear una brecha más visible y tangente entre el ámbito rural y el urbano. La industrialización en términos espaciales también modificó los espacios ya configurados hasta entonces. Algunas de las ciudades ya existentes y con una importancia de tradición colonial afianzaron su dominio sobre los poblados vecinos, en otros casos, algunas ciudades perdieron su influencia y en menor medida, la industria creó nuevos espacios como fue el caso de Apizaco.

Tlaxcala al verse dentro de este proceso modernizador aprovechó al máximo la situación en la que se encontraba. Su cercanía con Puebla y con la Ciudad de México, los contratiempos y dificultades que sufrió la empresa férrea que orilló a los empresarios a considerar territorio tlaxcalteca como un punto de paso, su geografía y la accesibilidad de los recursos naturales fueron elementos que posicionaron rápidamente al estado en aquel proceso

industrializador. Apizaco es el estandarte más sobresaliente de la modernidad prometida por el Porfiriato en Tlaxcala.

La “ciudad modelo” no se crea por casualidad, pero tampoco nace de forma planeada. Es decir, en primera instancia solo se buscaba establecer una estación de paso que formara parte de la línea México-Veracruz, mas no crear un poblado a sus alrededores. Una vez conformado el pueblo, las autoridades tanto de nivel estatal como local percibieron el potencial que guardaba Apizaco. Esto se refleja en las libertades y concesiones que le brindaron al Ferrocarril Mexicano para hacer uso de las aguas, maderas, manos de obra y uso del suelo. Además del alto grado de confianza por parte de las autoridades estatales al otorgarles una suma considerable de dinero para el mejoramiento y desarrollo del reciente poblado. Y no solo económicamente hablando, en términos políticos- territoriales se le dio la libertad de anexarse nuevos pueblos y colonias pertenecientes a otros municipios. Aunque la fama de “ciudad modelo” no tuvo gran alcance fuera del propio Apizaco. Algunos periódicos de la época afirmaban que el trazado realizado por Castilla se buscaba replicar en otros puntos del país, incluso el propio Castilla llegó a tener conocimiento de aquellos planes, pero lo cierto es que no hay indicios de que esto se haya llevado a cabo, de igual manera no se tiene el conocimiento de que existan más ciudades modelos en México.

De igual forma es notoria la clara relación que guardan entre si el ferrocarril y Apizaco, origen y destino respectivamente. Si bien Apizaco no fue el único lugar dentro del estado donde se instaló alguna estación, si fue el único que nació a causa de él. Esta situación brindó de características especiales a Apizaco:

- Población de diversos orígenes. No solo se encontraba población tlaxcalteca, sino que también se localizaban en menor medida a españoles, ingleses, italianos y estadounidenses. Situación poco usual dentro del estado.
- Paisaje urbano. En Apizaco desde sus comienzos predominio un ambiente urbano comparable con el de la capital y principales ciudades del estado, tales como: Tlaxcala, Huamantla, Santa Ana y Zacatelco, poblaciones donde se le

prestó mayor interés a la imagen urbana. Sus edificios como: los portales, iglesias, quioscos y plazas fueron elementos característicos que junto a los servicios públicos propios de la época daban una imagen de carácter urbano que hacia gran contraste con el medio rural que les rodeaba.

- **Economía.** Las actividades económicas fueron variadas. Se crearon nuevos campos laborales, el comercio se diversificó, haciéndose más grande y variado. El ferrocarril trajo consigo nuevas mercancías a la región.

- **Morfología urbana.** Si bien Apizaco cumple con muchos de los elementos característicos de las ciudades coloniales, también es cierto que guarda diferencias respecto a su trazado y distribución. El parque, ayuntamiento, iglesia principal, mercado entre otros, estaban presentes y distribuidos como en gran parte del país. No obstante, mientras la gran mayoría de ciudades y pueblos se organizaron a partir de su iglesia principal, Apizaco se estableció de acuerdo a la posición de la estación. Su trazado ortogonal es tan característico que la mayoría de sus pobladores cree que esa es la razón por la que se le conoce como “ciudad modelo”.

