

La producción manufacturera de Guanajuato en los relatos de viaje extranjeros, 1825–1911

Óscar Sánchez Rangel*

osrangel@ugto.mx

ORCID ID: 0000-0002-8684-1008

Guanajuato's manufacturing production in foreign travelogues, 1825–1911

Resumen:

Este artículo analiza la producción manufacturera de Guanajuato a partir de libros de viaje escritos por viajeros y viajeros europeos y estadounidenses que recorrieron México entre 1825 y 1911. Desde una lectura crítica de los alcances y límites del género de viajes como fuente histórica, el estudio muestra su utilidad para formular preguntas de investigación y reconstruir algunas condiciones del Bajío guanajuatense durante el proceso de mecanización manufacturera en México. Aunque los relatos varían en la profundidad de sus datos, descripciones y observaciones, permiten identificar

rasgos de la producción manufacturera, principalmente textil, en una región cuya fama agrícola y minera ha tendido a dominar la atención historiográfica. Los testimonios examinados revelan percepciones contemporáneas sobre la importancia relativa de Guanajuato dentro de la producción nacional de textiles y otros bienes manufacturados. Asimismo, las fuentes aquí analizadas permiten observar tendencias regionales, como la creciente centralidad de León en la producción manufacturera del estado y la persistencia del artesanado.

Palabras clave: artesanado, Bajío, Guanajuato, León, manufacturas, mecanización, producción textil, relatos de viaje, siglo XIX.

Abstract:

This article analyzes Guanajuato's manufacturing production on the basis of travel

* Universidad de Guanajuato. Lascaráin de Renata 5, 36000, Guanajuato, Guanajuato

books written by European and American women and men who traveled through Mexico between 1825 and 1911. Drawing on a critical reading of the scope and limitations of travel writing as a historical source, the study shows its usefulness for formulating research questions and reconstructing some of the conditions of the Guanajuato Bajío during the process of manufacturing mechanization in Mexico. Although the accounts vary in the depth of their data, descriptions, and observations, they make it possible to identify features of manufacturing

Keywords: artisanal production, Bajío, Guanajuato, León, manufacturing, mechanization, nineteenth century, textile production, travel writing.

production, mainly textile production, in a region whose agricultural and mining reputation has tended to dominate historiographical attention. The testimonies examined reveal contemporary perceptions of Guanajuato's relative importance within the national production of textiles and other manufactured goods. Likewise, the analysed sources here make it possible to observe regional trends, such as León's growing centrality in the state's manufacturing production and the persistence of artisanal production.

Introducción

Entre las décadas de 1830 y 1840 la producción manufacturera mexicana aceleró su transformación mediante la importación de maquinaria moderna, principalmente para elaborar textiles. A pesar de que diversos factores entorpecieron la trayectoria industrial, su crecimiento superó al de la población y el producto debido a la mayor productividad generada por el cambio tecnológico respecto de los métodos tradicionales. Sin embargo, la producción artesanal persistió y el ritmo de la mecanización textil no se repitió en otras ramas; es decir, no hubo un despegue industrial integral (Gómez, 2016, p. 21; Cárdenas, 2015, pp. 121–28). Si bien las particularidades regionales de este proceso histórico se han estudiado, en el caso del Bajío guanajuatense dicho estudio ha sido relativamente menor, aunque sus manufacturas hayan destacado desde la Colonia.

Algunos estudios sobre las manufacturas del Bajío entre finales del siglo XIX y principios del XX identificaron rasgos de la mecanización textil, la localización fabril y la continuidad del artesanado (Aguilar y Sánchez, 2002, pp. 155–61; Guzmán, 2017, pp. 56–62; Sánchez Rangel, 2023, pp. 97–104). Existen trabajos sobre la actividad fabril textil por regiones – que incluyen al Bajío como parte del centro de México – que compararon las tendencias de la producción, así como los factores clave que incidieron en la localización y comportamiento productivo de las fábricas: población, recursos hídricos, accesos a vías de comunicación, materia prima y fuerza de trabajo, principalmente (Beato, 2026, pp. 13–14; 2021,

pp. 141–50, 243–62). Con un interés en los procesos modernizadores, se ha examinado la manufactura de León dentro de las transformaciones sociales, políticas y culturales del municipio y, específicamente, se ha estudiado el calzado como un caso de la modernización industrial nacional (Aranda, 2023, pp. 120–76; Labarthe, 1997, pp. 245–331).

No obstante, nuestro conocimiento sobre los actores y procesos involucrados en la producción manufacturera del Bajío, entre el siglo XIX y principios del XX, todavía es fragmentario e impreciso. En este artículo proponemos que los libros de viajeros tienen alcances y limitaciones como fuente histórica, pero su valor es indudable, de tal manera que examinaremos su contribución al estudio de la actividad manufacturera del Bajío. En particular, planteamos que la literatura de viajes no solo es una fuente de datos para examinar este proceso, sino que contribuye a la diversificación de las perspectivas de análisis. La mirada de las viajeras y viajeros nos permite observar el problema de estudio: la producción de manufacturas en el Bajío guanajuatense, desde los ángulos que les interesó a estos individuos, lo cual puede revelar matices y enfoques de los procesos que resultan menos visibles mediante el empleo de otras fuentes, como las estadísticas o institucionales.

Como veremos, las viajeras y viajeros tenían orígenes e intereses variados y recorrieron diversas regiones de México, lo que influyó en las observaciones y opiniones que desarrollaron en torno al tema que nos ocupa. En esto radica nuestro interés, pues su perspectiva enriquece los caminos para acercarnos a las condiciones y singularidades del Bajío guanajuatense. En este sentido, por ejemplo, resulta útil tener presente que en algunos relatos de viaje distintas ciudades del Bajío fueron definidas como ciudades manufactureras, a lo que se sumaron otras expresiones sobre su dimensión en el contexto nacional. La manera en que estos visitantes formularon y acentuaron algunas de sus observaciones nos proporciona indicios sobre el ritmo y características de los cambios en la producción manufacturera del Bajío.

Conviene recordar que el Bajío se diversificó económicamente desde el siglo XVIII y consolidó una región con intensas relaciones sociales capitalistas, junto con el centro minero de Guanajuato. El Bajío destacó por sus cereales y la producción de tejidos de lana y algodón, entre otras manufacturas (Tutino, 2016, p. 422; Wolf, 1972, pp. 67–75). La guerra de Independencia dañó a esta región, cuya recuperación fue gradual, de modo que las minas comenzaron su reactivación a mediados de la década de 1820 y el mercado de tierras se dinamizó entre esos años y 1850. El Bajío se desindustrializó temporalmente tras la guerra, debido al colapso minero y la reducción demográfica (Brading, 1973, pp. 212–20; Sánchez,

2009, pp. 80–85; Thomson, 1999, pp. 75–77). En 1838 la población del Bajío sumó 634 000 habitantes, más de los 576 000 de 1810, un aumento modesto pero superior al del centro del país. No obstante, el encogimiento comercial del Bajío persistió, por lo menos hasta la década de 1840 (Cárdenas, 2015, p. 109; Serrano, 2001, p. 115).

Al comenzar la vida independiente mexicana, la reconstrucción de esta región era clave, debido a la importancia del centro minero de Guanajuato y del Bajío en la producción de plata y de alimentos y forrajes, respectivamente. Además, el Bajío figuró en los planes para la mecanización de las manufacturas. Lucas Alamán, artífice de la política industrial que se impulsó en esos años, también fue empresario, y en 1826 fundó una fábrica textil mecanizada en Celaya. Alamán (1843, p. 19) planteó que las regiones productoras de manufacturas durante la Colonia, como el Bajío, prosperarían si mecanizaban sus procesos mediante políticas de fomento, principalmente el financiamiento del Banco de Avío, que fundó en 1830. Aunque el proyecto de Alamán en Celaya fracasó, el panorama que vislumbró para la industrialización regional avanzó paulatinamente. Entre 1840 y 1870 funcionaron dos fábricas mecanizadas de textiles en Guanajuato, que se duplicaron dos décadas después – en 1900 eran nueve – pero se redujeron a cinco en 1911, aunque no así la producción. La fabricación de hilaza pasó de 21 528 kilogramos en 1843, a 381 961 en 1911. Además, la agroindustria harinera, la producción de zapatos y los artículos de curtiduría y talabartería contribuyeron a las manufacturas del Bajío y a que prevaleciera como una región económicamente clave para Guanajuato (Sánchez Rangel, 2023, pp. 92–97).

La perspectiva de los viajeros contribuye a que afinemos la lente sobre algunos de los aspectos de la trayectoria general descrita arriba. En especial, planteamos que, a pesar de la contracción económica tras la guerra de Independencia, el Bajío guanajuatense no dejó de ser percibido como una región con perfil manufacturero, de acuerdo con algunos de los testimonios. Esta condición echó nuevas raíces mediante el despegue de la producción textil mecanizada en algunos puntos de la región, aunque los testimonios ratifican la continuidad de las actividades más tradicionales. La producción mecanizada de textiles se desarrolló inicialmente en Celaya, Salvatierra y Salamanca, pero esta modernización temprana no condujo a un despunte de las manufacturas más robusto y diversificado durante el periodo estudiado en dichas ciudades. Esto ocurrió con mayor claridad en León, que aparece con recurrencia en los relatos, a pesar de que la producción mecanizada de textiles se introdujo más tarde que en las ciudades mencionadas. En conjunto, el Bajío guanajuatense afianzó su

carácter aglutinador de las actividades económicas del estado, sobre lo que puede arrojar luz la literatura de viajes.

En la Tabla 1 se concentran los datos fundamentales de las fuentes que examinaremos. Dentro del universo de libros de viaje, seleccionamos a 2 viajeras y 12 viajeros europeos y estadounidenses, dedicados a labores diplomáticas, militares, comerciales, científicas y a la escritura de viajes. Seleccionamos a quienes visitaron el Bajío durante sus recorridos por México, entre 1822 y 1911, y que escribieron sobre la producción de manufacturas en esta región o sobre algún tema relativo con propósitos, temáticas, extensión y profundidades heterogéneas. Para el estudio de estas expresiones investigamos sobre las condiciones en que fueron realizadas y construimos perfiles biográficos de sus autores. Esto último aparece desbalanceado, pues mientras que existen estudios extensos sobre algunos de ellos, en otros casos los datos se encuentran dispersos y escasos de análisis.

