

WILLIAM H. SEWARD, EL VAPOR Y EL  
IMPERIALISMO ESTADOUNIDENSE  
1850-1875

---

Jay Sexton  
*University of Missouri*

La introducción de la tecnología de vapor significó una revolución para los transportes y las comunicaciones a mediados del siglo XIX. Sin duda, el poder del viento y de la tracción animal habían conectado lugares, personas y mercados alejados, mucho antes de que las vías férreas cruzaran el territorio y que las naves devoradoras de carbón atravesaran los vastos océanos bamboleándose. Las velas y los músculos siguieron siendo los medios más comunes de transporte hasta bien entrado el siglo XIX, y, en muchos lugares, hasta el XX, incluso. Sin embargo, la introducción del vapor tuvo implicaciones de gran significado. Los contemporáneos, lo sabemos, insistirían en la “cancelación del tiempo y el espacio”, pero la regularidad del transporte de vapor resultó igual de importante, pues fijaba fechas precisas para la toma de decisiones, para los negocios, la diplomacia y las relaciones sociales. Los itinerarios del transporte de vapor conectaron ciertos lugares, y dejaron a otros fuera de las líneas troncales de la circulación. Este proceso de conexión a un tiempo definió y

Fecha de recepción: 28 de febrero de 2017

Fecha de aceptación: 6 de septiembre de 2017

reflejó las dinámicas de poder de los proyectos de construcción del Estado-nación, de la expansión imperial y de la integración económica que caracterizaron la época. Finalmente, las importantes necesidades de capital, así como la complejidad logística propia de los sistemas de transporte de vapor de la era victoriana, requirieron que se reestructuraran la economía política, las organizaciones empresariales y los mercados (desde el de carbón hasta el de capitales, pasando por los de fletes y tarifas), generándose, en las décadas siguientes, transformaciones diversas y a menudo no anticipadas.

El vapor, en definitiva, fue el catalizador de importantes desarrollos históricos y de cambios que se dieron en el contexto de una expansión imperial e integración global aceleradas. Los actores históricos estuvieron muy conscientes de la importancia de las repercusiones que estos cambios tendrían en el transporte y las comunicaciones. Este ensayo se centrará en William H. Seward, quien fuera sin duda el más destacado promotor del vapor y del desarrollo de infraestructura en Estados Unidos a mediados del siglo XIX.<sup>1</sup> Sin embargo, los estudios sobre el papel que desempeñó como artífice del imperialismo estadounidense han subrayado las coincidencias con quienes lo precedieron y le siguieron. No obstante, al enfatizar la continuidad dentro de la historia del expansionismo estadounidense, nos arriesgamos a oscurecer los momentos de innovación y reconfiguración. El entusiasmo de Seward por la nueva tecnología del vapor ilustra las formas en que el imperialismo estadounidense evolucionó en respuesta a los cambios en las posibilidades técnicas y las estructuras geopolíticas. A lo largo de su carrera, Seward pregonó el potencial del vapor como agente de modernización. Por otra parte, Seward reconoció que sus posibilidades y efectos no eran

---

<sup>1</sup> LAFEBER, *The New Empire*; PAOLINO, *The Foundations*; SCHOONOVER, *Dollars over Dominion*; IMMERMAN, *Empire for Liberty*, pp. 98-127.

un fenómeno nacional: vio, en el desarrollo de esta tecnología, el camino de la expansión imperial de Estados Unidos.

Este ensayo analiza la relación de Seward con el transporte de vapor, particularmente al final de su carrera, para iluminar dos temas trascendentes. En primer lugar, el interés y las experiencias de Seward con el desarrollo de esta tecnología hicieron que estuviera particularmente consciente de su dimensión “trans-imperial”. En años recientes, los historiadores han subrayado la importancia de los cruzamientos e interacciones entre imperios, en una conversación historiográfica que resulta en particular rica para la segunda mitad del siglo XIX.<sup>2</sup> El entusiasmo que inspiraba el vapor a Seward nos permite ver el modo en que este personaje, considerado el arquetipo del imperialista estadounidense, ponderó y se relacionó con otros proyectos imperiales. Las redes de transporte que permitieron a Seward viajar por el mundo, y que integraron a Estados Unidos a los mercados globales, eran producto de cruces transimperiales cada vez más numerosos e intensos: las compañías navieras de naciones distintas negociaban para definir las rutas para el transporte de bienes y pasajeros, los puertos se volvieron cada vez más cosmopolitas y se convirtieron, *de facto*, en espacios de dominio compartido por los poderes imperiales. La mano de obra pasaba de un imperio a otro, en respuesta a la demanda intensiva de trabajadores que generaban los grandes proyectos de infraestructura, como la construcción del primer ferrocarril continental, el de Panamá, en la década de 1850.<sup>3</sup> La dimensión transimperial del vapor no sólo dio forma al itinerario de viaje de Seward: condicionó también su visión de un mundo dividido entre pueblos “civilizados” y “no civilizados”. Cuando se le mira desde esta perspectiva, Seward deja de ser el prototipo de lo “americano”,

<sup>2</sup> Para “trans-imperialism”, véanse HOGANSON, “Twenty Years”, pp. 36-38; HOGANSON y SEXTON (eds.), *Powering Up*.

<sup>3</sup> For an exploration of the trans-imperial nature of colonial labor in a later period, véase GREEN, *The Canal Builders*.

pues comparte muchos de los sesgos imperialistas y prejuicios culturales de otros promotores del vapor en el mundo victoriano, como ha apuntado recientemente Douglas R. Burgess, Jr.<sup>4</sup>

En segundo lugar, este texto revisa las formas en que la tecnología del vapor exigió la reconfiguración de las formaciones políticas y económicas imperiales. Esperamos mostrar que el establecimiento de nuevos sistemas y rutas de transporte desembocó en la creación de estructuras novedosas, fincadas en complejas transacciones entre las compañías de transporte, los gobiernos nacionales y los actores locales. Este sistema, que podemos llamar el “imperio del vapor”, se construyó a partir de los puertos, las estaciones de abastecimiento de carbón y las rutas de tránsito que utilizaban, y en algunos casos controlaban, las compañías estadounidenses, con el apoyo de la armada y el Estado. Estos nodos se convirtieron en una de las manifestaciones más visibles del poder ascendente de Estados Unidos más allá de sus fronteras. La visión imperial de Seward, que se inspiraba en las tácticas y formas de la expansión británica, representó el marco de la expansión del poder y la influencia estadounidenses. Seward promovió que el gobierno federal subsidiara a las compañías navieras y ferroviarias, buscó la anexión de las islas que debían servir para el abastecimiento carbonífero, y supervisó el surgimiento de una nueva serie de relaciones imperiales marcadas por las rutas del transporte de vapor, en particular, como se verá, en Panamá.

