

Dos modelos de industrialización rural durante el porfiriato

El artículo describe y analiza dos modalidades de desarrollo industrial no agropecuario en regiones rurales: la gran industria, ejemplificada con la colonia textil de El Salto, Jalisco y la pequeña industria, a partir del caso de la manufactura de sombrero en San Francisco del Rincón, Guanajuato. La hipótesis central es que ambas modalidades de industrialización contribuyeron al surgimiento de diferentes culturas microrregionales del trabajo que tuvieron consecuencias no sólo para el destino de las industrias sino también para organizar y definir el futuro de las localidades donde se ubicaron, la vida y el escenario cultural-laboral de los trabajadores que las hicieron posible.

PATRICIA ARIAS Y JORGE DURAND

A

penas inaugurado y puesto en marcha el ferrocarril Mexicano que unió en 1873 las ciudades de México y Veracruz, el Estado porfiriano inició o continuó, con renovado brío, la construcción de otra serie de vías troncales y ramales hacia distintas regiones del país (Baz y Gallo, 1980).

Un año más tarde, en 1874, se anunciaban como ya iniciados los trabajos del Ferrocarril Central Mexicano que, a través del Bajío guanajuatense, iba a dirigirse hacia dos importantes rumbos de la amplia región occidental del país (Ib.). Una década más tarde, entre 1882 y 1884, con la vía troncal México-León, se inauguraba la comunicación ferroviaria entre ambas ciudades y además con la frontera norte: la estación “Paso del Norte”, en

Ciudad Juárez, estrenaba la relación ferroviaria con la frontera norte y los Estados Unidos. Un poco más tarde, en 1888, con la desviación en Irapuato, Gto., se comunicaban directamente las ciudades de México y Guadalajara, urbe que empezaba a ser la segunda más poblada del país (Coatsworth, 1984).

Las noticias de los efectos del ferrocarril hacia Veracruz y las nuevas vinculaciones intra y extrarregionales que hacía posible ese novedoso medio de transporte de gente y productos deben haber dado mucho qué pensar a las poblaciones y los pobladores del occidente a los que la nueva vía de comunicación podía incluir o excluir, de cualquier modo afectar. De la manera como ellas y ellos pudieron procesar localmente los impulsos del ferrocarril en sus trayectorias económicas, parecen haber surgido varias de las microhistorias y culturas del trabajo que incidieron y marcaron la vida y las posibilidades de algunas microrregiones de la amplia región occidental del país.

Una de esas microhistorias tiene que ver con la manera en que se implantaron, desarrollaron y enraizaron las actividades industriales en el medio rural. Como es muy bien sabido, la industrialización fue uno de los mayores propósitos del porfiriato, uno de los proyectos de mil modos estimulado y cobijado por un Estado excesivamente generoso y permisivo con los empresarios de toda índole.

Por la naturaleza de los empresarios y los requerimientos técnicos de los establecimientos, uno de los modelos de industrialización rural que tendió a proliferar fue la gran industria, en varias ocasiones ligada al sistema de hacienda, al control duro e indiscutible de los trabajadores: la explotación de un mineral, la transformación de algún producto agrícola, la cercanía a nuevas fuentes de energía. Así, un sinnúmero de chimeneas y chacuacos de cementeras, edificios de fábricas textiles, instalaciones de molinos de trigo, ingenios y trapiches, irrumpieron en el paisaje agrario de distintas regiones del país.

Si se deja de lado la industrialización de índole agropecuaria, no cabe duda que las fábricas textiles fueron de las grandes empresas que más se difundieron en el mundo rural de fines de siglo, particular-

mente en los estados de Veracruz, Puebla, Tlaxcala, Jalisco, Querétaro, las cercanías de la Ciudad de México y, en menor grado, en Nayarit, Michoacán, Guanajuato. No es casual entonces que haya sido la rama industrial hasta ahora más y mejor estudiada.

Tres grandes ejes parecen haber guiado la investigación sobre el tema en los años setentas y ochentas: el análisis del proceso de industrialización textil durante el siglo XIX, con hincapié en los factores tecnoeconómicos de la producción (Keremitsis, 1973); el estudio de los trabajadores textiles como uno de los protagonistas del proceso de formación de la clase obrera mexicana y como ámbito privilegiado de movimientos sociales cruciales del sindicalismo nacional (Durand, 1986; Gamboa, 1977; García Díaz, 1981; Heath, 1982; Ramos, 1988); y, finalmente, el esfuerzo por desentrañar la índole de los empresarios textiles en el contexto socio-político que los enmarcaba (Beato, 1982; Urías, 1978).

Pero seguramente hoy por hoy es posible sugerir otro eje, explorar las posibilidades de otra forma de acercamiento que permita captar con mayor precisión lo que en las décadas anteriores quedó menos explícito: el impacto microrregional de la industria textil porfiriana. Acercamiento que puede ayudar a descubrir la manera en que la dinámica fabril afectó y conformó una cultura del trabajo local que influyó no sólo en las trayectorias particulares de la industria textil y sus trabajadores sino sobre todo en la dinámica más general de las vidas y expectativas económica y política de las poblaciones donde se ubicaron las fábricas.