Este artículo se compone de una sección inicial sobre la importancia del género viajero como fuente histórica, a la que le siguen tres secciones cuyo eje son los relatos seleccionados acerca de las manufacturas en Guanajuato. Dichas secciones corresponden a tres etapas de la trayectoria mexicana, definidas por la estabilidad o inestabilidad política y el crecimiento económico: la primera etapa – de 1825 a 1836 – fue de relativa estabilidad y recuperación económica, al principiar la vida independiente; la segunda – de 1843 a 1870 – fue inestable y violenta, con escasas consecuencias económicas inicialmente, que luego recrudecieron; la tercera – entre 1870 y 1911 – se caracterizó por una estabilidad política y crecimiento más constantes, además de la inserción económica internacional de México (Gómez, 2016, pp. 27–28; Sánchez, 2009, pp. 66–69).

Para estudiar los relatos seleccionados, los distribuimos en las tres etapas indicadas según su año de publicación. De esta forma, se busca una interpretación de la mirada de estos viajeros, que contribuya a nuestro entendimiento sobre las manufacturas del Bajío entre 1825 y 1911.

Tabla 1.
Datos generales de los viajeros seleccionados

<i>Nombre</i>	<i>País de origen</i>	<i>Propósito del viaje</i>	<i>Periodo</i>
Joel Roberts Poinsett	Estados Unidos	Misión secreta y funciones diplomáticas	1822
Robert Hardy	Inglaterra	Comisionado por una empresa dedicada a la explotación de perlas	1825–1828
Joseph Burkart	Alemania	Empleado de una compañía minera inglesa	1825–1834
Henry Ward	Inglaterra	Funciones diplomáticas	1826–1827
Mathieu Henri De Fossey	Francia	Participación en una empresa de colonización para el Istmo de Tehuantepec	1831–1857
Isidore Löwenstern	Austria	Escritura de un libro de viajes	1838
Albert Gilliam	Estados Unidos	Nombramiento como cónsul en San Francisco California	1843
Lorenzo Castro	Estados Unidos	Atracción de inversiones a México	Varios años, desde 1861
Albert Evans	Estados Unidos	Misión comercial	1869–1870
Emile Castets	Francia	Escritura de un libro de viajes	1883–1884
Thomas L. Rogers	Estados Unidos	Empleo en el Ferrocarril Central Mexicano	1892
Marie Robinson Wright	Estados Unidos	Escritura de un libro de viajes	1892 y 1897
Winefred Howard	Inglaterra	Escritura de un libro de viajes	1895
Adolfo Dollero	Italia	Atracción de inversiones a México	1908–1909

Fuente: Elaborado con base en Burkart (1836/2022), Castets (1886/1999), Castro (1882), De Fossey (1857/2022), Dollero (1911), Evans (1870), Gilliam (1847), Hardy (1829), Howard (1897), Löwenstern (1843/2012), Poinsett (1825), Robinson Wright (1897), Rogers (1893), Ward (1828/1995).

Los relatos de viaje como fuente histórica

El flujo de extranjeros a Hispanoamérica creció durante la década de 1820 y también lo hizo la literatura de viajes, que se enriqueció con los escritos de esos viajeros sobre sus experiencias en las antiguas colonias españolas. El ímpetu de estos andantes abrevaba de la añeja tradición que tenía la crónica viajera entre los anglosajones, además de que influyó el gusto por el exotismo que se difundió por Europa a finales del siglo XVIII. Adicionalmente, los cambios geopolíticos que caracterizaron a las primeras décadas del siglo XIX revitalizaron la literatura de viajes. Políticos y empresarios de Estados Unidos y Gran Bretaña se interesaron en los países que surgieron tras los procesos de independencia hispanoamericanos porque requerían información para afrontar las tensiones internacionales, como una posible reconquista, además de que buscaban oportunidades económicas (Bringas, 2019, p. 58; Cramaussel, 1998, p. 5).

Los escritos inspirados en estas experiencias de viaje favorecieron que un público numeroso se familiarizara con los países hispanoamericanos recién constituidos, pues los libros de viajes tenían gran aceptación comercial en aquellos años (Bernecker, 2003, pp. 43–46; Covarrubias, 2023, p. 21; Ramírez, 2019, pp. 17–18). Así, los libros sobre México eran muy exitosos comercialmente pues, como aseguró en 1843, Löwenstern – uno de los viajeros a quien nos referiremos en este artículo – quizá ningún país despertaba la curiosidad tanto como México (Cramaussel, 1998, p. 9).

El contenido de los relatos fue diverso en función de los perfiles e intereses de sus autores, entre quienes figuraron comerciantes, empresarios, sobre todo del ramo minero, así como soldados, científicos, artistas, diplomáticos y religiosos. Las travesías de estos individuos se realizaron mayormente durante periodos relativamente cortos, aunque algunos prolongaron su estadía, de tal manera que se convirtieron en inmigrantes. Los viajeros comentaron sobre aspectos geográficos y describieron los recursos naturales, como las minas. Tocaron aspectos sociales, incluyendo la organización política, así como la convivencia cotidiana, las costumbres y otras manifestaciones culturales. En materia económica describieron procesos de producción, las vicisitudes del comercio y los transportes, así como los cambiantes gustos en el consumo, mediante la compilación de datos cuantitativos y observaciones. Los asuntos económicos, científicos y tecnológicos ganaron importancia durante el último cuarto del siglo XIX, por el interés que suscitaban las ideas relativas al progreso económico (Bernecker, 2003, pp. 37–43; Covarrubias, 2023, p. 21; Ramírez, 2019, p. 19).

Estos relatos no eran simples reproducciones de la realidad, sino el resultado de la mirada subjetiva de sus autores, lo que le imprime gran

valor como fuente histórica, al tiempo que exige atención para su interpretación crítica, como cualquier testimonio. Los relatos incluyeron tanto exageraciones como equivocaciones, y reflejaron estereotipos y prejuicios euro y etnocentristas. Sin embargo, precisamente este carácter de la fuente es útil para capturar la complejidad del momento histórico, incluyendo el pensamiento dominante en torno a la supremacía blanca y la aceptación limitada de otras culturas. Las apreciaciones de los viajeros fueron selectivas, lo cual les confiere relevancia, pues en muchos casos desvelaron aspectos que no merecían la atención de los mexicanos de la época, porque se diluían en su cotidianidad. Además, por su condición de extranjeros y su desenvolvimiento en diversos ámbitos sociales, estos individuos percibieron su entorno con una sensibilidad distinta a la de los lugareños, por lo que sus juicios, críticas y descripciones ofrecen un ángulo singular para el análisis histórico (Bernecker, 2003, pp. 41–42; Cramausel, 1998, pp. 1–4; Ortega, 2015, p. 153; Ramírez, 2013, pp. 130–31).

Muchos viajeros criticaron las condiciones económicas de los países que recorrieron. Consideraban que la herencia hispánica era la causa de su atraso económico y obstaculizaba su industrialización, por lo que rechazaban la restauración de las monarquías absolutas europeas en Hispanoamérica. Estos viajeros se reconocían como parte del mundo moderno y civilizado, así que marcaron distancia respecto de los países visitados, que describieron como inmaduros y con una población incapaz, ignorante y supersticiosa. Estas características justificaban el dominio de los países avanzados para conducir a los atrasados hacia el progreso. En el caso de México, las opiniones pesimistas agudizaron conforme la inestabilidad política arraigó y su debilidad quedó expuesta tras el arrebato de una enorme porción territorial en favor de Estados Unidos, en 1848. No obstante, si bien en lo inmediato el país se encontraba rebasado por los problemas, en los relatos tendía a vislumbrarse un futuro promisorio. Diversos libros destacaron la riqueza natural del país y enfatizaron su potencial económico, frecuentemente de manera idealizada (Bernecker, 2003, pp. 46–49; Bringas, 2019, p. 33; Covarrubias, 2023, p. 23; Cramausel, 1998, p. 18).

La desindustrialización del Bajío en la mirada extranjera, 1825–1836

México se pacificó relativamente e inició su recuperación económica tras la guerra de Independencia, sobre todo a finales de la década de 1820. Las regiones crecieron diferenciadamente y ocurrió lo mismo entre las actividades económicas que, en el caso de la manufactura, implicó su mecanización gradual a partir de 1830. La calma relativa de estos años se

trastocó con la guerra de Texas (1836), aunque el impacto económico fue moderado (Sánchez, 2009, p. 66). En seguida nos referiremos a un par de diplomáticos, un militar y un geólogo, quienes escribieron sobre el inicio de la vida independiente de México.

El estadounidense Poinsett y el inglés Ward, diplomáticos involucrados en el turbulento inicio de la vida independiente mexicana, fueron quienes iniciaron la literatura anglosajona sobre México tras la independencia. Ambos comentaron sobre las manufacturas mexicanas, aunque a su paso por Guanajuato Poinsett se concentró en la minería y en la agricultura, mientras que solamente Ward se refirió a la producción manufacturera del Bajío.

Poinsett arribó a México en 1822 para recabar información secretamente tendiente a estudiar la conveniencia de que Estados Unidos reconociera al gobierno de Agustín De Iturbide. Poinsett buscaba identificar el potencial económico mexicano y vincularlo con los intereses políticos (Vázquez, 2000, p. 541). De esta experiencia surgió *Notes on Mexico, Made in the Autumn of 1822*, una de las primeras obras anglosajonas sobre México, publicada en 1825 (Ortega, 2015, p. 128; Ramírez, 2013, p. 122). Poinsett recién había sido nombrado primer ministro plenipotenciario en México y su prioridad fue contrarrestar la influencia británica.