No debe sorprender que un político de élite, que vivía al lado del Canal de Erie, se convirtiera en uno de los más entusiastas promotores del desarrollo de infraestructura de la época victoriana. Después de su apertura en la década de 1820, el Canal de Erie (que conectaba los Grandes Lagos con la ciudad de Nueva York, a través del río Hudson) transformó radicalmente la economía, la política y los movimientos de población en Nueva

---

<sup>4</sup> BURGESS Jr., *Engines of Empire*.

York. Seward estaba convencido de que lo que había sucedido en la región del norte de su estado podía replicarse en todo el país —de hecho, en todo el mundo.<sup>5</sup> El estadista neoyorquino emergió como uno de los mayores defensores del apoyo gubernamental a la industria del transporte en las décadas de 1840 y 1850. La decisión de Seward de abrazar las tecnologías de vapor fue inseparable de su visión geopolítica, comprometida con contrarrestar el poderío británico. “Lo que debe preocuparnos —declaraba Seward en 1852— es que Inglaterra emplee el motor de vapor con más vigor y más universalmente que sus fuerzas armadas. Los barcos de vapor, que llegan y parten puntualmente, unen sus varias posesiones con el centro de poder en la isla, que llevan las materias primas para todas sus manufacturas y los suministros para satisfacer toda necesidad”.<sup>6</sup>

El interés de Seward en las tecnologías del vapor llegó a su apogeo al final de su vida. Entre 1869 y 1871, al retirarse de la vida pública —que incluyó, en los últimos años, dos mandatos como secretario de Estado bajo los presidentes Abraham Lincoln y Andrew Johnson—, Seward hizo una serie de viajes que culminó con la circunnavegación del mundo, permitiéndole ver, de primera mano, los cambios revolucionarios en la tecnología del transporte que habían ocurrido durante su propia vida. Seward escribió en detalle sobre estos hechos en su póstuma obra *William H. Seward's Travels around the World*, texto que, curiosamente, no ha llamado la atención de los historiadores.<sup>7</sup> Los viajes de Seward nos permiten examinar cómo un gran nacionalista estadounidense comprendió e interactuó con los procesos políticos, económicos y culturales que se desarrollaban

<sup>5</sup> Sobre las mejoras en el transporte en esta época, véanse TAYLOR, *The Transportation Revolution*; HOWE, *What Hath God Wrought*; THOMAS, *The Iron Way*; WHITE, *Railroaded*.

<sup>6</sup> SEWARD, *Commerce*.

<sup>7</sup> Yo intenté comprender este hecho en SEXTON, “William H. Seward”, pp. 398-430.

en países extranjeros durante la era victoriana. A pesar de lo mucho que Seward reflexionó sobre la política global durante sus viajes, lo que más le interesó, aparentemente, fue el desarrollo de los sistemas de transporte por medio del vapor.

Durante buena parte de sus travesías, Seward utilizó las nuevas rutas de transporte de vapor, y reflexionó sobre sus alcances y límites. No fue casualidad que se beneficiara de tres de los logros más importantes de la modernización de la infraestructura en el siglo XIX: viajó de su casa en Nueva York a San Francisco en el ferrocarril transcontinental estadounidense, completado en 1869. Tomó un barco de vapor de San Francisco a Yokohama y otro a Shanghai, siguiendo la primera ruta transpacífica establecida por la Pacific Mail Steamship Company, inaugurada en 1867. Cruzó el Canal de Suez, abierto en 1869, durante su viaje de India a Europa. Pero éstas sólo fueron las instancias más notables. Seward también se benefició de rutas establecidas por empresas británicas como la P&O, de Hong Kong a Europa, pasando por India y por Suez, y la Cunard, empresa puntera en la competitiva ruta transatlántica entre Liverpool y Nueva York. Recorrió nuevas rutas de ferrocarril en México, Japón e India, y viajó en barcos de vapor, propiedad de estadounidenses, por el río Yangtsé. Durante sus viajes, enviaba y recibía telegramas mediante las nuevas líneas de telégrafo, las cuales también le permitieron estar al tanto del desarrollo de la guerra franco-prusiana. Llevaba con él un mapa que mostraba las líneas de telégrafo que estaban en proceso de construcción, regalo del inversionista estadounidense Cyrus Field. La primera pregunta que hacía Seward al llegar a un puerto era si éste ya estaba conectado a una línea telegráfica.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Field to Seward, 13 August 1870, Seward Papers, reel 108; GF Seward to Davis, 12 January 1871, RG59, M112, National Archives, College Park, Maryland; SEWARD, *Travels*, pp. 271-272.

Antes de que se establecieran las rutas del ferrocarril y de los barcos de vapor, este viaje hubiera sido imposible para un hombre en el estado físico en el que estaba Seward. Desfigurado por el atentado que sufrió en 1865, tenía uso limitado de los brazos y necesitaba una silla de ruedas para recorrer incluso distancias cortas. Imaginemos, por un momento, que Seward, un hombre frágil de 70 años, hubiera iniciado su viaje alrededor del mundo en 1860, en lugar de en 1870. A pesar de haber pensado realizar este viaje desde la década de 1850, no se decidió a hacerlo sino hasta ver las mejoras en el transporte que se concluyeron a finales de la década de 1860. Si el septuagenario hubiera hecho su viaje diez años antes, habría sido muy distinto. Seguramente no habría tenido la fortaleza física para soportar un viaje por tierra de Nueva York a San Francisco al principio del recorrido. Lo habría lamentado, pues uno de sus propósitos era ver el interior del continente y los límites occidentales del imperio estadounidense. Seward habría tenido que hacer esta etapa del viaje en un barco de vapor, partiendo de algún puerto de la costa este de Estados Unidos, con una conexión ferroviaria por el primer ferrocarril transcontinental del mundo, el de Panamá, concluido en 1855. Una vez en San Francisco, Seward habría tenido que seguir su viaje en un barco de vela. A partir de entonces, se hubieran multiplicado las posibilidades. Puesto que pocas rutas transpacíficas operaban desde San Francisco, ¿a qué destino del Lejano Oriente se hubiera dirigido? ¿Habría intentado armar un itinerario, como se lo permitirían después las rutas de los barcos de vapor? ¿O habría tenido que acomodarse a bordo del primer barco de vela que estuviera disponible? ¿Qué tanto podría haberse adentrado en los países asiáticos, cuando la construcción de los ferrocarriles estaba en sus inicios? Considerando que la East India Railway Company estaba en su primera fase de construcción hacia 1860, su experiencia en India hubiera sido muy distinta. Cabe mencionar que el capítulo que escribió Seward sobre la India es uno de los más interesantes

del libro, pues a pesar de la anglofobia que lo caracterizaba, el imperialismo británico le inspiraba un sorprendente entusiasmo. Sobre todo, cabe preguntarse si, dada su fragilidad, el estadista estadounidense hubiera sobrevivido las difíciles condiciones que caracterizaban a los viajes antes de la consolidación de un sistema de transporte movido por vapor.