El ejemplo escogido es la fábrica textil jalisciense de "Río Grande", iniciada en 1896 en directa relación con dos grandes adelantos de la época: cercana a la que era entonces una inmensa y bella caída de agua -El Salto de Juanacatlán- que le garantizaba el acceso a la energía hidráulica y eléctrica y a una conexión -El Castillo- con la línea ferroviaria que comunicaba los treinta kilómetros que la separaban de la ciudad de Guadalajara (Durand, 1986).

Pero este acercamiento al impacto microrregional de la industrialización rural porfiriana busca también ser comparativo. Al parecer, durante los muchos años que duró el porfiriato y muy

vinculada al paso del ferrocarril se desarrolló otra modalidad de industrialización rural no agrícola: la manufactura de pequeña escala. Modalidad hasta ahora poco conocida, ciertamente menos difundida. Los pocos ejemplos que se conocen tienden a reforzar la idea de Coatsworth (1984) de que el ferrocarril tuvo un efecto depresivo sobre la producción artesanal, presumiblemente rural y sobre la producción manufacturera de pequeña escala de ciudades también pequeñas (Coatsworth, 1984; De la Peña, 1977).

Pero la historia detallada de algunas microrregiones permite vislumbrar la existencia de otras situaciones donde el paso del ferrocarril estimuló el surgimiento y desarrollo de pequeñas manufacturas, lo que dio lugar a otra cultura del trabajo manufacturero en el mundo rural mexicano. Este proceso parece haber sido particularmente intenso en el estado de Guanajuato donde existía una docena de ciudades, sobre todo abajeñas, que contaban con viejas y bien consolidadas tradiciones manufactureras (González, 1980).

En este caso, el ejemplo escogido es la manufactura de sombrero de palma que desde mediados del siglo pasado se realizaba manualmente en casi todas las casas de las pequeñas poblaciones de Purísima y San Francisco del Rincón. Allí, a pocos kilómetros de esa última localidad, se construyó la estación “Francisco” que, a partir de 1882, empezó a establecer nuevos vínculos intra y extrarregionales para esa pequeña microrregión del Bajío occidental de Guanajuato.

El Salto: una colonia industrial del porfiriato

Ocho años después de que el ferrocarril llegara a Guadalajara, en 1896, don Francisco Martínez Negrete comenzó la edificación de su nueva, moderna y compleja fábrica textil de “Río Grande”, que se convirtió en el último gran proyecto industrial jalisciense del siglo XIX. Don Francisco era un buen conocedor de los negocios comerciales e industriales de la época: de su padre había heredado un gran establecimiento mercantil y con él había aprendido a manejar el giro industrial de los tejidos de algodón (Beato, 1982; Durand, 1986). La

nueva empresa de don Francisco, aunque enclavada en una microrregión rural del centro de Jalisco, marcó desde el principio su distancia y sus diferencias con la vida campesina circundante.

La construcción fabril de “Río Grande” siguió fielmente el modelo decimonónico europeo de fachadas amplias y bien arregladas, que daban cuenta de instalaciones cómodas y ventiladas. Se buscaba transmitir una imagen de progreso y trabajo muy distintas de la que habían dejado los núcleos fabriles oscuros y sórdidos con que se había iniciado la revolución industrial.

Pero no sólo el edificio se adecuaba al estilo industrial europeo. La fábrica se complementaba y de hecho formaba una sola unidad con una extensa zona habitacional prevista para los trabajadores, empleados, administradores y propietarios de la empresa. Espacio que incluía además todos los servicios públicos colectivos: iglesia, escuela, teatro, tienda, correo, dispensario médico, lavaderos e instalaciones deportivas. Hay que decir que la imagen progresista se desvirtuaba un poco al toparse con el local de la cárcel y la enorme muralla que rodeaba a la fábrica y al pueblo y cuyas enormes puertas se cerraban cada anochecer, a las diez exactamente. Paternalismo y coerción eran las claves que sustentaban el funcionamiento de ese modelo industrial (Durand, 1986b).

Así se iniciaron las labores en “Río Grande” y la vida en El Salto, como se llamó a la colonia obrera primero y, más tarde, al pueblo obrero. Porque “Río Grande” fue sin duda una colonia industrial, sistema combinado de industrialización-urbanización que se había iniciado en Inglaterra desde comienzos del siglo XIX y que en poco tiempo había demostrado su viabilidad para acceder y disponer de las tecnologías hidráulica-eléctrica y su eficacia como modelo para asegurar simultáneamente el incremento de la producción y garantizar el control, manejo, enseñanza y reproducción de los trabajadores.