Poinsett (1825) informó que entre las manufacturas mexicanas destacaban los textiles y el tabaco, pero que equivalían a la mitad de los 8 millones anuales que había calculado Humboldt. Explicó que la producción era pequeña o de carácter doméstico, empleaba maquinaria defectuosa y muchos procesos eran manuales. Poinsett afirmaba que las prendas de algodón eran de calidad superior, por lo que pronosticaba que los mexicanos consumirían esos productos (pp. 135–37). El diplomático constató lo extendido de la producción artesanal en México, lo que probablemente incluyó al Bajío:

En todos los pueblos se fabrican sombreros, zapatos y talabartería, y hay varias alfarerías. Uno de los oficios más florecientes es el de platero, y se pueden encontrar numerosos ejemplares de este oficio en todas las ciudades y pueblos de México. (p. 137)

Antes de llegar a Guanajuato su atención se detuvo en Querétaro, a la que dedicó un pasaje de su relato para referirse a la producción de mantas y rebozos, pero al proseguir su viaje hacia el Bajío guanajuatense no mencionó la producción manufacturera. Más bien, resaltó la riqueza agrícola regional, además de que dedicó un capítulo de su obra al centro minero de Guanajuato (pp. 184–200). Tal jerarquización en torno a la ac-

tividad económica guanajuatense se repitió más tarde en otros viajeros, reflejo de la fama bien ganada por el centro minero de Guanajuato y la fértil región del Bajío.

Ward participó en la comisión británica para el establecimiento de relaciones con México, que encabezó Lionel Hervey en 1823 y 1824, y fue el primer encargado de negocios de 1825 a 1827. La participación de Ward en estos encargos fue crucial para la negociación del Tratado de Amistad y Comercio de 1826, que contribuyó a la definición de las relaciones entre Gran Bretaña y México. Con esta experiencia, Ward escribió *México en 1827*, que consistió en una reflexión sobre México después de independizarse y en una estimación de su potencial económico. Ward rechazó la crítica despectiva, muy común en varios testimonios británicos sobre México, e influyó en varias generaciones (Fowler, 2018, pp. 265–75). De Sommer planteó en Ward (1828/1995, pp. 14–15) que este inglés actuó como diplomático e historiador viajero, en sintonía con los intereses británicos. Ward sabía que los ingleses desconocían América, por lo que requerían información para orientar sus inversiones y vencer a sus competidores.

Ward emprendió un viaje que lo llevó al Bajío a finales de 1826, para después dirigirse al norte del país. Recorrió Querétaro, cuya actividad manufacturera llamó su atención, misma que consistía en talleres y fábricas de telas de lana, que habían resentido las importaciones de los textiles europeos (p. 550). En Guanajuato le atrajeron principalmente las minas, que fueron centrales en su relato, además de que comentó sobre la agricultura del Bajío, que lo desilusionó porque persistían las secuelas de la guerra de Independencia y la sequía. El diplomático sostuvo que el decaimiento agrícola del Bajío se revertiría con la rehabilitación minera impulsada por las inversiones extranjeras, mientras que la minería se beneficiaría del mejoramiento agrícola porque se abaratarían los insumos. Ward pensaba que Guanajuato se definía por su minería y agricultura, actividades que guardaban interdependencia (p. 574). Desde esta perspectiva, las manufacturas no tenían importancia en la economía de Guanajuato.

Una vez en Guanajuato, Ward explicó que la antes próspera producción manufacturera estaba arruinada en Salamanca y en otros pequeños poblados del Bajío, como Irapuato. Aquí, la población se había reducido y estaba dedicada a la agricultura, aunque había algunos hilanderos y tejedores. Ward no consideró que la actividad manufacturera fuera un factor para la recuperación económica regional, sino que era prescindible:

Las manufacturas de lana y algodón abundaban anteriormente en los pueblos de León, Irapuato, Silao, San Miguel y Salamanca ... pero los rebozos, pañetes, mantas y jerguetillas, por los que eran famosas, ya

han sido remplazados por artículos semejantes provenientes de Europa y de los Estados Unidos. Afortunadamente, su decadencia ha sido gradual durante los últimos quince años, de suerte que no requerirá de una transición muy violenta para dar empleo en algún otro oficio, en que no se deba temer la competencia, a manos así ocupadas. (p. 574)

Ward no estaba preocupado por la desindustrialización que describía, pues defendía una división internacional del trabajo en que México se insertaba como proveedor de plata y de cultivos como el café, el algodón o el añil. En conclusión, según Ward (1828/1995) “Durante el presente siglo, México no puede ser un país manufacturero y probablemente no intente serlo” (p. 40).

Otro inglés que visitó León y Salamanca casi al mismo tiempo que Ward fue Hardy, asistente a los bailes que organizaba Ward en México. El teniente inglés Hardy (1794–1871), llegó a México comisionado por una compañía londinense para localizar criaderos de ostras perleras y bancos de coral. Hardy debía conseguir alguna concesión para esta empresa y, en caso de que fracasara, recabaría datos sobre las minas en Sonora, además de negociar tarifas para las exportaciones británicas a México. La estancia de Hardy en México dio lugar a *Travels in the Interior of Mexico, in 1825, 1826, 1827, & 1828*. Como otros anglosajones, Hardy consideraba que las clases bajas hispanoamericanas eran viciosas y perezosas, aunque tras su viaje opinó favorablemente sobre los indios del norte, como los yaquis (Ávila, 2002, pp. 82–84).

Cuando Hardy visitó León calculó una población de 25 000 a 30 000 habitantes. Se quejó de que los vendedores ambulantes casi obligaban a los viajeros a comprar sus cueros, botas, sillas de montar, bridas y otros productos. Hardy (1829, pp. 497, 501) afirmó que León era el poblado mexicano más famoso por estos artículos de cuero, además de que se producía cuchillería, por lo que León era la Sheffield de México, en referencia al prestigio de esta ciudad inglesa por su producción de hierro, acero y cuchillería. Luego fue a la villa de Salamanca, con 9 000 habitantes y famosa por sus textiles de lana y chales de algodón.

Las manufacturas leonesas también fueron mencionadas por un viajero alemán, quien llegó a México casi al mismo tiempo que Hardy, pero permaneció durante una década. Nos referimos a Burkart (1789–1874), un geólogo y minero, además de profesor y secretario del Ministerio de Minería. En 1825 se trasladó a México como jefe de minería de la compañía inglesa de Talpujahua, Bolaños y Veta Grande. A su regreso a Alemania, en 1836, publicó en alemán *Estancia y Viajes en México durante los Años de 1825 hasta 1834*, que recientemente fue traducido al español. En una

reseña de este libro, publicada en 1840, se afirmó que Burkart había logrado que México fuera menos desconocido en Europa, principalmente en términos geológicos, físicos y geográficos (Flores, 2023, p. 2).

La obra de Burkart abunda en aspectos geológicos, pero también se interesó en el paisaje y las costumbres de los pobladores. La desigualdad social fue un tema frecuente en su escrito, como en un pasaje dedicado al centro minero de Guanajuato en el que afirmó que la ciudad reflejaba la desigualdad imperante entre los dueños de minas y los trabajadores mineros (Burkart, 1836/2022, p. 256).

En 1828 Burkart conoció Querétaro y quedó admirado por su actividad manufacturera, como les había sucedido a Poinsett y Ward. Burkart denotó el gran número de trabajadores del ramo textil y el empleo de maquinaria estadounidense, pero pronosticó que las manufacturas mexicanas sucumbirían frente a las importaciones (p. 253). A su paso por el Bajío guanajuatense, Burkart se refirió a la fertilidad de la región, a los numerosos ranchos y sus cultivos de maíz, pero también observó áreas sin trabajar. Su relato se concentró en la minería de Guanajuato, a la que dedicó buena parte del primer tomo de su obra. Luego de recorrer este centro minero, Burkart pasó por León, que describió como una pequeña ciudad de cierta importancia, donde se manufacturaban muchos artículos de cuero, como sillas de montar, zapatos y botas, entre otros (pp. 284–85).

Como dijimos antes, Lucas Alamán no logró que funcionara la fábrica de textiles de lana que instaló en Celaya en 1826, pero en 1831 fundó allí mismo otra para producir textiles de algodón, con financiamiento del Banco de Avío. Burkart supo que el gobierno mexicano había fundado dicha institución para el fomento industrial por iniciativa de Alamán y mencionó el establecimiento de una siderúrgica como resultado de ese esfuerzo, pero fue escéptico de la industrialización mexicana, como otros extranjeros de su tiempo. En cambio, Burkart subrayó los beneficios del libre comercio porque favorecía la reducción de precios, provecho que había obstaculizado el monopolio español, según aseguraba (pp. 139–40, 183–84). También identificó que los gustos de la gente estaban cambiando por el comercio internacional, lo que se manifestaba en el consumo de artículos de uso común, principalmente trastos, mobiliario y prendas de vestir.

Es claro que los viajeros que recorrieron México poco después de la independencia fueron predominantemente escépticos de que el país desarrollara sus manufacturas. Más bien, consideraron que sus países de origen tenían una ventaja definitiva en este renglón productivo. Desde esta perspectiva, que abrevaba de sus convicciones e intereses económicos, a su paso por Guanajuato focalizaron su atención en la minería y en la agricultura. En cambio, asumieron que persistiría el aspecto menguante

que observaron en la producción manufacturera, como se aprecia principalmente en los relatos de Poinsett, Ward y Burkart. Sin embargo, este último y Hardy dieron cuenta del prestigio que mantuvieron entre los consumidores algunos ramos del Bajío, como la producción artesanal de sillas de montar y chales de algodón.

A pesar de la contracción económica, las observaciones plasmadas en los relatos de viaje ponen en relieve la continuidad histórica que significó la producción manufacturera en la región. Asimismo, la percepción de estos viajeros sobre el prestigio o fama que conservaban León y Salamanca denotan que estaba en marcha un proceso de especialización económica con base en la elaboración de textiles, artículos de cuero, calzado y cuchillería. En las condiciones de la contracción económica posterior a la guerra de Independencia, esta especialización fue una fortaleza en la estructura manufacturera de carácter artesanal, a lo que se sumaron algunas experiencias fabriles durante las siguientes décadas, como veremos a continuación.

Entre mendigos y el silbido del progreso en el Bajío, 1843–1870

Las condiciones de relativa estabilidad y recuperación económica en las que se desarrollaron los diplomáticos y expedicionarios de la sección anterior se trastocaron. La inestabilidad política aumentó en México por la guerra con Texas (1836) y Estados Unidos (1846–1848), aunque el impacto económico fue menos severo en comparación al que provocó la guerra civil y la invasión extranjera, de 1857 a 1867. Sin embargo, durante estos años la industria aceleró su crecimiento, principalmente entre el final de la guerra con Estados Unidos y el inicio de la guerra de Reforma (1849–1857), y durante el Segundo Imperio (1864–1867) (Gómez, 2016, pp. 27–28). Esta sección inicia con el libro de Löwenstern (1843/2012), representativo del pesimismo que se extendió por la creciente inestabilidad de México, aunque tanto este libro como los otros de este periodo – Gilliam (1847), De Fossey (1857/2022) y Evans (1870) – revelaron claros- curos sobre la producción manufacturera, incluyendo la del Bajío.