A ras del suelo, los viajes de Seward ilustran las implicaciones transformadoras del vapor. Éste hizo mucho más que permitir a un anciano darle la vuelta al mundo. Le dio forma a lo que veía y a la manera en que interpretó sus experiencias. Seward no escogió la ruta que siguió —la establecieron las empresas de transporte, subsidiadas por sus gobiernos que, en un diálogo entre la metrópoli y los Estados involucrados, fijaron los itinerarios. Los lugares que visitó nos dicen tanto como aquellos a los que no llegó. Seward tampoco escogió a sus compañeros de viaje, ni a las personas que frecuentó en los lugares que visitó. Habla bien de él que siempre procuró conocer las opiniones de los lugareños, aunque, inevitablemente, sólo conversó con miembros de la élite. Sin embargo, pasó la mayor parte de su tiempo con viajeros estadounidenses y británicos, que como él viajaban en cabinas de primera clase tiradas por locomotoras de vapor, y se hospedó en los establecimientos equivalentes de las ciudades portuarias. “Uno puede comprar el pasaje para todo el recorrido en Nueva York”, comentaría Seward posteriormente, “e ir del barco al ferrocarril, y del ferrocarril al barco, deteniéndose de vez en cuando en los puertos, donde encuentra hoteles y turistas, empresarios y misioneros, gente que habla inglés. Hay cenas e invitaciones a tomar el té, iguales a las que uno ve en nuestro país”.<sup>9</sup>

Lo más significativo, quizá, fue la manera en que los avances en los sistemas de transporte y de comunicación se convirtieron

---

<sup>9</sup> F. SEWARD, *Seward*, vol. 3, p. 503; O. R. SEWARD, *Around the World*, pp. 10-11.

en el prisma a través del cual Seward miraba los lugares que visitaba. Una y otra vez, el estadista estadounidense articuló una visión global binaria, según la cual los “civilizadores” abrazaban una nueva trinidad de ferrocarriles, barcos de vapor y telégrafos, mientras los enemigos de la civilización se aferraban a tecnologías obsoletas, religiones místicas, viejas estructuras sociales y costumbres anticuadas. Seward, como era de esperarse, encomiaba los sistemas de gobierno republicanos de otros países, pero el sistema político era menos importante que el papel que desempeñaban los gobiernos para promover la innovación tecnológica y mejorar su infraestructura. En esto, su visión se parecía a la de las élites británicas, que equiparaban los avances en la “civilización” a la construcción de infraestructura. Al hablar de México, por ejemplo, lo que más confianza le inspiraba respecto al futuro del gobierno liberal era su proyecto de construir nuevas vías ferroviarias. “Estas dos líneas de ferrocarril que se están construyendo, entre la ciudad de México y Veracruz, por un lado, y hasta Denver, por el otro”, declaró Seward, “harán más por asegurar la paz interna de la República y las relaciones amistosas con Estados Unidos que lo que han podido lograr todos sus estadistas, legisladores y diplomáticos”.<sup>10</sup>

Hacia el final de su viaje, cuando un periodista le preguntó sobre las manifestaciones del progreso en Japón, Seward enlistó detalladamente los carruajes, barcos de vapor, telégrafos y el sistema postal que había encontrado allí.<sup>11</sup> De hecho, las élites progresistas del Japón Meiji fueron las que más impresionaron a Seward durante su viaje. Su estancia en Japón lo llevó a concluir que había apoyado al bando equivocado durante la Restauración Meiji, cuando era secretario de Estado.<sup>12</sup> Seward exaltó de forma parecida al líder egipcio, el Khedive Isma’il Pasha. “Ninguna

<sup>10</sup> F. SEWARD, *Seward*, vol. 3, pp. 498-499.

<sup>11</sup> *New York Sun* (24 oct. 1871).

<sup>12</sup> SEWARD, *Travels*, p. 257.

nación cuenta con un líder que proyecte más osadamente, ni que mejor promueva las mejoras materiales”, declaró Seward.<sup>13</sup> Este respaldo al Khedive, a quien podría fácilmente haber comparado con el “poder esclavista” del Sur de Estados Unidos, al que había condenado y combatido, era el dirigente antidemocrático de una región productora de algodón, que amenazaba con romper los lazos con la autoridad establecida (en este caso, el Imperio otomano). Las simpatías de Seward ponían de manifiesto la importancia que tenía al desarrollo en infraestructura como elemento determinante de su visión global.

El entusiasmo de Seward por las máquinas de vapor también moldeó su visión de su patria, tanto como la de los otros lugares que visitó durante sus viajes. No sorprende que el viejo Seward celebrara la victoria de la Unión en la Guerra Civil estadounidense, recientemente concluida, como un triunfo del sistema republicano.<sup>14</sup> Lo que sí es sorprendente es que, durante sus viajes, Seward dijera tan poco sobre la emancipación de los esclavos en su país, aun cuando sus anfitriones extranjeros la mencionaban. A pesar, por ejemplo, de ser presentado como el “Wilberforce de Occidente” antes de impartir una conferencia en Mumbai, Seward no hizo referencia alguna a la abolición, ni a los esclavos liberados.<sup>15</sup> De vuelta de sus viajes por el mundo, Seward llegó incluso a describir la emancipación como “un incidente —y no, como parecen creer muchos de mis contemporáneos, el principal fin y objetivo de la guerra”. En 1872 agregó; “si la esclavitud debe o no prolongarse en alguna nación civilizada, en este momento de progreso mundial, es cuestión de años, más o menos; es sólo cuestión de tiempo”.<sup>16</sup> El que Seward

---

<sup>13</sup> SEWARD, *Travels*, p. 492.

<sup>14</sup> Don DOYLE enfatiza este aspecto de la historia internacional de la Guerra Civil estadounidense en su libro *The Cause*.

<sup>15</sup> *Times of India* (22 abr. 1871). El artículo se refiere al antiesclavista inglés William Wilberforce.

<sup>16</sup> F. SEWARD, *Seward*, vol. 3, pp. 495-496.

menospreciara la importancia de la emancipación revelaba no sólo el creciente conservadurismo de un político que envejecía, sino la manera en que su interés por el desarrollo había eclipsado a la reforma social dentro de su lista de prioridades políticas.