Además del aspecto coercitivo, que sin duda conllevaba, el modelo de colonia industrial resultaba sumamente oneroso no sólo por el elevado costo de la infraestructura inicial sino porque la empresa debía encargarse de su mantenimiento regular: reparación de las

casas desocupadas, cuidado de las zonas comunes y de los servicios domésticos colectivos y privados -agua, luz, drenaje-, de pagar los salarios del sacerdote, el maestro y el personal de limpieza y mantenimiento. Ciertamente la mayor parte de estos gastos se recuperaban a través de la tienda de raya y del propio trabajo obrero, pero no cabe duda que gravaban el costo industrial directo.

En pocos años, con el cambio de propietarios en la empresa, el sistema de colonia industrial se deterioró. Los industriales de reciente cuño tendieron a rechazar el aspecto paternalista del sistema y a exacerbar el sesgo coercitivo y represivo del modelo: querían mantener los beneficios del modelo sin asumir sus costos. Y allí se gestó una de las fuentes más inagotables de los conflictos obrero-patronales en El Salto: las demandas por la calidad de la vida y los servicios urbanos de ese pueblo que poco a poco los trabajadores hacían suyo.

Conflictividad que tenía que ver también con la trayectoria previa de los trabajadores. La mayor parte de los obreros iniciales fueron textiles expresamente traídos o que llegaron de otras fábricas de la República: San Fernando en Tlalpan, Querétaro, Puebla, la cercana Guadalajara. A pesar de su diversidad geográfica, una característica los hacía semejantes: la mayoría había participado activamente en movimientos de resistencia obrera.

En un mundo de proletarios en proceso de radicalización el deterioro de las condiciones de vida en la colonia industrial resultó explosivo: los intentos empresariales por cobrar la renta y los servicios fueron inmediatamente contestados con movilizaciones obreras. A mediados de 1900 se registró la primera huelga en “Río Grande”, que llamó mucho la atención porque fue una de las primeras manifestaciones obreras en Jalisco, estado que había sido particularmente tranquilo en ese sentido (Ib.).

Otra fuente inagotable de conflicto se suscitó en la distancia y diferencia entre “Río Grande” y la población de su entorno rural. Distancia que se manifestó desde el principio en el reclutamiento mismo de los trabajadores. El *boom* económico de la época y los enormes gastos realizados en la naciente empresa, obligaron a iniciar

la producción lo más rápidamente posible, para lo cual requirieron de mano de obra calificada que pudiera empezar a producir de manera inmediata, condición que por supuesto no cumplían los campesinos de Juanacatlán, el poblado más próximo a la fábrica. Así, los industriales eludieron la mano de obra local y los juanacatlenses quedaron al margen de esa posibilidad de empleo y salario fabriles.

Y allí se inició una trayectoria de lucha obrera y resistencia patronal que duró más de cinco décadas, que cambió con el paso del tiempo y, sobre todo, con la transformación de las circunstancias, pero que siempre estuvo enmarcada en los parámetros que le imprimió su origen como enclave industrial y pueblo exclusivamente obrero, combinación indisoluble que marcó el horizonte de las alternativas económicas y de las luchas políticas de los trabajadores y pobladores de El Salto.

Consecuencias y posibilidades de un modelo

Sin duda “Río Grande” llegó a ser muy pronto una de las principales industrias textiles de Jalisco. En la región donde se ubicaba siguió siendo la única y solitaria empresa. Era grande, moderna en tecnología y organización del trabajo, manejada por técnicos extranjeros, autosuficiente en el proceso textil directo -hilado, tejido y estampado- y en las áreas de servicio y mantenimiento industriales. Su producción salía por ferrocarril hacia mercados extrarregionales que eran manejados desde las grandes casas comerciales de Guadalajara que se habían convertido en propietarias de la fábrica.

El modelo industrial textil resultaba irreplicable e inimitable a nivel local: la inversión de capital que suponía la empresa estaba totalmente fuera de los recursos de la población de la microrregión; la fábrica no recurría a ningún tipo de trabajo externo, de carácter más independiente, ni para la producción ni para el mercadeo de los productos. Los obreros conocían muy bien su oficio pero no sabían casi nada de los secretos y avatares del negocio textil a otro nivel.

En el pueblo obrero escaseaban las actividades diferentes al trabajo industrial en la fábrica, se carecía de ingresos que provinieran de fuentes distintas a la del salario fabril. En El Salto sólo había obreros y patronos textiles, unos y otros en una relación cara a cara, nítidamente interdependiente.

Así las cosas, la fábrica era un enclave industrial que tenía un indiscutible impacto sobre el empleo directo y el salario inmediato de los trabajadores, pero con escasas repercusiones en otros niveles de la vida económica pueblerina de El Salto y, menos aún, en la de las otras localidades rurales de las cercanías.