El austriaco Löwenstern (1810–1859) arribó a México en 1838, durante la segunda presidencia de Anastasio Bustamante. Löwenstern había recorrido regiones de Europa, Asia y África, para luego trasladarse al continente americano y viajar por Estados Unidos, Canadá, Cuba y México. Años después, murió durante un viaje por Constantinopla. El relato de viaje de Löwenstern fue publicado en francés en 1843, bajo el título *Le Mexique. Souvenirs d'un Voyageur*. El autor afirmó que México estaba sumido en el caos y era posible que quedara sujeto a Estados Unidos, por

lo que pronosticaba la instauración de una monarquía europea como solución. Pierini planteó en el prólogo de Löwenstern (1843/2012, pp. 9–11) que el libro de este viajero enfureció a sus contemporáneos mexicanos, quienes lo ridiculizaron y buscaron refutarlo.

Durante su recorrido por Guanajuato, Löwenstern visitó Celaya, sede de la fábrica textil fundada por Alamán, que había tenido un desempeño inestable. Este viajero elogió a Alamán por su inteligencia y talento y explicó que, tras años de actuar en la política mexicana, Alamán estaba concentrado en el desarrollo industrial de México (p. 168). Löwenstern supo del proyecto de Alamán en Celaya e indicó que esta ciudad tenía potencial industrial, pero sostuvo que su principal fortaleza era la agricultura. Esta población de 10 000 u 11 000 personas, le generó la mejor impresión entre las ciudades mexicanas que había recorrido hasta entonces, principalmente por el orden y la seguridad (p. 182). Dicha expresión encomiable es llamativa, mientras que lo es menos su énfasis en el perfil agrícola de Celaya. Un planteamiento que recorre *Le Mexique* consistió en que los países como México debían concentrarse en la agricultura y olvidarse de otras actividades, incluyendo la minería, por los descabros de las compañías extranjeras que habían invertido en este negocio.

No obstante, el énfasis del relato de Löwenstern sobre Guanajuato recayó en la minería. El austriaco dijo que el desempeño de esta actividad era insatisfactorio, sobre todo por el carácter de los habitantes, pues aseguró que los trabajadores robaban mineral sistemáticamente. Conviene distinguir que esta observación fue opuesta a la que hizo de Celaya, pues en este caso destacó el carácter activo de sus habitantes, aunque no abundó en el significado de tal calificativo. En dirección al norte, Löwenstern pasó por León, que describió en los siguientes términos:

La ciudad de León es una de las más industriosas y ricas de la república, aunque de escasa extensión, y su población, lo mismo que la de Silao, asciende tan sólo a 2 000 o 3 000 habitantes. Entre ellos hay muchos tejedores que fabrican rebozos, unos chales estampados de uso tan generalizado entre las mexicanas que incluso las indias semidesnudas se cubren con ellos la cabeza y los hombros, envolviéndose como vestales, a pesar de su casi completa desnudez (sólo llevan unos trozos de cuero alrededor del cuerpo) se envuelven por lo general – a pesar del calor asfixiante – en los pliegues de sus sarapes. (p. 192)

A diferencia de sus expresiones sobre Celaya y León, Löwenstern dijo que Salamanca tenía un aspecto mezquino y melancólico, además de un campanario sin techo (p. 183). Esto concordaba con la percepción de Ward,

quien había encontrado a Salamanca arruinada y distante de su antigua actividad textil, aunque Hardy mencionó la fama de la villa en este rubro productivo.

Una mirada diferente a las de Ward y Löwenstern sobre la villa de Salamanca fue la de Gilliam, quien recorrió México en 1843. Gilliam (1804–1859) era un diplomático originario de Virginia, dedicado al periodismo en Tennessee. En 1843 viajó a México para asumir el consulado de Estados Unidos en San Francisco, sin lograrlo, posiblemente por la tensión derivada de las pretensiones sobre Texas. Como fruto de esta experiencia, en 1847 publicó *Travels in Mexico, During the Years 1843 and 44; Including a Description of California, the Principal Cities and Mining Districts of that Republic; the Oregon Territory, etc.* En esta obra se manifestó convencido de la superioridad civilizatoria de su país y atribuyó a la herencia hispánica el atraso de Hispanoamérica. En consonancia con el nacionalismo y expansionismo de Estados Unidos, Gilliam apoyó la anexión de Texas a su país (Vázquez Guerrero, 2016, pp. 44–48).

En ruta hacia el Bajío, Gilliam fue a Querétaro, que definió como una ciudad de manufactura de algodón (Gilliam, 1847, p. 132). Este viajero opinó favorablemente sobre Salamanca, a diferencia de Löwenstern y Ward, quizá porque acudió en una coyuntura promisoría para su desempeño industrial. En 1843, la familia Valencia había fundado una fábrica de hilados con maquinaria de vapor y telares ingleses, aunque Gilliam sostuvo que las fábricas de Salamanca funcionaban con fuerza animal. En *Travels in Mexico*, Gilliam relató su encuentro con un productor textil:

Salamanca es una ciudad manufacturera, cuyas fábricas de algodón son impulsadas por fuerza animal. El dueño de la Casa de la Diligencia me divirtió mucho con las gracejadas que hacía con un trozo de tela de algodón. Llegó corriendo con él frente a los pasajeros y, mientras mis amigos mexicanos y españoles se agolpaban a su alrededor para echar un vistazo a la tela, los empujó a todos a un lado y con aire triunfante arrojó un extremo de los artículos de algodón sobre mi rodilla, con la actitud de un comerciante. Examiné la mercancía y luego, mirando al propietario a la cara dije, *bueno*, ante lo cual el anciano aplaudió y me palmeó los hombros con alegría, hasta que me cansé. Sin embargo, quise saber más sobre lo que proporcionaría esa tela de algodón a la fábrica y le pregunté a mi anfitrión, *quantum*, a lo que respondió que treinta y siete centavos y medio. Estoy seguro que estos productos pueden importarse a México y venderse por menos de doce centavos y medio. Demasiado por la protección; y considerando que se trata de un país en el que cada palmo puede cultivarse con algodón. (pp. 134–35)

Este pasaje muestra que Gilliam coincidió con otros viajeros en la superioridad de las manufacturas importadas. Sin embargo, Gilliam introdujo un matiz sustantivo, pues abrió la posibilidad de que México produjera manufacturas y compitiera con otros países, siempre y cuando solucionara la falta de combustible. El diplomático observó que a México le favorecía la abundancia y el bajo precio de la mano de obra, lo que no ocurría en Estados Unidos (pp. 187–88).

Gilliam elogió otras ciudades de Guanajuato, por ejemplo, dijo que Celaya era un lugar bello y bien establecido y que Irapuato excedía a Salamanca en su apariencia externa. Destacó el buen aspecto de Silao y su población de 4 000 habitantes. En León paseó por la ciudad, cuya limpieza le sorprendió. El trayecto que realizó por la ciudad de Guanajuato fue nocturno, por lo que su apreciación no fue clara, pero comentó que la actividad minera no era tan intensa como en el pasado, aunque era mayor que en otras regiones mineras del país, ya que la producción se estimaba en un millón de dólares anuales (pp. 137–38).

Cuando fueron publicados los libros de Löwenstern y Gilliam, el francés De Fossey tenía más de 10 años en México y había publicado *Viaje a México* en 1844, pero sobre el Bajío escribió en *Le Mexique*, publicado en París en 1857. Este libro no contiene observaciones sobre las manufacturas de la región, pero veremos que argumentó a favor de los beneficios del desarrollo industrial para la sociedad en su conjunto.

Alberro plantea en la edición en español de este libro, que De Fossey nació en 1805 o 1808, pertenecía a la clase media francesa y estudió en la Academia de Dijon. De Fossey llegó a México en 1831 debido a la inestabilidad política de su país y para sumarse a un proyecto de colonización del Istmo de Tehuantepec, que fracasó. México se volvió residencia del francés, aunque durante la década de 1840 regresó temporalmente a Francia. De vuelta en México, De Fossey apoyó al Segundo Imperio, tras cuya caída abandonó el país definitivamente, en 1867 (De Fossey, 1857/2022, pp. 9–13).

Este francés conoció con profundidad las costumbres y expresiones de la sociedad mexicana debido a su larga residencia. De Fossey realizó actividades educativas, algunas en Guanajuato, lo que facilitó su contacto con grupos sociales más diversos en comparación a otros viajeros. Por esto, Covarrubias (1998, pp. 9–10, 104–108) lo catalogó como inmigrante y a sus escritos como reflexiones sociológicas. Desde esta perspectiva, De Fossey criticó a los viajeros que propagaron una imagen denigrante de México, como Löwenstern o madame Calderón de la Barca.

En México, De Fossey se dedicó a la divulgación de la enseñanza, fue profesor, participó en la creación de escuelas y se desempeñó en la for-

mación de docentes, para quienes publicó textos metodológicos, además de que impulsó la educación de las mujeres. Parte de esto lo desarrolló en Guanajuato, pues en 1853 asumió la preparación pedagógica de los primeros estudiantes de la Escuela Normal de Guanajuato y posteriormente fue profesor del Colegio del Estado (Galván, 2009, pp. 21–22).

El capítulo final de *Le Mexique* está dedicado a Colima, Jalisco, Guanajuato y Querétaro, que De Fossey recorrió en 1854, e incluyó comentarios sobre la industria mexicana. De Fossey subrayó los beneficios económicos y morales de la industria, ya que implicaba algo nuevo y el empeño creativo de su ejecutante. Así, consideraba que México prosperaba y se moralizaba gracias al crecimiento industrial, cuyo freno era el clima político y la ineficiencia administrativa (Covarrubias, 2023, pp. 23–24). Según este inmigrante, la principal industria fabril mexicana era la de telas de algodón de consumo popular y contabilizó 43 fábricas en el país, en las que trabajaban 10 816 obreras y obreros (De Fossey, 1857/2022, p. 333). Más de la tercera parte del capítulo XII en *Le Mexique* está dedicado a la minería guanajuatense y también se menciona a Hércules, la fábrica textil queretana, descrita en el diario como el establecimiento más grande de su género en México, que anualmente consumía 15 000 quintales de algodón y empleaba a 3 000 obreros (p. 333).