Durante sus viajes, lo que más emocionaba a Seward, cuando reflexionaba sobre el proceso de consolidación nacional de su país, eran sus dimensiones materiales y económicas, que rebasaban con mucho las fronteras de Estados Unidos. Cuando, de regreso de su viaje, un reportero le preguntó qué pueblo extranjero entendía mejor la Guerra Civil, respondió que el de la India, porque las fluctuaciones del precio del algodón, provocadas por la guerra, habían traído primero fortuna a los comerciantes de Mumbai, que después se habían convertido en pérdidas. “Las pérdidas de aquella época son todavía tema de discusión en Mumbai”, reportó Seward.<sup>17</sup> Más allá de los detalles de contabilidad, que Seward se centrara en pérdidas y utilidades se debía al papel central que asignaba al comercio y al desarrollo material en el progreso de la “civilización”. Lo nocivo del “poder esclavista”, argüía Seward en *Travels*, no se limitaba a su inmoral defensa de la esclavitud, sino que también había sido, “efectivamente, un obstáculo para las mejoras materiales y el progreso nacional”.<sup>18</sup>

La victoria de la Unión cambió todo esto. Cuando Seward miraba por la ventana del tren que atravesaba Estados Unidos, en el primer tramo de su viaje por el mundo, veía una región de dinamismo desbordante en la que “el poder político de Estados Unidos y del continente norteamericano se concentraba rápidamente”. La destrucción del “poder esclavista” había desatado “un aumento repentino y prodigioso de la energía nacional, para la realización de mejoras internas”. En poco tiempo, Omaha se

<sup>17</sup> *New York Sun* (24 oct. 1871). SEWARD, *Travels*, pp. 401-403. Véase también BECKERT, “Emancipation and Empire”; LOGAN, “India-Britain’s Substitute”, pp. 472-480.

<sup>18</sup> SEWARD, *Travels*, p. 25.

convirtió en un nuevo centro comercial y San Francisco en “la Constantinopla del Imperio estadounidense”.<sup>19</sup> No fue casualidad que Seward identificara a las ciudades ubicadas sobre la ruta del ferrocarril transcontinental como destinadas a la grandeza, porque consideraba que la “revolución del transporte” en Estados Unidos, y sobre todos sus trenes, eran el barómetro que marcaba el poder ascendente de la nación. Sin dejarse desanimar por la creciente corrupción que manchaba el proceso de construcción de las vías ferroviarias, Seward enfatizó sin descanso que los ferrocarriles eran catalizadores de la “civilización”, y que generaban desarrollo social y político, además de económico. “¿Cómo puede haber telégrafos y ferrocarriles en el lugar que sea, sin que generen progreso y civilización?”, preguntaba Seward. Siempre tenía al ferrocarril presente: durante sus viajes se jactaba constantemente del kilometraje de las vías que se habían construido en su país. En China mostró asombro y desconcierto al enterarse de que construir la Gran Muralla probablemente había costado más que la construcción de todas las vías de ferrocarril en Estados Unidos.<sup>20</sup> Seward predijo que los efectos de la victoria de la Unión en la Guerra Civil se sentirían mucho más allá del Oeste estadounidense. En el discurso que pronunció en el consulado estadounidense en Hong Kong, Seward declaró que el futuro “abría una posibilidad brillante y gloriosa de difundir las instituciones republicanas por todo el continente americano, acarreado, por necesidad absoluta, la regeneración de la civilización oriental”.<sup>21</sup> Los ligamentos transimperiales de la globalización decimonónica — los ferrocarriles, los telégrafos

---

<sup>19</sup> “Speech on his Travels”, Seward Papers, reel 187; SEWARD, *Travels*, 25; “Speech in Salem, Oregon, August 1869”, en BAKER (ed.), *The Works*, vol. 5, pp. 572-579; Seward, “Journal of a Trip Across the Continent”, 10 June 1869, Seward Papers, NYPL. Para un contexto más amplio del occidente estadounidense después de la Guerra Civil, véase RICHARDSON, *West from Appomattox*.

<sup>20</sup> SEWARD, *Travels*, p. 614; p. 186.

<sup>21</sup> SEWARD, *Travels*, pp. 255-257.

y los barcos de vapor— conectaban la “republicanización” de América con el avance de la “civilización” en Asia. La victoria de la Unión, según Seward, significaba más que la destrucción de la esclavitud y la consagración del sistema de autogobierno republicano. También había permitido que Estados Unidos, y su comercio expansionista, aceleraran el desarrollo material y político de las porciones “no civilizadas” del mundo.

La confianza sin límites que ponía Seward en la capacidad del comercio para producir un cambio cultural radicaba en su interpretación de lo sucedido en su tierra natal. Consideraba que el trabajo de los misioneros con los indígenas norteamericanos había sido un fracaso total. En cambio, el ejemplo de los mormones sugería la posibilidad de que la integración comercial condujera a un grupo de personas a abandonar prácticas sociales “no civilizadas”. Como la mayoría de los republicanos, Seward veía a la poligamia entre los mormones y a la esclavitud como “las reliquias gemelas de la barbarie”, como rezaba la plataforma del partido en 1856. Seward estaba muy impresionado con lo que vio durante su visita a Utah en la primera etapa de sus viajes. A pesar de la “bárbara” costumbre de la poligamia, Seward describió a la economía política de los mormones como “un éxito maravilloso”, que había traído a Utah importantes mejoras materiales. Afirmó que no se podría poner fin a la poligamia por medio de la represión o de la actividad misionera, sino con la llegada del ferrocarril transcontinental, que permitiría integrar a Utah a mayores mercados comerciales y religiosos.<sup>22</sup> Lo que ocurría en Utah podía reproducirse en una escala mucho mayor.

Hasta el momento, hemos pintado a Seward como un teórico y promotor de la integración global por medio de la tecnología del vapor. Pero era más que eso: era un estadista, terco y

---

<sup>22</sup> “Speech on his Travels,” SP, reel 187; SEWARD, *Travels*, 21. David PRIOR examina con perspicacia las visiones republicanas sobre los mormones en su artículo “Civilization, Republic, Nation”, pp. 283–310.

pragmático, que combinaba su visión de la difusión de la “civilización” bajo la égida del comercio estadounidense con políticas específicas, que debía ejecutar el gobierno federal. Estas políticas incluían la consolidación del control estadounidense sobre los puntos de reabastecimiento de carbón, subsidios federales para las empresas estadounidenses de transporte de vapor, y el cultivo de complejas relaciones con Estados y élites extranjeros, que se encontraban en puntos estratégicos, como las rutas de tránsito y ciudades porteñas.

Las tecnologías de vapor no podían transformar el mundo si no contaban con suficiente carbón para abastecerlas. Decir que los primeros barcos que promovía Seward eran poco eficientes en su consumo de combustible sería como decir que una mula tiene algo de apetito cuando regresa de trabajar todo el día en el campo. Los barcos de Pacific Mail que Seward utilizó para cruzar el océano Pacífico en sus viajes por el mundo durante su vejez consumían una cantidad casi inconcebible de carbón: 50 toneladas por día. En la actualidad, un vagón de tren puede llevar 100 toneladas de carbón, lo que no bastaría para abastecer a un barco de vapor de mediados del siglo XIX sino por dos días. Cómo suministrar suficiente carbón a estos barcos voraces se convirtió en uno de los mayores desafíos logísticos de la época victoriana. Recientemente, la investigación de Peter Shulman ha demostrado que los funcionarios estadounidenses adoptaron dos estrategias para superarlo. La primera fue fomentar innovaciones tecnológicas para economizar el uso de carbón. Seward no fue una excepción en ese sentido. En especial durante los años previos a la Guerra Civil, creyó que la respuesta al desafío que planteaba el suministro de carbón se resolvería por medio de las innovaciones en la tecnología del vapor, y que el gobierno federal debía identificar las tecnologías más prometedoras, y apoyarlas con fondos públicos.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Véase SHULMAN, *Coal and Empire*, p. 56.