Sin lugar a dudas lo expuesto en este trabajo no es ajeno a lo experimentado en otras ciudades del país, aunque sí tiene sus propias particularidades históricas que la hacen interesante. Desde su nacimiento, Apizaco ha estado relacionado con el ferrocarril, no en vano su apodo de ciudad ferrocarrilera pero la esencia de aquel apodo no había sido pensando a profundidad. Los estudios históricos realizados hasta la fecha sobre distintas ciudades mexicanas han permitido comprender y comparar las características propias de cada una. En lo que respecta a las ciudades férreas es clara la confrontación entre lo tradicional y establecido contra lo moderno y nuevo. Es decir, no solo las ciudades férreas, sino todas las ciudades conformadas durante la segunda mitad del siglo XIX muestran elementos característicos de las ciudades coloniales adaptados a las exigencias y nuevas necesidades de la sociedad.

Una de las interrogantes con la que inició esta investigación fue precisamente explorar el grado de injerencia del ferrocarril en la formación de Apizaco. Se puede determinar que la influencia que tuvo la industria férrea en la conformación de la ciudad de Apizaco es

incuestionable. En primer lugar, resalta la cuestión económica. De este aspecto surge en primera instancia su clasificación o sobrenombre. Poniendo más atención al aspecto físico de la ciudad, se puede entender mejor su tipología. La estación no solo de Apizaco sino de La Esperanza y Matías Romero demuestran que las estaciones (y talleres si es el caso) fueron el punto de partida para el acomodo y crecimiento de esas respectivas ciudades.

Generalmente la historiografía solo hace hincapié en el aspecto económico de las ciudades férreas, pero nunca pone atención a los aspectos espaciales ni mucho menos trata de complementarlos. Pero quedan las siguientes interrogantes: ¿todas seguirán la tendencia mostrada en este trabajo sobre su ubicación al sur de los centros ferrocarrileros? ¿El modelo de colonia que se buscaba en Apizaco se logró aplicar en otros puntos del país? ¿Qué diferencias hay entre las ciudades creadas por el ferrocarril a diferencia de las que ya existían desde tiempos coloniales y se “modernizaron” con la implantación del tren? ¿Las ciudades modernas/industriales siguen un patrón común? La interdisciplinariedad podría ayudar a responder y aportar respuestas y más preguntas sobre este tema en torno al ferrocarril.

Otro aspecto a resaltar es el papel de los hacendados y empresarios en Apizaco. La historiografía no es clara respecto a este tema, y sin documentos notariales que lo certifiquen, solo queda hacer las conjeturas que se expusieron en este trabajo. Lo cierto es que si los Escandón sobresalen en las páginas de historia de México, en la historia de Apizaco son primordiales. A pesar de los intentos de algunos por borrar cualquier rastro de los Barrón-Escandón en Apizaco esto no es posible. No solo al rediseñar la ruta del ferrocarril, sino que al poner en venta los terrenos de la hacienda de Apatlahuaya hicieron posible el nacimiento de Apizaco. No obstante, conforme pasaron los años aquellos apellidos, junto con sus descendientes fueron relegándose en la historia de Tlaxcala.

Junto con los Barrón- Escandón llegaron nuevos personajes, empresarios que vieron posible la implantación de nuevos comercios e industrias en el *nuevo Apizaco*. Gracias a su poder adquisitivo, se hicieron de terrenos, de inmuebles y de infraestructura que cambiarían el paisaje urbano. Fuera por altruismo, por bondad o con fines económicos, muchos de ellos se mostraron accesibles a la hora de mejorar la imagen urbana no solo de la ciudad, sino del municipio mediante; donaciones de tierras, aportaciones económicas o liderando proyectos.

Los problemas presentados durante la conformación y crecimiento de la ciudad de Apizaco fueron de diverso orden, desde temas de higiene y salubridad, así como la distribución, los servicios, obras públicas y hasta uso de los recursos naturales fueron resueltos por un puñado de hombres. Estos personajes respondían a las inquietudes propias de su época: mejorar la calidad de vida de sus habitantes a través de las mejoras y el mantenimiento urbano. Al igual que como sucedía en muchas partes del país, el espíritu de los ciudadanos por participar de forma activa en el mejoramiento de las ciudades se manifestó a través de las Juntas de Mejora. Si bien, solo se mostró una parte de las propuestas e inquietudes que se presentaban ante el comité, las actas y documentos revelan que se abordaban otros rubros tales como; el desempleo, el ocio, la insalubridad, la educación, la cultura, etc.