Las peculiaridades del modelo de enclave se combinaban con el origen de los textiles de El Salto. Desarraigados de sus mundos de origen, los obreros y sus familias dependían total y exclusivamente de los salarios obtenidos en la fábrica y tenían que estar siempre disponibles para las exigencias cambiantes de la empresa: cambios de turno, horas extras. En muchos casos eran familias completas, es decir, padre, madre y algunos hijos, las que trabajaban en la fábrica, lo cual incrementaba sus ingresos pero imposibilitaba aún más la realización de labores distintas a la fabril. Los obreros de El Salto eran efectivamente proletarios, gente que lo único que tenía para vivir y sobrevivir era su fuerza de trabajo, en este caso, muy bien calificada.

La relación que se había establecido desde el principio con la cabecera municipal de Juanacatlán reforzaba aún más la relación exclusiva entre la fábrica y los obreros. A la necesidad inicial de empezar con obreros calificados, se unió la demanda obrera de restringir y asegurar el empleo a la gente de El Salto, a parientes y descendientes de los trabajadores originales. El trabajo obrero era indudablemente mejor y el ingreso notablemente superior al quehacer agrícola y a los magros ingresos de los campesinos que vivían en los alrededores. Así, los vecinos de Juanacatlán apenas pudieron aspirar a algunos puestos de limpieza en la fábrica -los peor pagados de todos- y exponerse de paso a las cotidianas agresiones cuando transitaban por el pueblo obrero. Pero también se vengaron. Los de Juanacatlán lucharon denodadamente porque El Salto no dispusie-

ra de ningún servicio municipal, para obligarlos a acudir, siquiera a eso, a la cabecera municipal. Incluso un pequeño mercado ambulante, que a fines de siglo se había instalado en el pueblo obrero, fue obligado a cerrar por presión del municipio de Juanacatlán (Muriá, 1982).

En este clima de mutua animadversión era casi imposible que se desarrollaran alianzas matrimoniales o acuerdos de negocios que diversificaran las actividades y los recursos económicos de los obreros de El Salto.

Todo lo anterior quizá explique tres características centrales de las dinámicas económica y política de la población obrera de El Salto. Por una parte, la enorme dificultad de los salteños para imaginar y poner en práctica actividades económicas, sistemas de trabajo, de empleo y de ingresos, que operasen al margen y de manera independiente de la fábrica textil. Su vida y sus expectativas laborales giraban siempre en torno a la enorme pero única fábrica textil.

Por otra, la imbricación profunda entre demandas fabriles y demandas urbanas, es decir, la facilidad con que se entremezclaban la política sindical con la política de corte municipal. En El Salto se brincaba con inusitada rapidez de los conflictos netamente industriales a los eminentemente de servicios, lo cual tendía a mantener un estado de tensión y confusión permanente en la vida pueblerina.

Finalmente, la trayectoria sindical de los obreros y el contexto socio-político que les tocó vivir en las postrimerías del porfiriato, fueron la mejor escuela para educarlos en un tipo especial de protesta obrera: la acción colectiva en forma de lucha política. La rama textil, protagonista de la bonanza económica del porfiriato, se convirtió también, y quizá por eso mismo, en uno de los laboratorios de las formas de expresión y resistencia obreras que proliferaron en los últimos tiempos de la larga y agobiante dictadura. Los obreros de El Salto aprendieron y se vincularon profunda y sinceramente a la trayectoria del naciente sindicalismo mexicano.

Visto en perspectiva, no cabe duda que los obreros de El Salto fueron buenos discípulos de la escuela política de la resistencia obrera. Con esta tradición habían logrado crear un auténtico pueblo

obrero; habían aprendido a enfrentarse, con bastante éxito, a los patrones en los grandes momentos de la industria textil.

Esta misma tradición fue su recurso años y décadas más tarde. Sólo que las condiciones de la industria textil habían cambiado radicalmente: a partir de los años cincuenta fue una rama industrial drástica e irremediablemente en crisis, donde las cada vez más viejas empresas textiles iban, una tras otra, a la quiebra y la extinción. Sin embargo “Río Grande” no desapareció, en gran medida porque los obreros lucharon por ella como sabían hacerlo: negociando, haciendo efectivos sus viejos apoyos políticos de aquí y de allá, lograron la sobrevivencia de la empresa, su único refugio, aunque fuera sólo para prolongar una historia industrial y una cultura obrera que hoy, día con día, languidece.

San Francisco del Rincón:
un pueblo manufacturero

A fines de la década de 1870, cuando era evidente que el Ferrocarril Central Mexicano iba a llegar a la ciudad de León, en Guanajuato, para desde allí seguir a los Altos de Jalisco rumbo a los estados del noreste y la frontera norte, el jefe político de San Francisco del Rincón, don Tomás Padilla, y el propietario de una de las haciendas más prósperas de la microrregión, don Sebastián García, se fueron a la ciudad de México a negociar que la vía ferroviaria se desviara unos kilómetros hacia el sur de modo que quedara lo más próxima posible a la población de San Francisco. Y, dice la gente, lo lograron (Arias, 1992).