Hacia finales de su vida, Seward se inclinó más bien hacia lo que Shulman describe como una segunda estrategia para asegurar el suministro de carbón: la creación de una red de puntos de abastecimiento, a lo largo de las rutas transoceánicas. Seward vio en el imperio británico un modelo cuya solvencia pudo apreciar de primera mano durante sus viajes. “¡Sabia la vieja Inglaterra!”, exclamaba Seward al llegar a Aden, en el Mar Rojo, que se había convertido en uno de los nodos clave del sistema de abastecimiento de carbón de Gran Bretaña.<sup>24</sup> Seward nunca se encontró con una potencial estación carbonífera que no le gustara: las islas Aleutianas y de Midway (anexadas en 1867); las Indias Occidentales Danesas (que Estados Unidos intentó anexar, sin éxito, en 1866); Santo Domingo y Fiyi (que intentaron, varias veces, al dominio estadounidense, hacia finales de la década de 1860 y principios de la de 1870). Como sugiere la lista anterior, Seward no logró asegurar el apoyo político interno necesario para imponer la jurisdicción estadounidense en todos los puntos de abastecimiento que hubiera querido. Tal vez su contribución más importante al debate sobre este tema haya sido, como sostiene Shulman, la manera en que cultivó “un sentido de lo inevitable y necesario que era anexar una isla del Caribe para el abastecimiento” de los navíos estadounidenses.<sup>25</sup>

De todas formas, no debe dejarse de lado el hecho de que, durante su administración, el Departamento de Estado contribuyó a la anexión de Midway y las islas Aleutianas. Ambos sitios quedaban fuera de la ruta preferida de los barcos de vapor que iban de San Francisco a Yokohama y, como resultado, apenas se utilizaron durante el siglo XIX. Pero resultaron de la mayor importancia durante la Guerra del Pacífico en la década de 1940. Las dificultades políticas que enfrentó Seward, en su búsqueda de apoyo para iniciativas relacionadas con el abasto de carbón,

<sup>24</sup> SEWARD, *Travels*, p. 471.

<sup>25</sup> SHULMAN, *Coal and Empire*, p. 128.

no fueron sino parte de un desafío más amplio: tenía que convencer a los congresistas y al pueblo estadounidense para que apoyaran los proyectos con las tecnologías de vapor. La política del vapor giraba en torno de un hecho sencillo: la creación y mantenimiento de sistemas de transporte de vapor no eran viables, a largo plazo, si no contaban con el respaldo del gobierno. En un mundo ideal, estos sistemas surgirían de forma orgánica, a la par de nuevos patrones de migración e intercambio comercial. Pero, en realidad, los políticos, impulsados por las empresas de transporte, buscaban crear nuevas líneas para ganar ventaja a la competencia, ya fuera de otras empresas rivales o de naciones extranjeras. Como siempre, el modelo lo proveyeron los británicos, que habían brindado generosos subsidios estatales a sus líneas de transporte desde la década de 1830. Los subsidios del gobierno de Estados Unidos para las empresas privadas de transporte marítimo se dieron en dos momentos de actividad intensa, uno hacia finales de los años cuarenta del siglo XIX, y otro a fines de los sesenta. En ambas ocasiones, Seward estuvo entre los principales promotores de los subsidios. Sin el apoyo federal, la industria de los fletes estadounidense no habría podido competir con los británicos por tanto tiempo. Quien más se benefició de estos subsidios fue la Pacific Mail Steamship Company, que se consolidó como uno de los conglomerados de transporte más grandes del mundo para 1870.

Sin embargo, los subsidios para la industria del transporte marítimo nunca fueron tan sustanciosos como los que recibían otras líneas extranjeras, sobre todo las británicas, francesas y, más tarde, las del Japón Meiji.<sup>26</sup> De hecho, el Congreso de Estados Unidos optó por no renovar estos apoyos hacia finales de la década de 1850 —para disgusto de Seward— y tampoco los renovó a mediados de la de 1870. Sin el apoyo financiero del

---

<sup>26</sup> Para un análisis comparativo revelador de los subsidios para los barcos de vapor en el siglo XIX, véase WRAY, *Mitsubishi*, pp. 483-516.

Estado, la industria estadounidense de fletes de vapor entró en un periodo de gran volatilidad, y luego de declive. Seward no fue responsable de este proceso. En realidad, la decadencia de la industria de transporte transoceánico después de 1875 validó sus argumentos sobre la necesidad de los subsidios y apoyo estatal.

La reticencia del Congreso estadounidense a apoyar la expansión de una industria nacional de barcos de vapor sirve de recordatorio a los historiadores de que no deben fijarse solamente en los visionarios arquitectos del imperio estadounidense, como Seward, sino estudiar también las fuerzas que obstaculizaban la expansión internacional de Estados Unidos en el siglo XIX.<sup>27</sup> En este caso, estos límites eran menos tecnológicos que políticos. La visión geopolítica de Seward era en especial avanzada, en el sentido de que integraba el desarrollo interno con la expansión extraterritorial,<sup>28</sup> pero fue repudiada rotundamente por sus opositores, que se aliaron para bloquear los subsidios al transporte de vapor y los intentos por anexar sitios potenciales para el abastecimiento de carbón.

En Estados Unidos, la inconsistencia del apoyo estatal a la expansión internacional de la industria del vapor es de gran importancia para entender al sistema imperial estadounidense, fincado en el vapor, que surgió durante la vida de Seward. Dada la falta de confiabilidad del Estado, los artífices de la industria del transporte fueron las empresas estadounidenses y sus socios extranjeros, mientras que el gobierno estadounidense desempeñó un papel más bien secundario. Este hecho se hace evidente al considerar el caso de uno de los proyectos de infraestructura que apoyara Seward: la construcción de la Línea Ferroviaria de Panamá, financiada desde Wall Street, que fue el primer ferrocarril transcontinental del mundo.

---

<sup>27</sup> DOZER, "Anti-Expansionism", pp. 253-275.

<sup>28</sup> Para este punto, véase SCHONBERGER, *Transportation*, pp. 4-9.