Pocos fueron los ciudadanos “llanos” que por iniciativa propia y sin intermediarios se encargaron de proponer ciertas mejoras u proyectos para el bien común. La construcción de un puente, comunicar un poblado con otro, arreglar un camino fueron las obras más comunes y costeables para una sola persona. No obstante, estos ciudadanos debían de gozar con los recursos necesarios para poder financiar dichos proyectos. Por lo tanto, los pobladores con bajos recursos quedaban excluidos y relegados de las obras y mejoras urbanas.

Lo que queda fuera del alcance de esta investigación y sería importante retomar es la red de relaciones sociales y de poder de los integrantes de las juntas. Si bien los miembros de dichas juntas buscaban un bien común, lo cierto es que incrementaban su grado de injerencia e importancia no solo a nivel regional, sino estatal también. A través de las propuestas e iniciativas nacidas en las Juntas, los miembros alimentaban sus relaciones con empresarios, políticos y familias acomodadas, lo que les permitía alcanzar puestos de mayor rango político e incluso adentrarse en el mundo del comercio, como sucedió con la mayoría en el caso de Apizaco. Incluso el mismo tema de las Juntas de Mejoras a nivel estado no ha sido retomado en ninguna investigación hasta este momento.

Los obreros representaron un factor clave en esta investigación. No solo llegaban a desempeñar su trabajo, sino que muchos decidieron asentarse en Apizaco. Gracias a ellos, se creó y se pobló la ciudad ferrocarrilera. Y contrario a lo pensando en un inicio en este trabajo, pareciera que su papel en la ciudad y su conformación quedaron en segundo plano. Aunque

no tuvieron una participación tan activa en los proyectos para mejorar la ciudad, contribuyeron de otra forma. Los trabajadores aportaron la parte cultural, los apodos, las costumbres y la identidad. Estos elementos traspasaron aquellos muros y se asentaron en la ciudad. A través de la lucha sindical lograron adquirir muchos derechos, y en este trabajo se rescata el de la vivienda. A pesar de esto, la adquisición de viviendas obreras o es todo caso de espacios exclusivos para los trabajadores férreos estaban reservadas solo para un sector privilegiado.

Las colonias obreras no solo fueron un derecho adquirido, sino una clara muestra de que eran derechos selectivos. Mientras los trabajadores mejor posicionados en la jerarquía laboral podían acceder a todas las facilidades para comprar, adquirir y/o construir sus viviendas, los eslabones más bajos eran olvidados en estos proyectos. Sin embargo, estas colonias conformaron un parte importante en la ciudad de Apizaco. Ubicadas en las periferias de la urbe, a los costados de las vías, y a pesar de ser habitadas por los sectores mejor acomodados del ferrocarril mexicano se encontraban en situaciones precarias.

La cuestión urbana ha sido tan poco abordada en Tlaxcala, que llega a imponer algunas limitantes. Esta situación no es ajena en el estado, historiográficamente las ciudades pertenecientes a estados pequeños o poco “sobresalientes” son eclipsadas por las grandes urbes. Hasta hace apenas unos años se ha empezado a poner atención a estas pequeñas ciudades y Tlaxcala ha empezado a hacer lo suyo con un par de artículos que sirvieron para guiar un poco este trabajo. Consecuentemente este trabajo buscó demostrar uno de los objetivos fijados desde un inicio: exponer las características de las ciudades férreas en México a través de un caso concreto.

El siglo XX no es una temporalidad muy estudiada por los historiadores en Tlaxcala. Sin embargo, quedan numerosas investigaciones de todo tipo que podrían aportar gran información si se emplean, además, diversas fuentes que solo puede brindar el siglo XX.

La misma historia del ferrocarril da para una investigación por si sola. A pesar de que originalmente esta investigación buscaba enfocarse solamente en la historia del ferrocarril en Apizaco, por diversas razones no fue posible. Sin embargo, la veta más importante sigue siendo la historia misma de la fundación de Apizaco. Aún existen algunos vacíos, contradicciones y demás porque no existe la posibilidad de cotejar la información que nos

dan sus cronistas con los documentos. Sería muy interesante y enriquecedor poder deslumbrar más información sobre un poblado del cual su misma fundación es dudosa.