La versión local debe completarse con otra información: allí, en las cercanías se encontraba una enorme propiedad agraria que pertenecía a un renombrado miembro de la élite de la época: don Oscar Braniff, propietario de la hacienda de Jalpa, donde en ese momento se llevaban a cabo importantes obras de riego y se había instalado un nuevo y moderno molino de trigo (Collado, 1987). Como quiera que haya sido, en 1882 entraba en funciones la estación “Francisquito”, a tres kilómetros de San Francisco del Rincón y

última parada del ferrocarril en tierra guanajuatense.

El jefe político local seguramente no sabía con precisión quiénes iban a resultar favorecidos por el tren: en San Francisco no existía actividad alguna especialmente próspera o prometedora y nadie había manifestado interés por instalar allí algún gran establecimiento. De lo que sí estaba seguro don Tomás era que no convenía permanecer al margen de esa tremenda innovación en el sistema de transporte. Y tuvo razón.

En sólo una década San Francisco quedó comunicada vía el ferrocarril con cuatro destinos y regiones claves. En 1882, la estación Francisquito conectó a San Pancho con León (17 kms.), la ciudad de México (433 kms.), Lagos de Moreno en los Altos de Jalisco, con rumbo a Torreón, Coahuila; en 1884 con Ciudad Juárez (1540 Kms.) en la frontera norte y en 1888 con Guadalajara, vía Irapuato (*Enciclopedia de México* 8, 1987).

A la vuelta del siglo ya se había suscitado un fenómeno tan inédito como favorable a San Francisco: el cambio del eje articulador de la economía microrregional, fenómeno atribuible en parte al desarrollo de una actividad comercial próspera pero sobre todo debido al auge que había cobrado una pequeña producción manual casera, que apenas anunciaba la manufactura que más tarde sería.

Hasta la década de los ochenta del siglo pasado el centro de la vida microrregional había estado en Purísima del Rincón, población de poco más de seis mil habitantes, de la cual dependían varias prósperas propiedades agrarias; donde vivían los hacendados y rancheros acaudalados; donde se llevaba a cabo la actividad mercantil de todo ese rumbo del Bajío guanajuatense, donde vivían unas dieciseis mil almas. San Francisco, en cambio, se decía, era una población muy minúscula -apenas dos mil habitantes- que don José Guadalupe Romero recordó como un “pueblo pequeño, con una plaza fea, pocas casas decentes” (1972).

Pero con el ferrocarril todo empezó a cambiar. San Francisco se transformó en un pequeño epicentro de caminos claves que fortaleció y le dio nuevos sentidos a las relaciones de toda la microrregión del Rincón guanajuatense e incluso de una porción de los Altos de

Jalisco en torno a él (Arias, 1992). Purísima fue la gran perdedora. San Francisco se convirtió en el eje que comenzó a articular la vida económica de toda esa microrregión del Bajío occidental: para la gente del Rincón y de la porción oriental de los Altos de Jalisco - Arandas, San Diego de Alejandría, Unión de San Antonio, San Julián- llegó a ser un centro comercial y manufacturero imprescindible. Y esto no deja de ser meritorio si se piensa en la proximidad de León, ciudad que a pesar de sus reiteradas y desastrosas inundaciones aprovechó muy bien los años de paz porfírica para crecer y afianzarse como el centro comercial e industrial indiscutible del estado de Guanajuato.

Ciertamente la agroindustria resultó beneficiada. Una enorme bodega de la hacienda de Jalpa en la estación del tren es testimonio de que la harina, el maíz, el garbanzo y el ganado jalpenses pudieron salir fácil y eficazmente a León y Guanajuato, sus principales mercados. Pero Jalpa no fue la única ni la principal beneficiaria del ferrocarril.

Con el tren, San Francisco se convirtió en el centro de una novedosa y muy próspera actividad: el acopio y embarque ferrocarrilero de los puercos y sobre todo de las aves y huevos que se engordaban y ponían en casi todas las casas de los Altos de Jalisco. La expansión de la cría y engorda del puerco y el pollo, la postura del huevo, mantuvieron y dinamizaron una compleja pero muy eficiente red de “rancheadores” y pequeños compradores de los animales y el producto que los hacían llegar hasta los embarcadores vecindados en San Pancho que, vía el ferrocarril, los despachaban a las tiendas de abarrotes de León y sobre todo del centro de la ciudad de México, a donde llegaban en sólo tres días.

Pero en realidad la actividad que resultó más sorprendentemente favorecida por el ferrocarril fue ese quehacer productivo de muy pequeña escala que se había empezado a practicar desde mediados del siglo XIX en casi todas las casas de Purísima y San Francisco: el tejido de sombrero de palma que se vendía tradicionalmente a los “trajinantes”, arrieros, que los llevaban a vender a las ferias, sobre todo a la de San Juan de los Lagos.