La construcción de esta línea en Centroamérica, y su integración a una red global de transporte de vapor fue, obviamente, un gran logro de la ingeniería, de la inversión estadounidense y, no hay que olvidarlo, de la mano de obra transnacional: la migración y explotación de miles de trabajadores caribeños, irlandeses y chinos fue un presagio de lo que ocurriría durante la construcción del canal a principios del siglo xx —historia examinada magistralmente en la obra de Julie Greene, *The Canal Builders*.<sup>29</sup> Lo que ha recibido menos atención es que este gran proyecto dependía, en primer lugar, de que se estableciera un cimiento político firme en la región. La creación del sistema de tránsito panameño no fue el simple producto de un expansionismo estadounidense promovido por el gobierno: fue un proceso en el que los empresarios y sus socios extranjeros desempeñaron el papel decisivo. La construcción inicial de esta base política, que buscaba cimentar lo que podría llamarse “el imperialismo estadounidense del vapor”, fue una maniobra de Seward, aunque sus rivales del Partido Demócrata también participaron en la construcción de estos vínculos. El primer paso del proceso lo dio el Estado: el Tratado Bidlack-Mallarino de 1846, en el que Estados Unidos garantizaba la soberanía de la Nueva Granada a cambio del derecho a transitar por el istmo. Posteriormente, este tratado se convertiría en un símbolo del imperialismo estadounidense. Su origen, sin embargo, ha sido malinterpretado. La iniciativa de negociar un tratado no se originó en Washington, como muchos historiadores han dado por sentado durante décadas, sino en Bogotá, donde el gobierno del presidente Tomás Cipriano de Mosquera buscaba apoyos para prevenir la intervención británica en la región.<sup>30</sup> De hecho, la administración de Polk tuvo sus dudas acerca del acuerdo, puesto que prometía convertirse

---

<sup>29</sup> GREENE, *The Canal Builders*.

<sup>30</sup> Para esta visión del Tratado Bidlack-Mallarino, véase CLEMENTE, “The Foreign Policy”.

en un “enredo extranjero” que contravenía la supuesta tradición de la Doctrina Monroe. Pero Polk tampoco dejó que su interpretación de la tradición nacional impidiera que se cumplieran los objetivos de su realista agenda de política exterior.

Polk se equivocaba al pensar que obtendría derecho al tránsito en el istmo sin enredarse en la compleja política de Panamá y Nueva Granada. Una serie de hechos concretos hicieron inevitable su involucramiento. Inundada por miles de pasajeros que llegaban cada semana, la ruta del istmo pronto se convirtió en una colonia estadounidense *de facto* —es más, muchas personas la describían exactamente así en la época. Pero en esta “colonia” se ejercía un dominio informal, no formal. Los viajeros leían periódicos estadounidenses publicados en Panamá, visitaban médicos estadounidenses en un hospital estadounidense y dormían en hoteles estadounidenses, tanto en la ciudad de Panamá como en Aspinwall, última parada del ferrocarril en la costa atlántica, bautizada con el nombre del principal inversionista neoyorquino del ferrocarril panameño y de la empresa Pacific Mail. Las tensiones no tardaron en surgir entre los pasajeros estadounidenses y los panameños que vivían a lo largo de la ruta, especialmente aquellos que habían trabajado en la zona antes de 1855, y enfrentaban dificultades desde que se había inaugurado la línea ferroviaria. Una revuelta en la ciudad de Panamá en 1856 desembocó en la primera intervención de *marines* estadounidenses en la zona, para recuperar el control de la ruta, siguiendo un esquema que después se convertiría en costumbre.<sup>31</sup>

La política en Panamá era un asunto complejo, sobre todo por las tensiones históricas entre esta provincia y el resto de Nueva Granada. Panamá mantenía un importante grado de autonomía frente a Bogotá, consagrado en la Constitución liberal de 1853. Pero, en la práctica, el istmo se convirtió en un satélite

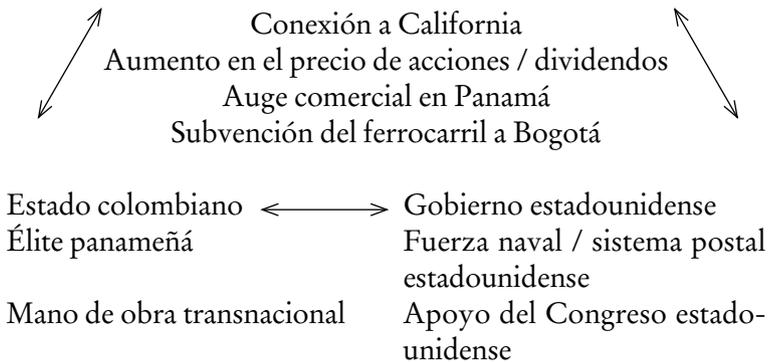
<sup>31</sup> MCGUINNESS, *Path of Empire*.

de Estados Unidos. El poder militar estadounidense desempeñó un papel importante en este proceso, pero los historiadores le han puesto demasiado énfasis. Lo que merece más atención es el poder de las empresas estadounidenses. Cuando los *marines* invadieron, restablecieron el orden lo más rápido posible y se marcharon. En cambio, las empresas de transporte estaban ahí para quedarse. Las dos compañías principales en Panamá eran la Panama Railroad Company y la Pacific Mail Steamship Company, que estaban estrechamente vinculadas, además de, en la década de 1850, la U. S. Steamship Company, que se fusionó con ésta. Estas empresas hacían mucho más que proveer transporte. Eran los dos actores políticos de mayor peso en la región. Ejercían poderes prácticamente soberanos a lo largo de la ruta del ferrocarril: financiaban fuerzas policíacas privadas; controlaban o eran dueños de las propiedades sobre la costa, y de los puntos de abastecimiento de carbón; proveían muchos empleos de la economía local. Sin embargo, sus actas constitutivas habían sido ratificadas por el Congreso del estado de Nueva York, y no por el gobierno local o por el nacional de Bogotá. Con eso, lograban evadir todo tipo de normas locales.

Este “imperio del vapor” se basaba en un conjunto de relaciones políticas complejas, manejadas por las empresas de transporte. La gráfica que aparece más adelante esquematiza la interacción entre los principales actores en Panamá, que puede representarse como una relación triangular. La clave para sostener esta forma de imperialismo informal era la capacidad de las empresas para establecer relaciones entre los diversos actores: el gobierno estadounidense, los accionistas de Wall Street y las empresas de transporte extranjeras (sobre todo británicas); el Estado colombiano, la élite y los funcionarios de la ciudad de Panamá y finalmente —pero definitivamente no de menor importancia—, los trabajadores necesarios para mantener una vía ferroviaria en medio de la selva, y proveer la mano de obra para realizar labores esenciales e intensivas, como

cargar el carbón para los barcos de vapor.<sup>32</sup> En otras palabras, el imperialismo informal que surgió a lo largo de las líneas de transporte no dependía sólo del poder militar, sino del cultivo de complejas relaciones políticas que permitían la construcción y el mantenimiento de la ruta. Estas relaciones políticas tienen las mismas características que un sistema imperial informal. Se asemejan a las relaciones que manejaban los británicos en los puertos latinoamericanos y en otros, que fueron objeto de la célebre descripción de Robinson y Gallagher en una serie de textos que muchos años después siguen mereciendo una lectura cuidadosa.<sup>33</sup>

PACIFIC MAIL / PANAMA RAILROAD / U. S. MAIL STEAMSHIP CO.