Tras recorrer Guadalajara, De Fossey llegó a la ciudad de León, sobre la cual le informaron que contaba con 100 000 habitantes y distinguió que, a pesar de la fertilidad de sus tierras y el comercio, tenía fama de ser pobre, por lo que la vida era muy barata (p. 322). El viajero destacó la fertilidad de Irapuato, Salamanca y Celaya, pero planteó que:

Lo sorprendente es que, en el seno de tanta abundancia de los bienes de la tierra, se encuentran más mendigos que en otras partes. Ellos pululan en las ciudades pequeñas del Bajío. En cuanto se detiene la diligencia, un círculo de pordioseros desaharrapados, de ciegos y de lisiados se forma alrededor de las puertas. Sus ruegos son tan insistentes que, pese a que la mendicidad desvergonzada inspira poco interés, no es posible quedarse indiferente. Se les arroja de inmediato una limosna para librarse de estos importunos. (p. 332)

De Fossey relacionó este hecho con las desfavorables condiciones laborales de los peones en las haciendas del Bajío, pues apenas recibían un salario de 2 reales diarios, y el reparto de las cosechas con los hacendados era injusto. En consecuencia, pronosticaba una vejez miserable para estos trabajadores (p. 471).

Conviene detenerse en esta observación, pues es un indicador de la debilidad del mercado que es necesario problematizar en futuras investigaciones. El Bajío destacaba por su densidad demográfica y urbanización, lo que se asocia con un mercado que demandaba productos manufacturados, pero se ha reparado menos en los niveles de vida. Es probable que los bajos ingresos debilitaran la demanda de manufacturas y, en particular, hayan incidido en el desenvolvimiento irregular de la producción textil fabril del Bajío respecto de otras regiones más dinámicas del centro de México, como ha demostrado Beato (2026, p. 23). De acuerdo con Haber (2010), la pobreza de gran parte de la población debilitó el mercado nacional de productos manufacturados (p. 423), por lo que sería útil indagar si este problema se intensificó en el Bajío, siguiendo la observación planteada por De Fossey.

Tres lustros después, Albert Evans coincidió con De Fossey y otros viajeros que le precedieron en cuanto a la importancia de Hércules. En *Our Sister Republic: A Gala Trip Through Tropical Mexico in 1869–1870*, publicado este último año, Evans dijo que esa fábrica era la más grande de México. Albert Evans (1831–1872) fue un explorador y escritor de New Hampshire, quien se desempeñó como corresponsal y periodista en Chicago, Nueva York y San Francisco. En 1863 se convirtió en editor local de *The Daily Alta California* en San Francisco. Colaboró con el gobernador de California durante la Guerra Civil y fue nombrado coronel. Evans murió al hundirse su barco en un viaje a Cuba y al año siguiente apareció su libro *Á La California: Sketches of Life in the Golden State* ("Mark Twain's", s.f.).

Fue en Celaya en donde Evans escuchó por primera vez el silbido de una máquina de vapor en México. Tal sonido se empleaba en una fábrica de textiles para llamar a los trabajadores, entre quienes había algunos antiguos soldados. Esto es significativo, pues aquel sonido representaba el progreso y las observaciones de Evans matizaban las de otros viajeros que le precedieron. Waddy Thompson, ministro plenipotenciario estadounidense en México, había escrito en *Recollections of Mexico*, publicado en 1846, que:

Mientras en nuestras capitales y ciudades no oís sino el activo zumbido de la incesante industria y el penetrante silbido de las máquinas a vapor; en las suyas no se percibe otro sonido salvo el redoble de los tambores y toques de pífanos. En tanto que nosotros hemos estado construyendo caminos de hierro, ellos han estado haciendo revoluciones. (Ortega, 2015, p. 164)

Our Sister Republic relata el viaje que realizó Evans entre 1869 y 1870, como miembro de una misión comercial dirigida por el antiguo secretario de estado estadounidense, William Seward. Evans se expresó favorablemente de México y afirmó que podía convertirse en el paraíso del mundo por sus riquezas ilimitadas (Iturriaga, 2017, pp. 97-98). Sin embargo, los grabados del libro revelan una mirada racista, cargada de estereotipos sobre la supuesta incompetencia de los mexicanos. A los estadounidenses se les representa poderosos, pero a los mexicanos pequeños y agradecidos. En una imagen aparece Seward viajando en un palanquín sobre rieles de madera sujetos a burros, mientras que los trabajadores mexicanos están parados, con la cabeza al nivel del palanquín. Otra lámina muestra un comerciante de guayaba arrodillado que besa la mano de Evans, quien dice que ese fruto es desagradable. En conjunto, este discurso buscaba justificar que Estados Unidos se erigiera como protector de México (Tuley, 2016, pp. 2-3).

Por otro lado, la obra de Evans contiene descripciones valiosas sobre las manufacturas en Celaya y León. Evans conoció la Sociedad de Zempoala, la fábrica de textiles celayense dirigida por el comerciante vasco-francés Justo León Carresse. Evans explicó que este comerciante había llegado a México sin capital e hizo fortuna mediante el contrabando de telas de su fábrica hacia la Confederación del Sur, durante la guerra civil. La fábrica tenía medio millón de dólares de capital, empleaba maquinaria y producía sarapes, mantas y pantalones. Más tarde, la fábrica cambió de propietarios y siguió activa a finales del siglo XIX. Evans (1870) la describió de la siguiente forma:

Este establecimiento emplea a seiscientos hombres, mujeres y niños, y sostiene a la mitad del poblado. La lana que se utiliza es tosca, un artículo común y corriente, que cuesta doce centavos la libra y que se produce en el país, mientras que las maderas tintoreras provienen de Guadalajara. El maestro tintorero gana setenta dólares por semana y los trabajadores ordinarios perciben dos dólares, en el caso de los muchachos, y de tres a cuatro dólares las mujeres y los hombres. La mayoría de los empleados son hombres, entre los cuales figuran treinta oficiales del Ejército Imperial del difunto General Mejía, quienes parecen encontrar en el hilado de lana y en el tejido un negocio más lucrativo que luchar, en el siglo XIX por el vano esfuerzo de fundar nuevos imperios, cuando los viejos se desmoronan y se tambalean hacia su caída.... Se fabrican sarapes, que valen de dos a cinco dólares por pieza, mantas, así como robustas y gruesas casimieras rayadas de todos los colores, de las cuales, por último, se vende un modelo para un par

de pantalones a dos o tres dólares. La maquinaria proviene de Estados Unidos. El edificio y la maquinaria costaron cuatrocientos mil dólares y adicionalmente el negocio emplea un capital activo de quinientos mil, que es muy rentable. (pp. 215–16)

Resulta un misterio que Evans pasara por Salvatierra sin mencionar a La Reforma, una enorme fábrica de tejidos de algodón originalmente establecida en Celaya, pero trasladada a Salvatierra a mediados del siglo XIX. Evans escribió en su diario que en este poblado abundaba el agua y que era conocido por ser el más próspero de México. En efecto, un factor fundamental para la localización de las fábricas de textiles de algodón fue la disponibilidad de agua, lo que contribuyó al funcionamiento de La Reforma que aprovechó el flujo del Lerma. Esta fábrica y Hércules, localizada en Querétaro, influyeron decisivamente en el crecimiento de la producción del Bajío, sobre todo hacia la década de 1870 (Beato, 2026, p. 21).

Gran parte del relato de Evans fue acerca del centro minero de Guanajuato, igual que otros viajeros, pero aquí tuvo una experiencia relacionada con nuestro tema de interés. Evans cuenta que no encontró botas a su gusto en las tiendas de la ciudad de Guanajuato, pero le atrajeron las de un vendedor ambulante. Eran botas para piernas cortas, tenían cubierta de piel de ante y suelas de formas fantásticas, sujetas con clavos metálicos. El vendedor informó que las botas habían sido elaboradas en León, mientras que el coronel comprobó que no le calzaban. Evans ya había visitado León, que describió como uno de los poblados mexicanos más prósperos —o menos decaídos—, habitado por algunas familias ricas, pero principalmente por comerciantes, zapateros, talabarteros, sombrereros, tejedores de rebozos y sarapes, artesanos de artículos metálicos y de otras manufacturas (Evans, 1870, p. 173). Horas después de su encuentro con el vendedor, el viajero volvió a su hotel y aquél lo esperaba con las botas adecuadas, mismas que, según Evans (1870) “...si hubiesen sido elaboradas para mí en Nueva York no me habrían ajustado tan bien.” (p. 192). Esto no impidió que Evans regateara al vendedor, quien aceptó bajar el precio de cuatro dólares a tres y medio.

A diferencia de los relatos de la sección anterior, los viajeros expresaron que México podía beneficiarse de la industria y mencionaron algunos factores a su favor. Tal fue el caso de Löwenstern, quien percibió que Celaya tenía potencial industrial y una población activa. El puntilloso crítico Albert Gilliam, apuntó hacia la abundante y barata fuerza de trabajo como factores que favorecían la industrialización, aunque el abasto de combustible era una limitante. De Fossey consideró que México podía beneficiarse del desarrollo industrial, aunque anotó el freno que impli-

caba la inestabilidad prevaleciente y se refirió a la pobreza extendida, lo que posiblemente le restó fuerza al mercado. Estos viajeros atestiguaron algunos rasgos de la incipiente mecanización de la producción textil del Bajío y constataron la permanencia del artesanado, refiriéndose principalmente a León.

A pesar de la recuperación gradual de la producción manufacturera después de la guerra de independencia y las novedades que trajo la industria fabril de textiles, el fenómeno industrial en el Bajío guanajuatense no era lo suficientemente llamativo. La estructura tradicional, con la minería y la agricultura cerealera al centro, mantuvo una relevancia predominante en los testimonios de viaje. De acuerdo con el análisis comparativo de Raquel Beato sobre la manufactura fabril de algodón del centro de México, en el Bajío había menos fábricas que en el resto de las regiones y se caracterizaban por una gran heterogeneidad en cuanto a su capacidad productiva (Beato, 2026, pp. 16 y 19). Frente a la poderosa Hércules de Querétaro, que Gilliam, De Fossey y Evans visitaron antes de internarse en Guanajuato, la producción textil que observaron en el Bajío guanajuatense resultó menos deslumbrante. No obstante, la descripción de Evans sobre la fábrica textil de Zempoala es rica en detalles, como su observación acerca de que los trabajadores sostenían a la mitad del poblado, que nos aproxima a la relevancia adquirida por el establecimiento en su entorno.