Hasta la década de 1880 la hechura del sombrero era una actividad manual, sobre todo masculina, que se llevaba a cabo en cada casa, de manera independiente y en combinación con las tareas y los calendarios agrícola y ganadero. La trenza, hecha de hilos de palma, se tejía de manera que se formaba primero la copa y después la falda del sombrero. Cada tarde, al obscurecer, los tejedores de sombrero acudían a los locales de los almacenistas de San Francisco que a esa hora abrían los despachos para recibir y pagar el producto que poco a poco conquistaba mercados más lejanos. De allí, los tejedores se iban a los expendios de palma, también en San Pancho, a resurtirse de la materia prima para reiniciar el trabajo a la mañana siguiente. Allí no había patrones ni trabajadores, se trataba de tejedores independientes que entregaban su producto a los comerciante-almacenistas de sombrero.

Con el tren llegaron a la microrregión nuevas ideas, otras gentes, que descubrieron en la calidad y abundancia del sombrero de palma la manera de hacer un buen negocio a nivel nacional. Desde entonces creció como espuma el número de almacenistas foráneos de sombrero que se encargaba de sacar más y más sombrero a vender fuera de San Francisco. Así, propios y extraños empezaron a producir mayores cantidades de sombreros que se vendían cada vez mejor gracias a las rutas del sombrero que el tren inauguraba hacia el centro y, sobre todo, hacia el norte del país donde había menos tradiciones sombrereras con las cuales competir y mucho calor del cual protegerse.

La sombrerería comenzó rápidamente a ganar terreno en la vida local. En sólo dos años -1897-1899- casi se duplicó el número de establecimientos comerciales en la ciudad, en especial los que tenían que ver con la venta de palma y la compra-venta de sombrero, que pasaron de diez a veintiocho establecimientos (Arias, 1992).

Con el auge de la sombrerería se empezó a especializar el trabajo, la hechura del sombrero, pero siempre a domicilio. El almacenista dinamizaba una situación en la que participaban ya tres tipos de trabajadores a domicilio: el tejedor de sombrero, el planchador y la adornadora. Las mujeres, los niños y los ancianos se sumaban al tejido del sombrero, esa tarea que iniciada como masculina permitía

en realidad el trabajo de todos los miembros de una casa y, de ese modo, multiplicaba el ingreso familiar. Cada hogar, como gustan de decir en San Francisco, se transformó en un taller donde toda la familia hacía sombrero.

Pero además, desde allí comenzó a difundirse el tejido de la palma hacia otras localidades del Rincón guanajuatense y de los Altos de Jalisco, donde se instalaron expendios de palma que recogían los sombreros y los llevaban a entregar a los almacenistas de San Francisco. A principios de este siglo se decía que la sombrerería había cobrado tal auge que había hecho escasear “ los brazos para los trabajos agrícolas ... porque con su oficio ganan más de lo que pudieran hacer en aquella industria, porque con los jefes de las familias trabajan las mujeres y los niños” (González, 1904).

Gracias al ferrocarril y debido al auge de la producción fue posible y necesario hacer llegar carros enteros de palma real en manajo proveniente de diferentes lugares de la tierra caliente de Michoacán, en especial de Ario de Rayón. En 1913-14, de los 195 establecimientos registrados en la Receptoría de Rentas, 39, es decir, una quinta parte (20 por ciento), estaban relacionados con la sombrerería: trece expendios de palma, veinte de compras de sombrero y seis talleres. Pero ese fue el año en que la revolución empezó a hacerse sentir en la microrregión y fueron clausurados durante casi cuatro años casi todos los negocios reconocidos. Fue hasta 1919 cuando la vida económica empezó a recuperarse en San Francisco y la sombrerería reapareció con renovada energía como una alternativa de vida para una sociedad profundamente golpeada y minada por la guerra.

Pero ya no fue igual. En la década de los veinte de este siglo fue necesario, y resultó posible, hacer dos grandes ajustes en la producción de sombrero: apropiarse de la comercialización del producto y echar a andar talleres centralizados y mecanizados.

Hasta la revolución, los francorinconenses desconocieron el sistema de mercadeo de su producto, etapa que había estado en manos de los almacenistas foráneos: la gente de San Francisco sabía hacer pero no sabía vender el sombrero. Pero los trenes revoluciona-

rios que pasaban de manera incesante por la estación “Francisco” sirvieron para que, por primera vez, los del pueblo se arriesgaran a salir a “colocar” el sombrero que de todos modos se siguió haciendo en las casas y que se vendía muy bien en todo el país: el “zapatista” hacia las tierras del sur y el “lagunero” hacia el norte. Desde el punto de vista local, cada batalla era un buen negocio ya que dejaba una buena cantidad de sombreros en desuso.

Así, varios jóvenes del pueblo empezaron a aprender los secretos de la comercialización sombrerera, habilidad que pudieron utilizar y acrecentar en la década de los veinte, cuando fue posible reabrir negocios y rehacer las rutas de mercadeo desarticuladas después de casi diez años de guerra. Para aprovechar los mercados que se reiniciaban, los fabricantes tuvieron que contratar gente del lugar que se volvió experta en “viajar sombrero”, es decir, en trazar, recorrer y ampliar las rutas de ese producto. La pequeña escala de la producción y la comercialización hicieron posible que hubiera un proceso de apropiación local del oficio de agente viajero sombrerero por parte de los francorrinconenses.