Como en otros sistemas imperiales informales, la fuerza de cohesión más importante no era la ideología, ni tampoco el poder militar, sino los incentivos de las ganancias compartidas — que se apuntan en negritas en el centro de la figura de arriba. A mediados del siglo XIX, las acciones de las empresas Panamá

<sup>32</sup> Para más detalle sobre el proceso laborioso y peligroso de reabastecer a los barcos de vapor, véase GRAY, “Black Diamonds”, cap. 5.

<sup>33</sup> Véase, por ejemplo, GALLAGHER y ROBINSON, “The Imperialism”, pp. 1-15; ROBINSON, “Non-European Foundations”.

Railroad y Pacific Mail eran las más rentables de la bolsa de valores en Wall Street, si nos fijamos en el precio de la acción y en los dividendos que producían. Los pasajeros estadounidenses también se beneficiaban del menor costo del pasaje de Nueva York a San Francisco. Pero no eran solamente los inversionistas y los pasajeros estadounidenses quienes se beneficiaban y que, por lo tanto, tenían interés en que se mantuviera el sistema. La élite panameña recibía su tajada por medio de varios proyectos comerciales. Hombres como Justo Arosemena veían en el desarrollo de una ruta de tránsito la forma de asegurar el ejercicio autónomo y estable del poder en Panamá, dentro del marco del federalismo de la Constitución colombiana de 1853. De hecho, algunas de las intervenciones de los estadounidenses en Panamá se hicieron por invitación de miembros de sus élites.

Desde la perspectiva de Bogotá, el incentivo era el pago de la subvención anual que hacía la empresa Panama Railroad, que representaba la mayor fuente de ingresos para el gobierno colombiano en esa época.<sup>34</sup> No debe sorprender que los beneficios para los trabajadores fueran los menores de todos. Esto contribuyó a la radicalización del Partido Liberal en la ciudad de Panamá, en especial entre los jornaleros y antiguos esclavos. Las presiones que ejercían estos sectores, y la inestabilidad que resultaba, a menudo provocaron la intervención militar estadounidense. Este sistema tenía sus grietas sociales. Pero durante un periodo de tres décadas, hasta 1870, cuando inició el esfuerzo francés por construir un canal, este orden imperial informal fue capaz de mantenerse, en medio de contextos políticos y económicos fluctuantes en Panamá, Nueva Granada —Colombia después de 1863— y Estados Unidos. Cuando el sistema se derrumbó hacia 1880, fue porque se resquebrajaron sus cimientos políticos. Las fracturas se volvieron más aparentes con el fracaso de Seward, cuando como secretario de Estado quiso

---

<sup>34</sup> RANDALL, *Colombia and the United States*, p. 33.

transformar la línea ferroviaria en un verdadero canal, hacia finales de la década de 1860.<sup>35</sup> El declive político de la Pacific Mail en Washington afectó sus negocios en Panamá, poniéndolos a merced de los nuevos ferrocarriles transcontinentales estadounidenses a partir de 1869.

La reducción del tránsito por la vía férrea de Panamá desequilibró al sistema. La política panameña se desestabilizó justo en el momento en que las empresas estadounidenses perdían influencia política en Washington. Miembros de la élite colombiana, como Arosemena, abandonaron el sistema estadounidense que habían ayudado a construir, y se aliaron con el famoso francés Ferdinand de Lesseps, que prometió revivir el potencial del istmo, mediante un proyecto ambicioso de construir un canal que resultó un fracaso. En Bogotá, este giro hacia los franceses fue impulsado por el miedo de que el caprichoso Congreso estadounidense no apoyara la construcción de un canal —o peor, que escogiera Nicaragua para hacerlo—, y por la esperanza de conseguir una mayor subvención con una nueva empresa de construcción. El declive de la influencia estadounidense en Panamá, entonces, no fue simplemente el resultado de acontecimientos en Washington D. C., o dentro del Departamento de Estado, sino del colapso de las relaciones políticas que habían tejido los diversos actores, mismas que habían sostenido esta pieza central del imperio estadounidense del vapor. Así como la política imperial había sido clave para establecer una zona de influencia y poder estadounidense en Panamá, el resquebrajamiento de estas relaciones llevó al declive del poder estadounidense, alrededor de 1880.

El surgimiento de políticas imperiales multidimensionales —en las que desempeñaron un papel clave las empresas de transporte de vapor y sus socios extranjeros— puede observarse también en México durante el último tercio del siglo XIX. Inspirados

---

<sup>35</sup> STAHR, *Seward*, pp. 523-524.

en parte por el éxito del ferrocarril en Panamá, los promotores dirigieron su atención hacia México, y a las oportunidades que había para construir nuevas vías en la nación vecina, especialmente a través del istmo de Tehuantepec —que, a pesar de ser una ruta de tránsito mucho más larga que las de Centroamérica, era atractiva por su cercanía a Estados Unidos. Pero la inestabilidad política hacia las décadas de 1850 y 1860 —tanto en México como, por supuesto, en Estados Unidos— entorpecieron esos primeros esfuerzos. El gobierno estadounidense proveyó muy poco apoyo diplomático a estos empresarios<sup>36</sup> y, aunque algunos liberales mexicanos estaban interesados en la inversión extranjera como forma de promover el desarrollo económico, no lograron forjar relaciones duraderas con sus posibles colaboradores yanquis, en un contexto político y económico volátil. El pánico de 1873 fue devastador para los planes de construcción ferroviaria en México. No fue sino hasta la creación de relaciones políticas más estables —y cada vez más autoritarias—, durante el porfiriato, que inició un verdadero auge en la construcción ferroviaria, cuya culminación fue la inauguración del Ferrocarril Central Mexicano en la década de 1880. Los complejos y trascendentes efectos económicos y sociales de los ferrocarriles es un tema bien estudiado por la historiografía mexicana<sup>37</sup> y no necesita elaborarse aquí sino para señalar un punto central obvio: el imperialismo estadounidense no debe concebirse como la simple proyección de Washington D. C., sino como el producto de complejas relaciones en evolución constante entre los inversionistas, los líderes políticos mexicanos y el gobierno de Estados Unidos.

---

<sup>36</sup> PLETCHER, *The Diplomacy*, p. 84.

<sup>37</sup> Véanse las visiones contrastantes de COATSWORTH, *Growth against Development* y KUNTZ, *Empresa extranjera*. Para un estudio cultural más reciente véase MATTHEWS, *The Civilizing Machine*.