Las hipótesis y los objetivos que se habían planteado en un inicio fueron cambiando conforme avanzaba la investigación. No obstante, por la misma naturaleza de las fuentes el tiempo, el tema y en consecuencia los objetivos se modificaron. Esto no significa que lo expuesto en este trabajo no sea relevante. Al contrario, se ha aportado información que abre vetas de investigación y nuevas interrogantes en espera de nuevas corrientes, enfoques, filias y sobre todo, en espera de la apertura de los archivos.

Fuentes y Bibliografía

Archivos fotográficos

Archivo privado de Jorge Vargas, fotógrafo del municipio de Apizaco.

Archivo Museo Casa de Piedra Apizaco

Compilación de diversas fotos proporcionadas y difundidas a través de la página de Internet. [https://www.facebook.com /yoamoapizaco](https://www.facebook.com/yoamoapizaco)

Planos y mapas

Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)

Apizaco station. Sin fecha. Fondo Ferrocarril Mexicano (Orizaba), N° 940

Ferrocarril Mexicano. Apizaco. Julio, 1943. Fondo Ferrocarril Mexicano (Orizaba), N° 1993

Ferrocarril Mexicano. Apizaco. Septiembre 12 de 1935. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México (Vía y estructuras), N° 3680

Mapoteca Orozco y Berra

Colección General, Estado Tlaxcala, Conjunto de varios pueblos y haciendas región de Apizaco, Sin año, Sin autor, no. clasificador 10896-CGE-7248-A

Mapoteca del Archivo Histórico de Tlaxcala

AHET, Fondo Mapoteca, Sin sección, Sin serie, año 1988, caja H, exp. 14/2, fojas 1.

Archivos Documentales

Archivo Histórico del Estado de Tlaxcala

AHET, Fondo Histórico, sección Fomento, Serie Obras Públicas, 1925, Caja 1, exp. 12, fojas 26.

AHET, Fondo Histórico, sección Fomento, Serie Industria y Comercio, año 1927, caja 3 , exp. 19, fojas 23.

AHET, Fondo Histórico, sección Fomento, Serie Obras Publicas, año 1929, caja 4, exp.20 ,
fojas 9.

AHET, Fondo Histórico, sección Fomento, Serie Obras Publicas, año 1930, caja 4, exp. 31,
fojas 8.

AHET, Fondo Histórico, sección Fomento, Serie Obras Públicas, 1954, Caja 7, exp. 46, foja 16.

Archivos Hemerográficos

Hemeroteca Nacional Digital de México

La iberia. 5 de septiembre de 1873

La voz de México, 1 de abril de 1873.

Hemeroteca del Estado de Tlaxcala

El Sol de Tlaxcala, 8 de agosto de 1955

El Sol de Tlaxcala, 22 de agosto de 1955

El Sol de Tlaxcala, 23 de agosto de 1955

El Sol de Tlaxcala, 1 de septiembre de 1955

El Sol de Tlaxcala, 3 de septiembre de 1955

Entrevistas

Don Armando N, jubilado y Director del Museo Casa de Piedra

Don Sergio N, maquinista jubilado de Apizaco

Bibliografía

- Aguayo, Fernando y Lourdes Roca (Coord.), *Imágenes e investigación social*, México, Instituto Mora, 2005.
- Almazán, P., *Tratado sobre Caminos Comunes, Ferrocarriles y Canales, Tomo II*, México, Imprenta Literati, 1865.
- Arámburu Garreta, José, *Ensayo histórico de Apizaco*, México, Costa Amic, 1972.
- Arceo Méndez, Antonio, *Desarrollo urbano de la ciudad de Apizaco, 1989-2006*, Universidad Autónoma de Tlaxcala, 2007, [tesis de maestría].
- Bax Gustavo y Eduardo L. Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano*, México, Cosmos, 1874.
- Carpel, Horacio, *La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, España, Ediciones del Serbal, 2002.
- _____ “Jardines y parques en la ciudad, ciencia y estética” en *Redalyc*, núm. 068, 2002.
- Chueca, Fernando, *Breve historia del urbanismo*, Madrid, Alianza Editorial, 1982.
- Ciavatta, María, “Educando al trabajador de la gran “familia de la fábrica” memoria, historia y fotografía” en Fernando Aguayo y Lourdes Roca, coord., *Imágenes e investigación social*, México, Instituto Mora, 2005, pp.354-370.
- Connolly, Priscilla, “Lo público y lo privado de las obras públicas en México: Los primeros cien años” en *Sociológica*, num.22. año 8. p.4, mayo-agosto 1993.
- Contreras Padilla, Alejandra, “la construcción del imaginario de ciudad moderna durante el porfiriato” en *Investigación y Diseño. Anuario de posgrado 07*, México, UAM-X/ CyAD, 2011.
- Cuéllar, Domingo, “Ciudades ferroviarias: perspectiva global y en el largo plazo” en *VI Congreso de Historia Ferroviaria de Mendoza*, noviembre, 2017.
- ,Dávila Gutiérrez, Joel, *Cronotomías*, México, Paginas, 2006.
- Delgado Javier y Juan Pablo Angulo, “Servicio público y cultura urbana en México durante la primera mitad del siglo XX. Una propuesta de estudio desde la historia del abasto de agua” en *Redalyc*, vol. XXIII, num.4, 2017.
- Esquivel, María Teresa, “Seis ciudades mexicanas: contexto histórico y urbano” en Padilla Galicia Sergio, coord. *Seis ciudades mexicanas 1810/ 1910/ 2010*, México, UAM-A, 2011.