Al mismo tiempo, algunos conocedores de la sombrerería, también jóvenes, decidieron que había otra forma de aprovechar la nueva situación del mercado: el establecimiento de talleres, es decir, de locales *ex-profeso* donde los trabajadores con maquinaria moderna llevaran a cabo algunas etapas de la producción. Por el ferrocarril, otra vez, comenzaron a llegar ahora diversas y modernas máquinas desde Estados Unidos o de sus distribuidores en las ciudades de México, León, Guadalajara. Así empezaron a desarrollarse los primeros y pequeños talleres, más tarde fábricas de sombrero, que hasta la década de 1960 fueron los principales dinamizadores de la economía y el empleo locales.

Consecuencias y
posibilidades de un modelo

De 1920 a 1960 fueron los mejores tiempos del sombrero: época de grandes innovaciones, de una gran motivación para invertir, para

aceptar riesgos, para aprender e imitarse entre sí. En el rejuego de traer máquinas, productos y sistemas los fabricantes aprendieron a perderle el miedo a la tecnología, a usarla con gran desenvoltura. Aprendieron también a adaptar y adoptar modelos y sistemas de trabajo. En el proceso de hacer sombrero, los francorrinconenses se hicieron industriales.

Pero no sólo eso. La sombrerería fue sin duda la actividad manufacturera que sirvió de matriz para la nueva diversificación de la economía francorrinconense que fue necesaria hacer cuando la fabricación de sombreros comenzó a agotarse: así se inició la industria del calzado, que hoy por hoy, con más de cien establecimientos grandes, medianos, pequeños y muy pequeños, donde se fabrica zapato y tenis, se ha convertido en la opción de vida, trabajo y ganancia más importante de la microrregión del Rincón.

Así las cosas, San Francisco del Rincón parecería ser un buen ejemplo de la manera en que el ferrocarril porfiriano tuvo un impacto dinamizador sobre una pequeña sociedad rural. Allí, la llegada del tren favoreció la expansión de una actividad productiva de pequeña escala no agrícola en el campo; expansión que estimuló asimismo la articulación microrregional en torno a una población a la que poco a poco, sin prisa pero sin pausa, transformó en una pequeña ciudad y en uno de los primeros y mejores ejemplos de desarrollo rural especializado en la manufactura a partir de una actividad de pequeña escala, con base en recursos y gente locales.

Pero la manufactura de sombrero conformó además una cultura del trabajo que está sin duda en el transfondo de la inusual capacidad y habilidad francorrinconenses para poner en marcha y sacar adelante sucesivos proyectos industriales a partir de inicios de muy pequeña escala; que les ha permitido sustituir, modificar, incorporar sucesivos procesos y proyectos económicos a la vida local.

En esta inusual capacidad y habilidad tiene que ver, seguramente, el origen y la dinámica de la manufactura local, dinámica que surgió y se desarrolló al margen de la injerencia estatal, a partir de niveles de operación, cooperación y organización de muy pequeña escala, de esfuerzos muy experimentales tanto en la producción

como el mercadeo de los productos. Estas características de la manufactura, aunadas a la posibilidad de iniciar los negocios con poco capital y mucho esfuerzo personal y de pagar muy barato el trabajo, hicieron posible que se difundiera amplia y profusamente una cultura del trabajo independiente, que reivindica, con múltiples y efectivos ejemplos, la posibilidad de la actividad empresarial por cuenta propia.

En este contexto, la alternativa laboral en una fábrica o taller, los bajos salarios se han aceptado siempre como un etapa de aprendizaje para la instalación de una empresa independiente, nunca como una forma de vida a largo plazo. El negocio propio, aunque sea pequeño, es el objetivo empresarial y el ideal de las trayectorias personales. La movilidad laboral resultante ha sido enorme y no ha dado lugar al surgimiento ni la sedimentación de tradiciones colectivas de lucha y organización obreras, porque nadie quiere serlo. El modelo resulta así profundamente individualista, multiplicador de la proliferación de empresas y empresarios individuales, a lo sumo familiares.

Nota final

Así las cosas, esos dos modelos de industrialización rural no agropecuaria que surgieron en los espacios que el ferrocarril porfiriano fue integrando a la economía nacional, resultaron no sólo distintos en cuanto a la dinámica de las empresas y el destino de sus trabajadores, sino sobre todo diversos en cuanto a las posibilidades de largo plazo, el futuro de las localidades donde se ubicaron.