Nos hemos alejado bastante de Seward para llegar hasta aquí. Pero esta digresión ha sido deliberada. Aunque Seward fue excepcional, entre los líderes imperialistas estadounidenses, porque comprendió la forma en que el poder del vapor transformaría las relaciones imperiales, no anticipó todas las maneras en que el desarrollo y la manutención de los sistemas de transporte de vapor en el extranjero requerirían de ajustes e innovaciones políticas, tanto en casa como en el extranjero. Tomemos como ejemplo el caso de México, que hemos mencionado ya, y en el que Seward tenía un interés especial. Durante su viaje por México en 1869, Seward había actuado como el gran promotor de la inversión estadounidense, sobre todo en cuanto a las propuestas de nuevas líneas de ferrocarril. Si Seward vinculó este desarrollo de infraestructura con una visión política, ésta era más bien una aspiración, fincada en la supuesta adhesión de los liberales mexicanos a la Doctrina Monroe, y su aceptación de la inversión estadounidense. No obstante, como hemos visto, la consolidación de la influencia estadounidense en México, al calor del vapor, fue posible gracias al crecimiento de las corporaciones ferrocarrileras y el surgimiento de un orden político en México, apuntalado por el gobierno autoritario de Porfirio Díaz. El fortalecimiento del poder empresarial dentro de Estados Unidos y la operación de un régimen autoritario —que no liberal republicano— en lugares como México se convirtieron en elementos determinantes de las relaciones exteriores y la política imperial de Estados Unidos. Se trataba de un futuro engendrado por la visión imperial de Seward, aunque se había desplazado en sentidos que este político, el imperialista estadounidense por antonomasia, no había podido anticipar.

Traducción del inglés de Milena Rondón

## SIGLAS Y REFERENCIAS

BAKER, George (ed.), *The Works of William H. Seward*, Boston, Houghton, Mifflin and Co., 1884, 5 volúmenes.

BECKERT, Sven, “Emancipation and Empire: Reconstructing the Worldwide Web of Cotton Production in the Age of the American Civil War”, en *American Historical Review*, 109: 5 (2004), pp. 1405-1438.

BURGESS JR., Douglas R., *Engines of Empire: Steamships and the Victorian Imagination*, Stanford, Stanford University Press, 2016.

CLEMENTE, G. Isabel, “The Foreign Policy of Colombia in the Caribbean Basin, 1832-1904”, tesis de doctorado en historia, Londres, London University, 2004.

COATSWORTH, John H., *Growth against Development: The Economic Impact of Railroads in Porfirian Mexico*, Dekalb, Northern Illinois University Press, 1981.

DOYLE, Don H., *The Cause of All Nations: An International History of the American Civil War*, Nueva York, Basic Books, 2015.

DOZER, Donald, “Anti-Expansionism during the Johnson Administration”, en *Pacific Historical Review*, XII (1943), pp. 253-275.

GALLAGHER, John y Ronald ROBINSON, “The Imperialism of Free Trade”, en *Economic History Review*, 6: 1 (1953), pp. 1-15.

GRAY, Steven, “Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coaling Stations, circa 1870-1914”, tesis de doctorado en historia, Coventry, University of Warwick, 2014.

GREEN, Julie, *The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal*, Nueva York, Penguin, 2009.

HOGANSON, Kristin, “Twenty Years since the Imperial Turn: Time for Trans-imperial Histories”, en *American Historian* (feb. 2015), pp. 36-38.

HOGANSON, Kristin y Jay SEXTON (eds.), *Powering Up the Global: Taking U.S. History into Transimperial Terrain*, Durham, Duke University Press [en prensa].

HOWE, Daniel Walker, *What Hath God Wrought: The Transformation of America, 1815-1848*, Nueva York, Oxford University Press, 2007.

IMMERMAN, Richard, *Empire for Liberty: A History of American Imperialism from Benjamin Franklin to Paul Wolfowitz*, Princeton, Princeton University Press, 2010.

KUNTZ, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995.

LA FEBER, Walter, *The New Empire. An Interpretation of American Expansion, 1860-1898*, Ithaca, Cornell University Press, 1967.

LOGAN, Frenise, "India-Britain's Substitute for American Cotton, 1861-1865", en *Journal of Southern History*, 24 (nov. 1958), pp. 472-480.

MATTHEWS, Michael, *The Civilizing Machine: A Cultural History of Mexican Railroads, 1876-1910*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2013.

MCGUINNESS, Aims, *Path of Empire: Panama and the California Gold Rush*, Ithaca, Cornell University Press, 2008.

OWEN, E. R. J. y R. B. SUTCLIFFE (eds.), *Studies in the Theory of Imperialism*, Londres, Longman, 1972.

PAOLINO, Ernest, *The Foundations of the American Empire: William Henry Seward and US Foreign Policy*, Ithaca, Cornell University Press, 1973.

PLETCHER, David, *The Diplomacy of Trade and Investment: American Economic Expansion in the Hemisphere, 1865-1900*, Columbia, University of Missouri Press, 1998.

PRIOR, David, "Civilization, Republic, Nation: Contested Keywords, Northern Republicans, and the Forgotten Reconstruction of Mormon Utah", en *Civil War History*, 56 (2010), pp. 283-310.

RANDALL, Stephen J., *Colombia and the United States: Hegemony and Interdependence*, Athens, University of Georgia Press, 1992.

RICHARDSON, Heather Cox, *West from Appomattox: The Reconstruction of America after the Civil War*, New Haven, Yale University Press, 2007.

ROBINSON, Ronald, "Non-European Foundations of European Imperialism: Sketch for a Theory of Collaboration", en OWEN y SUTCLIFFE (eds.), 1972, pp. 118-140.

SCHONBERGER, Howard B., *Transportation to the Seaboard: The "Communication Revolution" and American Foreign Policy, 1860-1900*, Westport, Greenwood Publishing Corporation, 1971.

SCHOONOVER, Thomas, *Dollars over Dominion: The Triumph of Liberalism in Mexican-United States Relations, 1861-1867*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1978.

SEWARD, Frederick W., *Seward at Washington as Senator and Secretary of State*, Nueva York, Derby and Miller, 1891.

SEWARD, Olive Risley, *Around the World Stories*, Boston, D. Lothrop Company, 1889.

SEWARD, William H., *Commerce in the Pacific Ocean*, Washington, Buell & Blanchard, 1852.

SEWARD, William H., *Travels around the World*, Nueva York, D. Appleton and Co., 1973.

SEXTON, Jay, "William H. Seward in the World", en *Journal of the Civil War Era*, 4: 3 (2014), pp. 398-430.

SHULMAN, Peter A., *Coal and Empire: The Birth of Energy Security in Industrial America*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2015.

STAHR, Walter, *Seward: Lincoln's Indispensable Man*, Nueva York, Simon and Schuster, 2012.

TAYLOR, George Rogers, *The Transportation Revolution, 1815-1860*, Nueva York, Rinehart, 1951.

THOMAS, William G., *The Iron Way: Railroads, the Civil War, and the Making of Modern America*, New Haven, Yale University Press, 2011.

WHITE, Richard, *Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America*, Nueva York, W. W. Norton, 2011.

WRAY, William, *Mitsubishi and the N.Y.K., 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry*, Cambridge, Harvard University Press, 1984.