Fábricas y talleres del Bajío guanajuatense en la ruta ferroviaria, 1882-1911

A partir de la década de 1880 México profundizó su inserción económica internacional y creció. La industrialización fue más constante por la protección arancelaria y la depreciación del peso, que le dieron competitividad. Las redes ferroviarias cruzaron al país, vincularon a las principales ciudades y contribuyeron a la integración de los mercados. El mayor consumo interno y las nuevas tecnologías favorecieron una creciente producción, sobre todo de bienes de consumo, como textiles, cerveza, cigarros y jabón, así como de algunos bienes intermedios, principalmente papel, cemento, vidrio, fierro, acero y químicos básicos. No obstante, diversos problemas obstaculizaron el fortalecimiento del mercado y el acceso a las fuentes de capital (Gómez, 2016, p. 28; Haber, 2010, pp. 412-27).

A continuación, seguiremos a viajeras y viajeros que subrayaron en sus libros que México se modernizaba. Dichos escritos incluyeron observaciones sobre las manufacturas guanajuatenses, que ratifican la persistencia de la producción doméstica, sobre todo en León, pero también el aumento

de las fábricas mecanizadas de textiles y de otra clase de productos en dicha ciudad, así como en Celaya, Salamanca, Salvatierra e Irapuato.

A principios de la década de 1880 fue publicado *The Republic of Mexico in 1882*, del agente comercial texano Castro, quien intentaba atraer inversionistas e inmigrantes a México. Castro era hijo de un empresario francés, contratista en la colonización de Texas y fundador de Castroville, en 1844 (Ahr, 2003, p. 128). El libro de Castro no se presenta como una obra dentro del género viajero, sino como una monografía sobre México, con un énfasis en la minería. No obstante, el contenido del libro se basa en las experiencias y observaciones personales de Castro durante sus recorridos y temporadas de residencia en México, que realizó desde la guerra de secesión estadounidense. Adicionalmente, el autor consultó a Humboldt y Lucas Alamán, entre otros, así como diversas estadísticas (Castro, 1882, pp. III-IV).

Castro indicó la existencia de varias fábricas en Guanajuato: de algodón crudo en Salamanca, para el hilado del algodón en Salvatierra y de casimires de lana de muy buena calidad en Celaya. Sin embargo, el texano enfatizó el caso de León, que definió como una ciudad manufacturera, que producía las mejores sillas de montar y pieles del país. Explicó que desde 1865, León era la segunda ciudad más poblada de México, con 166 000 habitantes, aunque parecía un pueblo de 10 000 o 20 000 habitantes (pp. 41-42). Un testimonio que ratificó lo dicho por Castro sobre León corresponde al viajero francés Castets, cuyo recorrido de 1883 a 1884 dio lugar a *Mexique et Californie*, publicado en 1886. Castets (1886/1999, p. 379) dijo que la industria y el comercio de León estaban muy desarrollados, de modo que en todo el país se bebía la cerveza de León, así como los productos de sus tenerías y fábricas de zapatos, sombreros y tela.

Rogers escribió en términos semejantes a los anteriores en *Mexico? Si, señor*, publicado en 1893, que narra la travesía del autor en el Ferrocarril Central Mexicano, desde la ciudad fronteriza de Ciudad Juárez a la Ciudad de México. La empresa ferroviaria editó la publicación para promover el comercio y los viajes en ferrocarril a México entre los estadounidenses, a quienes estimulaba diciendo que su seguridad estaba garantizada (Frazer, 2006, p. 91). Rogers (1893) describió la actividad manufacturera de León de la siguiente forma:

Bajando hacia el valle, pronto llegamos a León, una ciudad grande y floreciente, conocida por sus manufacturas, deliciosamente situada en medio de jardines a orillas del Río Turbio. Los leoneses están convencidos, al igual que el viejo curtidor, que después de haberlo dicho y hecho todo, no hay nada como el cuero. Aquí se fabrica el cuero y se

transforma en zapatos, sandalias y sillas de montar. León se deleita con el rebozo y centellea con el zarape. El rebozo es el manto universal de la mujer, o el manto universal de la mujer en México.... León produce miles y miles de zarapes y rebozos anualmente, y también grandes cantidades de jabón, cubiertos y loza común. Solía ser la segunda ciudad de la República, pero según los últimos datos es la sexta en población.... León tiene toda la apariencia de frugalidad. Toda la gente parece estar ocupada, y sus casas, muchas de ellas de piedra, evidencian los frutos de un trabajo lucrativo. Gran parte de la producción se realiza en casa. El antiguo telar manual es un mueble más frecuente que el piano y su funcionamiento es constante. (pp. 84–87)

Es importante considerar que el discurso de este viajero está sesgado, en la medida en que el objetivo de su libro era claramente promocional, aunque no se identifica una discordancia sustantiva respecto de las expresiones de los otros viajeros. En especial, el énfasis en torno al dinamismo económico de León y el peso de la producción manufacturera artesanal es reiterado. Rogers prosiguió hacia Silao e Irapuato, donde observó sus cultivos de maíz y fresa, respectivamente. Luego comentó que la estación ferrocarrilera de Salamanca era conocida como la estación del sombrero de palma, que era el artículo comercial más importante de la ciudad, además del caolín y diversos artículos de piel (p. 94). Rogers comparó a Celaya con León por su ambiente bullicioso y mencionó la producción de jabón, rebozos y artículos de lana y algodón. Pero lo que más le atrajo fue la producción de dulces, por lo que definió a Celaya como el gran “Candy town” de México, cuyos dulces eran mejores que los de Huyler, la famosa dulcería de Nueva York (p. 95).

La magnitud de la producción doméstica en León fue apreciada por la baronesa inglesa Howard of Glossop (1844–1909), quien viajó a México en 1895 y publicó *Journal of a Tour in The United States, Canada, and Mexico*, en 1897. La baronesa viajaba con su bastón de alpinista y un cuaderno de dibujo, pero su distintivo fue que moderó sus elogios, a diferencia de otras viajeras aristocráticas victorianas (Robinson, 1990, p. 115). En su viaje ferroviario a León pasó por Lagos, que describió como un próspero pueblo manufacturero de 40 000 habitantes. La baronesa contabilizó 100 000 habitantes en León, quienes elaboraban artículos de cuero bordados con oro y plata para las personas y los caballos. Howard (1897) describió el ambiente de la estación del ferrocarril en León:

En la estación, hombres y mujeres con atuendos pintorescos exhiben hermosos ejemplares [de artículos de cuero]; y se ofrecen enormes

sombreros, algunos por un dólar, otros por veinte o treinta. Intentan persuadirte para que compres con las sonrisas más insinuantes, pero son demasiado educados como para presionarte si ven que no estás dispuesto. Sus voces suaves y modales corteses son tan encantadores que sería demasiado cruel negarse, y uno siempre termina comprando alguna bagatela. (p. 123)

Poco después, la escritora estadounidense Robinson Wright, especialista en literatura de viajes, publicó *Picturesque Mexico*, en 1897. Robinson Wright (1866–1914) escribió libros de éxito comercial sobre Brasil, Bolivia, Chile, Perú y México. Eran ediciones bien ilustradas, con información de distintas fuentes y observaciones personales. Robinson Wright visitó México en 1892, para preparar un número especial del *New York World* (Marie Robinson, s.f.). Tras un segundo viaje escribió *Picturesque Mexico*, para promover las riquezas y las oportunidades comerciales de México entre los inversionistas estadounidenses, pues estaba convencida que ambos países tenían intereses comunes. Robinson Wright (1897, pp. 15, 444) destacó la modernización emprendida durante la presidencia de Porfirio Díaz y sostuvo que ningún país tenía un futuro tan glorioso como México.

Robinson Wright afirmó que la extracción de plata era la industria más importante en Guanajuato, aunque realizó su viaje cuando este centro minero apenas se reactivaba mediante inversiones extranjeras, principalmente estadounidenses. Después fue a León, que caracterizó como una gran ciudad manufacturera, donde se producía ropa de cuero con bordados de oro y plata, que compraban las clases altas. Según Robinson Wright, la fama de las manufacturas leonesas – zapatos, rebozos, sillas de montar, espuelas, pequeños herrajes, cuero, entre otros – era de origen novohispano (p. 268). En *Picturesque Mexico* destaca un pasaje sobre la manufactura doméstica en León:

León es, ante todo, una ciudad de pequeñas fábricas. En miles de casas funcionan telares manuales para la producción de mantas y rebozos, además de pequeñas fábricas de zapatos dispersas por toda la ciudad, donde se ve al jefe de familia trabajando en la habitación del frente, asistido de vez en vez por su esposa y los jóvenes miembros de la familia. Esta es una característica prominente y constante de esta pintoresca ciudad. La limpieza general de las calles es notoria. No hay un barrio pobre. Las casas de las clases acomodadas y trabajadoras se encuentran juntas en cada manzana. Hay kilómetros de calles de casas de un piso, con frentes encalados y pequeños jardines o patios en la parte trasera, donde viven los obreros. Es común que los miembros

de una familia se dediquen a oficios diferentes. Zapateros, reboceros y mujeres trabajadoras, todos dentro de la misma familia. Uno de los momentos interesantes en la ciudad ocurre los domingos por la mañana, cuando los artesanos llevan sus mercancías por las calles para venderlas o para entregarlas a sus empleadores. Hombres cargados de zapatos, sillas de montar, cuero, ropa, rebozos, espuelas, pequeños herrajes, etc., se agolpan en las aceras, ansiosos por culminar su trabajo de la semana antes del mediodía. (p. 269)

Robinson Wright vio en Celaya las fábricas de la familia González, que describió como fábricas bellas, rodeadas de un pequeño caserío, donde se fabricaban telas finas de lana, cuya calidad era igual o superior a las producidas en Europa. A Salamanca la describió como una ciudad pequeña y activa, famosa por sus artículos de palma y cuero. En el caso de Salvatierra, poblada por 10 000 habitantes, destacó su comercio y una fábrica de lana, que le confería importancia manufacturera a la ciudad. Asimismo, comentó que Acámbaro era el pueblo mexicano más agradable porque mantenía su esencia, aunque se había convertido en un importante cruce ferroviario, mientras que Irapuato era una próspera ciudad comercial de unos 14 000 habitantes, renombrada por su producción de fresa. Robinson Wright comentó su predilección por el clima de Silao, mientras que San Miguel le pareció el más pintoresco de los pueblos mexicanos, conocido por sus aguas termales (pp. 267–70).