Aparte de los efectos económicos y culturales sobre las poblaciones directamente involucradas se puede decir que el modelo de enclave tuvo un impacto diferencial sobre el entorno rural que lo rodeaba. Por una parte, ayudó a promover el desarrollo del espacio urbano con que se inició, a la formación del pueblo obrero. Por otra parte, inhibió la relación e interacción con otros sectores y actividades económicas de las cercanías, en especial con los campesinos y las actividades agropecuarias.

El modelo de la pequeña manufactura, por su parte, tuvo un impacto muy limitado en la urbanización de San Francisco; de hecho, más bien tendió a densificar el espacio urbano local, de por sí bastante aglomerado y durante mucho tiempo muy deficiente. Aunque también hay que decir que fue una actividad que enraizó en las áreas rurales de la microrregión y se integró a las sucesivas pero inacabables precariedades de la población microrregional dedicada a las labores agropecuarias.

En términos más generales, y con la indudable ventaja que da la posibilidad de observar lo que en ambas sociedades ha sucedido a cien años de distancia de su origen, se podría decir que la industria de enclave, como la fábrica “Río Grande” de El Salto, fue un modelo de organización particularmente beneficioso para los trabajadores en los momentos en que la rama industrial de que se trate constituye un pivote de las economías regional o nacional. Con la certeza de que la actividad en cuestión forma parte integral de proyectos económicos -o políticos- más amplios, los trabajadores pueden luchar con bastante éxito por mejorar sus condiciones de vida y trabajo. El modelo, sin embargo, parece revertirse en condiciones de crisis. El sistema de enclave parece entonces particularmente inflexible para adecuarse a las nuevas condiciones macroeconómicas y, a nivel micro, incapaz de ofrecer alternativas a sus trabajadores.

Por contraste, la pequeña manufactura rural parece un sistema tremendamente precario, riesgoso e inestable en todo momento, en tiempos de bonanza y en momentos de crisis pero, por eso mismo, ha resultado ser un esquema posible en los tiempos actuales en que se están redefiniendo tan aceleradamente los principios de la industrialización, las reglas del juego de las relaciones obrero-patronales.  

- Arias, Patricia, *Nueva rusticidad mexicana* México, Conaculta, Colección Regiones, 1992.
- Baz, Gustavo y Eduardo L. Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano* Edición facsimilar de la primigenia de 1884, enriquecida con un suplemento preparado por César Macazaga Ordoño, México, Editorial Innovación, S.A., 1980.
- Beato, Guillermo, "Los grupos, las relaciones familiares y la formación de la burguesía en Jalisco". Versión mecanuscrita. 1982.
- Coatsworth, John H, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato* México, Ediciones Era, Colección Problemas de México, 1984.
- Collado, María del Carmen, *La burguesía mexicana. El comercio Braniff y su participación política 1865-1920* México, Siglo XXI Editores, 1987.
- De la Peña, Guillermo *et al*, *Ensayos sobre el Sur de Jalisco*. México, Cuadernos de la Casa Chata, 1977.
- Durand, Jorge, *Los obreros de Río Grande* Zamora, El Colegio de Michoacán, 1986.
- Durand, Jorge, "Entre el auge y la crisis", en: *Relaciones* vol. VII, núm. 28. Zamora, El Colegio de Michoacán, 1986b.
- Enciclopedia de México, 8. *León, Gt* México, Enciclopedia de México, Secretaría de Educación Pública, 1987.
- Gamboa, Leticia, "Los últimos años de predominio de la industria textil en Puebla", en: *Memoria del Primer Coloquio Regional de Historia Obrera* México, CEMSMO, 1977.
- García Díaz, Bernardo, *Un pueblo fabril del porfiriato: Santa Rosa, Veracruz* México, Sep Ochentas, F.C.E., 1981.
- González, Luis, "Ciudades y villas del Bajío en el siglo XVIII", en: *Relaciones* vol. I, núm. 4. Zamora, El Colegio de Michoacán, 1980.
- González, Pedro, *Geografía local del estado de Guanajuato*, Guanajuato, Tip. de la Escuela Industrial Militar J.D.G., 1904.
- Heath Constable, Hilaria Joy, *Lucha de clases: la industria textil en Tlaxcala*, México, Ediciones El Caballito, 1982.
- Keremitsis, Dawn, *La industria textil en el siglo XIX* México, Sep Setentas, 1973.
- Malpica, Samuel, *Atlixco: historia de la clase obrera* Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, 1989.
- Muriá, José María *et al*, *Historia de Jalisco* Tomo IV. Guadalajara, Gobierno del Estado de Jalisco, 1982.

Referencias



Referencias

Ramos Escandón, Carmen, *La industria textil y el movimiento obrero en México*, México, UAM-I, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Cuadernos Universitarios, 1988.

Romero, José Guadalupe, *Michoacán y Guanajuato en 1860* Morelia, Fimax Publicistas, Edición facsimilar, 1972.

Urías, Margarita, "Manuel Escandón: de las diligencias ferrocarril. 1833-1862", en: Varios autores, *Formación y desarrollo de la burguesía en México*, México, Siglo XXI Editores, 1978.