Estrada Ramos Juan Uvaldo, María Elizabeth Jaime Espinosa, Jesús Barbosa Ramírez y José Juan Juárez Flores, coord., *El siglo XIX en Tlaxcala Continuidades y rupturas 1808-188*, México, Altres Costa-Amic, 2013.

García Parra, Agustín, *70 años en la vida de Apizaco*, Tlaxcala, ITC/CONACULTA/Gobierno del Estado de Tlaxcala, 2013.

Gresham Chapman, John, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México, SEP, 1975.

Guajardo Soto, Guillermo, *Trabajo y Tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, CONACULTA, 2010, Guajardo Soto, *Trabajo y Tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, CONACULTA, 2010.

Hernández Rojas, Cornelio, *Memoria y Olvido. La fábrica de hilados, tejidos y estampados de San Luis Apizaquito*, México, ITC, 2016.

López Luna, Israel, *La junta de mejoramiento moral, cívico y material del municipio de Puebla: un espacio de acción para la clase empresarial, 1958-1973*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2015, [tesis de maestría]

Meneses, Teresa, en Olimpia Guevara (comp) “Manuel García Méndez. Obra reunida”, ITC-Secretaría de Cultura, México, 2019.

Meyer, Jean, “Barrón, Forbes y Cía.” en *Nexos*, 1 de abril 1981.

Molotla Xolalpa, Pedro Tlatoani, *La arquitectura ferroviaria en México Influencias Importadas y Asimilación de Estilos (1873-1937)*, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, [tesis de doctorado].

_____ “Arquitectura ferroviaria en México. Influencias importadas y asimilación de estilos 1837-1937” en *Memorias del 4º Foro Académico*, 2011.

Monroy, Salazar, *Atlihuetzia y los talleres del Ferrocarril Mexicano en Apizaco*, Tlaxcala, Sede de la oficina de Turismo del Estado, 1939.

Montiel Álvarez, Teresa “Ebenezer Howard y la Ciudad Jardín” en *ArtyHum, Revista digital de Artes y Humanidades*, 9, 2015

Moya Gutiérrez, Arnaldo, *Arquitectura, historia y poder bajo el régimen de Porfirio Díaz, Ciudad de México, 1876-1911*, México, CONACULTA, 2012.

Nava Cabrera, Roberto, *Las estaciones del ferrocarril Mexicano*, México, Solar, 2010.

Nava Rodríguez, Luis, *Historia de Apizaco*, Tlaxcala, Edición municipal, 1996.

Ortiz Hernán, Sergio, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974.

_____ “De estaciones, trenes y paisajes”, en *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio histórico, Cultural y Artístico*, comp., México, CONACULTA, 2010, pp17-54

Parra García, Agustín Jaime ,*70 años en la vida de Apizaco*, México, CONACULTA/ ITC, 2013.

Quiroz Rothe, Héctor, “Elementos para una teoría de la ciudad mexicana contemporánea desde la práctica urbanística” en *Andamios*, vol. 10, núm. 22, 2013.

Ramírez Rancaño, Mario, *El Sistema de haciendas en Tlaxcala*, México, CONACULTA, 1990.

Rangel Vargas, Lucina y Juana María Rangel Vargas, “Estaciones Ferroviarias de México” en *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio histórico, Cultural y Artístico*, coomp., México, CONACULTA, 2010, pp. 55-116

Rendón Garcini, Ricardo, *Breve Historia de Tlaxcala*, México, FCE, 1996.