La importancia de la producción doméstica en León se aprecia en la obra de Dollero (1872–1936), quien era un escritor e historiador italiano, dedicado también a las inversiones. De origen aristocrático, vivió en algunos países latinoamericanos sobre los cuales escribió (Iturriaga, 2022, p. 355). Dollero viajó por México entre 1908 y 1909, lo que dio origen a *México al Día*, editado en 1911 en varios idiomas. En la presentación de la versión en español, escrita en septiembre de 1910, Dollero (1911, p. 7) planteó que quería demostrar que México era atractivo para las inversiones y tenía un gobierno firme y moderno. Dollero constató la renovación del centro minero de Guanajuato mediante capitales extranjeros, aunque su relato priorizó otras zonas del estado, principalmente del Bajío. El italiano observó que aquí dominaba la agricultura, pero la actividad industrial también llamó su atención.

En *México al Día* destacan las observaciones sobre los textiles de algodón y lana del Bajío, producidos en fábricas y en talleres. Sobre lo primero, Dollero subrayó que se empleaban máquinas modernas de importación, movilizadas con electricidad, energía hidráulica o vapor en las fábricas de Salvatierra y León, además de que secundariamente figuraban San

Miguel de Allende y Celaya. Sin embargo, subrayó que la industria típica de la cajeta era la de mayor potencial en esta última ciudad (pp. 131, 148, 546–47, 551).

Por su parte, los talleres domésticos se localizaban en diversas áreas del estado. En León y Salamanca había telares antiguos, igual que en Valle de Santiago, Dolores y San Miguel de Allende, aunque en este último lugar la producción había bajado mucho. El viajero destacó el delicado trabajo de las mujeres que hacían deshilados en Silao y el taller de una francesa que los exportaba a Europa y Estados Unidos (pp. 143–44, 548–49, 555).

Los talleres en León se dedicaban a la producción de calzado, que lideraba el valor de la producción industrial y el empleo locales, y enseñada figuraba la de rebozos. La población industrial de León era mayoritariamente de artesanos, quienes fabricaban en sus casas rebozos sobre telares antiguos, sarapes de lana y de algodón, objetos de talabartería, espuelas y frenos de acero con adornos de plata, así como sombreros de palma que se exportaban a Estados Unidos. Dollero comentó que estos artesanos vivían limitadamente porque no ahorraban y malgastaban su dinero. Además, aseguró que eran explotados por los grandes comerciantes, quienes compraban barato su producción, por lo que excepcionalmente algún artesano había acumulado un capital importante. Así, Dollero consideraba que los artesanos de León debían educarse y organizarse para mejorar (p. 144).

Dollero destacó la importancia nacional de algunas fábricas guanajuatenses, como La Favorita, que producía alcohol en Celaya, y la fábrica de jabón de los hermanos Cortés, en Irapuato. La Favorita, que tenía 200 obreros, era de las más grandes en Guanajuato, a la que le seguía la Fundación de Fierro de Irapuato, con 150 obreros. Dollero dedicó atención a Irapuato, que en otros libros de viaje había recibido unos cuantos comentarios. Dijo que la Tenería de Irapuato había llegado casi a la perfección en el curtido de pieles finas, que el Molino de Irapuato era moderno y que el depósito de coches de J. L. Fox tenía una sorprendente diversidad de productos. Le atrajo que en la Carrocería de Irapuato elaboraban sus propias máquinas, por lo que aseveró que el mexicano era muy inteligente y, aunque no siempre sabía inventar, imitaba con rapidez (pp. 128–30, 137–40, 148–50).

En los relatos de esta sección predomina una mirada que acentúa la modernización económica del país y denota la intencionalidad de promover una imagen de prosperidad que alentara nuevas inversiones. Es clara la continuidad del Bajío guanajuatense en la producción manufacturera del estado y el énfasis en torno a León es creciente, por lo extendido de

la producción doméstica y la manera en que esto se reflejó en la organización social, lo que se visibiliza especialmente en las observaciones detalladas que nos ofrecen Rogers y Robinson Wright. En cuanto a la producción fabril, los relatos reflejan el patrón disperso de los establecimientos en varias ciudades del Bajío guanajuatense, aunque Dollero planteó una jerarquización que no se había apreciado en los libros de viaje examinados. Este viajero destacó las fábricas de Salvatierra y León, movilizadas con electricidad, por encima de las demás. Es decir, a pesar de que la industria fabril en León apareció más tarde que en otras ciudades del Bajío, su desempeño se aceleró notablemente, aunque no se convirtió en el motor económico de la ciudad. Más bien, durante los siguientes años, el desarrollo industrial de León se apalancó en la producción de calzado, un proceso con profundas raíces en la especialización manufacturera local.

Conclusiones

Aunque en la historiografía económica sobre Guanajuato el interés por la minería y la agricultura ha sido predominante, la literatura de viajes denota que el prestigio de las manufacturas elaboradas en el Bajío es una de las continuidades que atraviesa el periodo de estudio. En consecuencia, es provechoso atender las expresiones de los viajeros sobre el reconocimiento que tenían estos artículos entre los consumidores, pues denotan una valoración comparativa que procede de su experiencia viajera. A finales de la década de 1820, Hardy identificó los diversos artículos manufacturados que contribuían a la reputación de León y dijo que esta población era la más famosa de México por sus botas, sillas de montar y bridas. Sesenta años después, Castro aseguró que las mejores pieles y sillas de montar se elaboraban en León y, al finalizar el siglo XIX, Robinson Wright constató lo popular que eran en el mercado los zapatos, rebozos y sillas de montar leonesas. Esta continuidad es evidencia de la especialización manufacturera regional, una fortaleza que incidió en la recuperación económica tras la guerra de Independencia y que se afianzó durante las décadas siguientes.

Los testimonios de viaje nos proporcionan valoraciones que enriquecen cualitativamente nuestra comprensión acerca del ritmo de las transformaciones económicas en el Bajío guanajuatense y del papel que tuvo la producción manufacturera. Ward describió en 1826 la ruina de la actividad textil en Salamanca y una década después Löwenstern se expresó desfavorablemente de la ciudad. Sin embargo, Gilliam definió Salamanca como una ciudad manufacturera en 1843 y medio siglo después Robinson Wright lo hizo en términos similares, cuando señaló que la existencia de una fábrica le daba importancia manufacturera a la ciudad. En

el caso de León se apreciaba un ritmo de cambio más acelerado y opiniones que jerarquizaron a la ciudad en el plano nacional. Burkart dijo en 1828 que León era una pequeña ciudad con cierta importancia, pero una década más tarde Löwenstern la caracterizó como una de las ciudades más industriales y ricas de la república. Hacia 1870, Evans describió ambiguamente a León, pues dijo que era uno de los poblados mexicanos más prósperos o menos decaídos, mientras que en 1893 Rogers aseguró que se trataba de una ciudad grande y floreciente, conocida por sus manufacturas. En conjunto, el Bajío ratificó su centralidad económica en Guanajuato después de la guerra de Independencia, pero la producción de manufacturas marcó trayectorias diferentes en las poblaciones.

De las distintas ciudades del Bajío guanajuatense que recorrieron los viajeros, fue León la que desarrolló con el tiempo un crecimiento manufacturero más dinámico. Es significativo que esto no ocurrió en Celaya, sede de la primera fábrica mecanizada en Guanajuato, que Löwenstern calificó como una ciudad con potencial industrial y en donde Evans escuchó por primera vez el silbido de una máquina de vapor. Tampoco ocurrió en Salamanca, en donde Gilliam examinó un pedazo de tela de algodón producido en un establecimiento fabril que utilizaba maquinaria moderna. La manufactura mecanizada de textiles comenzó en León a finales de la década de 1870, varias décadas después que se fundaran establecimientos fabriles en las ciudades mencionadas y en Salvatierra. Lo que muestran los relatos de viaje es la continuidad de la producción artesanal en León y la aceptación de sus productos manufacturados en el mercado. Varios de los testimonios de finales del siglo XIX y principios del XX coinciden en el peso que tenía la producción que realizaban los artesanos de León en sus casas: mantas, rebozos, zapatos, artículos de cuero, sillas de montar, herrajes y cubiertos, principalmente.

Desde luego, el peso del artesanado en la estructura del Bajío y particularmente en León no es una novedad, pero la literatura viajera ofrece algunos ángulos para distinguir fenómenos que no han sido suficientemente examinados. En este sentido, los libros de viaje contribuyen a la formulación de preguntas de investigación. Por ejemplo, Robinson Wright dijo que en León proliferaban las familias de artesanos y estaba ausente la pobreza. Sin embargo, Dollero llamó la atención sobre la explotación de que eran objeto los artesanos por parte de los grandes comerciantes de León y afirmó que no estaban en condiciones de ahorrar. Aquí hay un tema sobre el que conviene profundizar a futuro, relativo a la distribución de la riqueza y los procesos de acumulación que posibilitaron la inversión en la producción manufacturera de León.

Algunas de las observaciones registradas en los diarios de viaje fueron acompañadas de evocaciones sobre otros países. Hardy dijo que León era la Sheffield de México, por su producción de cuchillería. Evans comentó que las botas que compró en Guanajuato procedentes de León, no le habrían quedado tan bien si las hubiera adquirido en Nueva York. A Rogers le gustaron los dulces de Celaya, que definió como el gran “Candy town” de México, pues le recordó a una famosa dulcería de Nueva York. Robinson Wright aseguró que las fábricas de textiles de Celaya producían con una calidad similar o superior a las de Europa. Estas expresiones realzan la naturaleza subjetiva de la literatura de viajes y el hecho de que las escritoras y escritores no se limitaron a reproducir lo que veían, sino que realizaron interpretaciones con base en sus referentes. Tales valoraciones nos proporcionan un ángulo singular para situarnos en el tiempo, realizar comparaciones e identificar semejanzas y diferencias necesarias para la reflexión histórica.

Lista de referencias

Fuentes primarias

- Alamán, L. (1843). *Memoria sobre el estado de la agricultura e industria de la República que la Dirección General de estos ramos presenta al gobierno Supremo en cumplimiento del artículo 26 del Decreto orgánico de 2 de diciembre de 1842*. Dirección General de Industria.
- Burkart, J. (2022). *Estancia y viajes en México durante los años de 1825 hasta 1834: notas sobre el país, sus productos, vida y costumbres de los habitantes y observaciones en los campos de la mineralogía, geognosia, minería, meteorología, geografía, etcétera*. (J. Von Mentz, trad.). Juan Pablos Editor. (Trabajo original publicado en 1836).
- Castets, E. (1999). Mexique et Californie. Paris. En A. Rionda (selección, textos introductorios y notas). *Testimonios sobre Guanajuato* (pp. 379–80). Ediciones La Rana. (Trabajo original publicado en 1886).
- Castro, L. (1882). *The Republic of Mexico in 1882 with revised correct and Map by Lorenzo Castro*. Thompson and Moreau Printers.
- De Fossey, M. (2022). *México*. (S. Alberro, trad. e intro.). El Colegio de México. (Trabajo original publicado en 1857).
- Dollero, A. (1911). *México al día (Impresiones y notas de viaje)*. Librería de la ciudad de C. Bouret.
- Evans, A. S (1870). *Our sister republic: A gala trip through tropical Mexico in 1869–70*. Columbian Book Company.
- Gilliam, A. M. (1847). *Travels in Mexico, during the years 1843 and 44; including a description of California, the principal cities and mining dis-*

- tricts of that republic; the Oregon territory, etc.* George Clark and Son.
- Hardy, R. W. H. (1829). *Travels in the interior of Mexico, in 1825, 1826, 1827, & 1828*. Henry Colburn and Richard Bentley.
- Howard of Glossop, W. (1897). *Journal of a tour in The United States, Canada, and Mexico*. Sampson Low, Maeston & Company, Limited.
- Löwenstern, I. (2012). *México. Memorias de un viajero*. (M. Pierini, pról.). Fondo de Cultura Económica. (Trabajo original publicado en 1843).
- Poinsett, J. R. (1825). *Notes on Mexico, made in the autumn of 1822. Accompanied by an historical sketch of the revolution, and translations of officials reports on the present state of that country*. John Miller.
- Robinson Wright, M. (1897). *Picturesque Mexico*. J. B. Lippincott Company.
- Rogers, T. L. (1893). *Mexico? Si, señor*. Mexican Central Railway Company Limited.
- Ward, H. G. (1995). *México en 1827*. (M. F. De Sommer, estudio preliminar; R. Hass, trad.). Fondo de Cultura Económica. (Trabajo original publicado en 1828).

Literatura secundaria

- Aguilar, R. y Sánchez R. M. (2002). *De vetas, valles y veredas. La región económica guanajuatense entre 1730 y 1918*. La Rana.
- Ahr, W. (2003). Henri Castro and Castroville. Alsatian history and heritage. En F. Lagarde (Ed.), *The French in Texas: History, migration, culture* (pp.128–41). The University of Texas Press.
- Aranda, G. (2023). *Industria del calzado y desempeño económico en León, 1880–1929* [Tesis de doctorado en Historia no publicada, Universidad de Guanajuato].
- Ávila, A. (2002). R. W. H. Hardy y la visión anglosajona. En M. Ferrer, *La imagen del México decimonónico de los visitantes extranjeros: ¿un Estado-Nación o un mosaico plurinacional?* (pp. 79–94). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Beato, R. (2021). *La industria textil fabril en la zona centro de México, 1830–1910. Estudio por regiones* [Tesis de doctorado en Historia Económica no publicada, Universidad de Barcelona].
- Beato, R. (2026). Diferencias y similitudes regionales en la industria textil fabril de la zona Centro de México (1830–1910). *Revista Historia Económica De América Latina*, 3(v), 11–25. <https://doi.org/10.59709/RHEAL/03.01.27>

- Bernecker, W. L. (2003). Literatura de viajes como fuente histórica para el México decimonónico: Humboldt, inversiones e intervenciones. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos* (38), 35–64. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=89803803>
- Brading, D. (1973). La estructura de la producción agrícola en el Bajío de 1700 a 1850. *Historia Mexicana*, 23(2), 187–227.
- Bringas, R. (2019). ¿Quiénes son los mexicanos? Las primeras descripciones anglosajonas sobre los habitantes de un nuevo país, 1821–1846. *Letras Históricas* (21). <http://www.letrashistoricas.cucsh.udg.mx/index.php/LH/article/view/7170>
- Cárdenas, E. (2015). *El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días*. El Colegio de México; Fondo de Cultura Económica.
- Covarrubias, J. E. (2023). Sobre la madurez necesaria para la modernidad. Valoraciones de viajeros en torno al México de la segunda mitad del siglo XIX. En J. E. Covarrubias e I. Toledo (Eds.), *La modernización porfiriana vista por los viajeros* (pp. 21–40). Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Covarrubias, J. E. (1998). *Visión extranjera de México, 1840–1867: 1. El estudio de las costumbres y de la situación social*. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas; Instituto Mora. http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/vision_extranjera/345.html
- Cramaussel, C. (1998). *Imagen de México en los relatos de viaje franceses: 1821–1862*. En J. Pérez (Ed.), *México Francia: memoria de una sensibilidad común siglos XIX–XX. Tomo I*. Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos; Benemérita Universidad Autónoma; Colegio de San Luis. <https://doi.org/10.4000/books.cemca.4066>.
- Flores, E. (2023). Reseña sobre Joseph Burkart, Estancia y viajes en México durante los años de 1825 hasta 1834. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.92609>
- Fowler, W. (2018). First impressions: Henry George Ward's Mexico in 1827. *Journal of Latin American Studies*, 50(2), 265–89. <https://doi.org/10.1017/S0022216X1700075X>
- Frazer, C. (2006). *Bandit Nation. A history of outlaws and cultural struggle in Mexico, 1810–1920*. University of Nebraska Press.
- Galván, L. D. (2009). *La comida mexicana vista por los viajeros extranjeros del siglo XIX* [Tesis de Licenciatura en Historia no publicada, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México].
- Gómez, A. (2016). *Industria y Revolución. Cambio económico y social en el valle de Orizaba, México*. Fondo de Cultura Económica; El Colegio de México; Universidad Veracruzana.

- Guzmán E. (2017). Lucas Alamán, el Banco de Avío y el desarrollo de la industria guanajuatense 1825–1842. *Peldaños de la Historia* (1), 43–70.
- Haber, S. (2010). Mercado interno, industrialización y banca, 1890–1929. En S. K. Ficker (Ed.), *Historia económica general de México: de la colonia a nuestros días* (pp. 411–36). El Colegio de Mexico. <https://doi.org/10.2307/j.ctv47wf39.17>
- Iturriaga, J. N. (2017). *México en las miradas de Estados Unidos*. LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, Consejo Editorial de la Cámara de Diputados.
- Iturriaga, J. N. (2022). *Miradas extranjeras al estado de Guanajuato. Siglo XVI al XXI*. La Rana.
- Labarthe, M. C. (1997). *León entre dos inundaciones*. La Rana.
- Mark Twain's Feud with Albert S. Evans. (s.f.). Mark Twain in The San Francisco *Dramatic Chronicle* 1865–1866. <http://www.twainquotes.com/Chronicle/FitzSmytheFeud.html>
- Marie Robinson Wright. (s.f.). Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Marie_Robinson_Wright
- Ortega, J. A. (2015). *Obras de Juan A. Ortega y Medina, Volumen 3. Literatura viajera* (M. C. González y A. Mayer, eds. y estudio introductorio). Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Facultad de Estudios Superiores Acatlán. www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/631/literatura_viajera.html
- Ramírez, R. (2013). Atisbo historiográfico de la literatura viajera decimonónica en México. *Trashumante. Revista Americana de Historia Social* (1), 114–36. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=455645637007>
- Ramírez, R. (2019). La visión de la inmigración a México en los viajeros extranjeros (1821–1850). *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 24(2), 15–47. <https://doi.org/10.18273/revanu.v24n2-2019001>
- Robinson, J. (1990). *Wayward women: A guide to women travelers*. Oxford University Press.
- Sánchez, E. (2009). El desempeño de la economía mexicana tras la independencia, 1821– 1870: nuevas evidencias e interpretaciones. En E. Llopis y C. Marichal (Eds.), *Latinoamérica y España, 1800–1850: un crecimiento económico nada excepcional* (pp. 65–109). Instituto Mora; Marcial Pons.
- Sánchez Rangel, O. (2023). La producción textil en el Bajío guanajuatense, 1826–1911. *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina* (17), 85–114. <https://doi.org/10.15174/orhi.vi17.5>
- Serrano, J. A. (2001). *Jerarquía territorial y transición política*. El Colegio de Michoacán; Instituto Mora.

- Thomson, G. (1999). Continuidad y cambio en la industria manufacturera mexicana, 1800–1879. En A. Gómez (Ed.), *La industria textil en México* (pp. 53–113). El Colegio de México; Instituto Mora; Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas; El Colegio de Michoacán.
- Tuley, T. (2016). Illustrating American power and privilege: Images of Mexico as the other in Albert S. Evans's *Our sister republic: A gala trip through tropical Mexico in 1869–70*. *The Eagle Feather*, 13(1), 1–6. <https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc1624996/>
- Tutino, J. (2016). *Creando un nuevo mundo. Los orígenes del capitalismo en el Bajío y la Norteamérica española*. Fondo de Cultura Económica; El Colegio de Michoacán; Universidad Intercultural del Estado de Hidalgo.
- Vázquez, J. Z. (2000). Los primeros tropiezos. En Centro de Estudios Históricos (Ed.), *Historia General de México. Versión 2000* (pp. 525–82). El Colegio de México.
- Vázquez Guerrero, C. A. (2016). *Diplomacia viajera estadounidense de 1841–1844. Estrategias discursivas en torno a la construcción de la otredad* [Tesis de maestría en Historia Moderna y Contemporánea no publicada, Instituto Mora].
- Wolf, E. (1972). El Bajío en el siglo XVIII. Un análisis de integración cultural. En D. Barkin (Comp.), *Los beneficiarios del desarrollo regional* (pp. 63–95). Secretaría de Educación Pública.