_____ *El Prosperato. Tlaxcala de 1885 a 1911*, México, Siglo veintiuno, 1993.

Romano Garrido, Ricardo, *La vida en rieles*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala, 2011.

Ribera Carbó, Eulalia, “Plazas, calles y cuadrícula en la traza urbana” en Eulalia Ribera Carbó, *Trazos, usos y arquitectura: La estructura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 2004, p.22.

Sánchez Hernández, Andrés Armando, “Vivienda de los ferrocarrileros en México, Apuntes para comprender su tipología en lo urbano y lo rural” en DECUANUS Revista interdisciplinaria sobre estudios urbanos, núm. 4, vol.4 octubre 2019.

Santibáñez Tijerina, Blanca Esthela, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala. Convergencias y divergencias en los movimientos sociales 1906-1918*, México, BUAP, 2013.

Sedano Ortega, Mauricio, “Los trabajadores del Ferrocarril de Tehuantepec y la huelga “olvidada” de Rincón Antonio (1903)” *Secuencia*, no.96, sep. /dic. 2016.

Semo, Alejandro, *El Ferrocarril en México (1880-1900) Tiempo, Espacio y Percepción*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2019.

Velasco, Alfonso Luis, *Geografía y estadística del Estado de Tlaxcala. Versión facsimilar del original publicado en 1892*, Tlaxcala, Gobierno del Estado de Tlaxcala, 1998.

Vélez Rocha, Covadonga, “De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones del ferrocarril en México” en *Mirada Ferroviaria*, núm. 8, mayo-agosto de 2009, pp.25-41.

Yáñez Rizo, Emma, *Los días del vapor*, México, CONACULTA/INAH/FNM/MNFM, 1994.

Zamacois, Niceto de, *Historia de Méjico*, tomo 18, México, sin editorial, 1882.

Zapata de la Cruz, Jenny, “Tlaxcala: entre la modernización y la frontera del retroceso” en *LuminaR. Estudios sociales y humanísticos*, no.1, junio, 2010, pp. 137-154.



EL ESPACIO, LA CIUDAD Y EL FERROCARRIL. APIZACO, TLAXCALA, LA HISTORIA DE UNA CIUDAD FERROCARRILERA 1866 1970.

Con base en la Legislación de la Universidad Autónoma Metropolitana, en la Ciudad de México se presentaron a las 16:00 horas del día 26 del mes de febrero del año 2021 POR VÍA REMOTA ELECTRÓNICA, los suscritos miembros del jurado designado por la Comisión del Posgrado:

DR. GEORG LEIDENBERGER
DR. MIGUEL ANGEL ARISTEO PINEDA RAMIREZ
DRA. EULALIA LUISA CARMEN RIBERA CARBO



Bajo la Presidencia del primero y con carácter de Secretaria la última, se reunieron para proceder al Examen de Grado cuya denominación aparece al margen, para la obtención del grado de:

MAESTRA EN HUMANIDADES (HISTORIA)

DE: GUADALUPE GISELA MACIAS BERRIEL

y de acuerdo con el artículo 78 fracción III del Reglamento de Estudios Superiores de la Universidad Autónoma Metropolitana, los miembros del jurado resolvieron:

GUADALUPE GISELA MACIAS BERRIEL

ALUMNA

Aprobar

Acto continuo, el presidente del jurado comunicó a la interesada el resultado de la evaluación y, en caso aprobatorio, le fue tomada la protesta.

REVISÓ

MTRA. ROSALIA SERRANO DE LA PAZ
DIRECTORA DE SISTEMAS ESCOLARES

DIRECTOR DE LA DIVISIÓN DE CSH

DR. JUAN MANUEL HERRERA CABALLERO

PRESIDENTE

DR. GEORG LEIDENBERGER

VOCAL

DR. MIGUEL ANGEL ARISTEO PINEDA RAMIREZ

SECRETARIA

DRA. EULALIA LUISA CARMEN RIBERA CARBO

El presente documento cuenta con la firma -autégrafa, escaneada o digital, según corresponda- del funcionario universitario competente, que certifica que las firmas que aparecen en esta acta - Temporal, digital o dictamen- son auténticas y las mismas que usan los c.c. profesores mencionados en ella