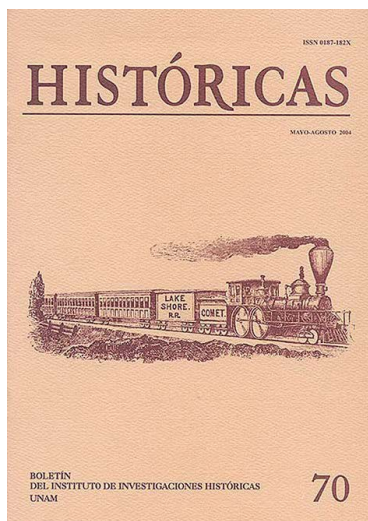




Artículo: El expansionismo y la industrialización en Estados Unidos en el siglo XIX

Autor(es): González Ortiz, Cristina

Revista: Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM

Número: 70

Año: 2004

ISSN edición impresa: 0187-182X

ISSN de pdf: [en trámite]

Forma sugerida de citar: González Ortiz, Cristina. "El expansionismo y la industrialización en Estados Unidos en el siglo XIX" Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 70 (2004): p. 2-10. Edición digital en PDF, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2018, Disponible en Repositorio Institucional Históricas UNAM <http://hdl.handle.net/20.500.12525/3631>

D.R. © 2018. Los derechos patrimoniales pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México

Entidad editora: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México

Correo electrónico: departamento.editorial@historicas.unam.mx

"Excepto donde se indique lo contrario, esta obra está bajo una licencia Creative Commons (Atribución-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional, CC BY-NC-SA Internacional, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es>)"



Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución: departamento.editorial@historicas.unam.mx

Con la licencia CC-BY-NC-SA usted es libre de:

- **Compartir:** copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.
- **Adaptar:** remezclar, transformar y construir a partir del material.

Bajo los siguientes términos:

- **Atribución:** debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
 - **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
 - **Compartir igual:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.
-



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

○ ENSAYOS

El expansionismo y la industrialización en Estados Unidos en el siglo XIX

Cristina González Ortiz

Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM

A principios del siglo XVII, con un siglo de retraso si los comparamos con los asentamientos españoles, los colonos ingleses comenzaron a establecerse en la costa atlántica de Norteamérica. No me detendré en las diferencias entre las políticas seguidas en este renglón por España y por Inglaterra. A lo mucho recordaré que en las colonias anglosajonas del sur se establecieron plantaciones dedicadas principalmente al cultivo del tabaco y del arroz, productos que Europa reclamaba, y pronto se descubrió la conveniencia de emplear en dicha tarea a los esclavos traídos del África. En las del norte predominaron las poblaciones rodeadas de granjas; casi no se usó a los negros en el campo y, por la similitud de clima con Inglaterra, los productos de esta zona no tuvieron mucha demanda en la metrópoli; por ello, tuvieron que llevarlos a las Indias Occidentales del Caribe a cambio de melaza, amén de desarrollar una flota pesquera muy grande y sus dotes para las manufacturas y el comercio.

A lo largo de siglo y medio y de manera continua la inmigración de las colonias inglesas fue constante y variada, pero el común denominador de la actividad económica, igual que en Europa, lo constituía la agricultura, por mucho que los comerciantes también se hicieran de ganancias moviendo los productos de la tierra de un lado a otro. En términos generales, las trece colonias se extendieron de la costa atlántica hacia el interior, en donde los montes Apalaches se convirtieron en un obstáculo para alcanzar las tierras del oeste, a las que llegaba la influencia de los franceses establecidos en las márgenes del Misisipi. Por el norte también estaban los franceses en Quebec y en Montreal y al sur los españoles en las Floridas.

En todas las guerras en las que Inglaterra y Francia habían peleado en el siglo XVIII en Europa también pelearon sus respectivos colonos en América que por igual se odiaban y disputaban los territorios de los indios aunque, paradójicamente, al mismo tiempo utilizaban a los nativos para sus propios fines expansionistas.

En 1774 los colonos ingleses se rebelaron contra la metrópoli iniciando su guerra de independencia. Las razones fueron políticas y económicas y tenían que ver con la experiencia que había dejado la lucha entre los Estuardo y el Parlamento, en Inglaterra, y que llevó a la supremacía política de este último. También con sus tradiciones religiosas, sobre todo la calvinista, basada en una organización

presbiteriana y congregacionalista de autogobierno y que contenía, además, la justificación para rechazar a los tiranos, misma que emplearían contra Jorge III. Así, los colonos alegaban que, mientras no tuvieran representación en el Parlamento, este organismo no podía cobrarles impuestos. Pero su enojo con Inglaterra tenía una razón más inmediata. Cuando ésta había derrotado a Francia en la guerra de los Siete Años en 1763, reclamó los dominios franceses en América. No se quedó con todos, pues Francia tuvo que cederle a España la Luisiana occidental a cambio de su ayuda. Pero la Luisiana oriental (entre los Apalaches y el Misisipi), el valle del Ohio y el Canadá pasaron a manos de Inglaterra y Francia no logró recuperarlos. Nunca una nación ha adquirido en una guerra un territorio tan grande como lo hizo entonces Inglaterra. Los colonos ingleses se frotaron las manos, porque por fin podrían extenderse por las tierras de sus inveterados enemigos. Pero Inglaterra estableció, para congraciarse con sus nuevos súbditos, los indios, que éstos estarían separados de los colonos europeos por una línea imaginaria que correría por la cresta de los Apalaches. Desde antes de que la lucha por la independencia se iniciara, George Washington, el rico hacendado de Virginia que la encabezó, tenía el proyecto de colonizar las tierras muy fértiles y bien comunicadas del valle del Ohio, que los colonos ingleses habían venido disputándole a los franceses y que finalmente éstos acababan de perder. Se trataba de un proyecto de especulación de tierras de gran envergadura, uno de los muchos que después ocuparían el interés de los americanos, que no eran sino colonos ávidos de tierras venidos de Europa. No podían tolerar que la metrópoli frenara su crecimiento.

La revolución de independencia se inició en 1776 y a su término, en 1783, la nueva nación independiente vio duplicado su territorio, que se extendió hasta la margen izquierda del Misisipi, sobre todo lo que era la Luisiana oriental. Y no porque se lo hubiesen ganado, sino por una graciosa concesión de Inglaterra, que prefirió que estas tierras se le dieran a Estados Unidos y no a España, como quería Francia, que ya tenía la Luisiana occidental desde 1763. España se tuvo que conformar con que Inglaterra le devolviera las Floridas que le había quitado al terminar la guerra de los Siete Años ya mencionada. Francia no obtuvo nada; aunque había ayudado a los colonos a derrotar en tierra a los ingleses, éstos la habían vapuleado en el mar.

Apenas alcanzada la independencia, los americanos decidieron, haciendo gala de su republicanismo, que las nuevas tierras del oeste no serían de conquista sino que el gobierno trazaría territorios cuyas tierras se dividirían para su venta en poblaciones de 36 millas cuadradas. Cuando estos territorios alcanzaran la cifra de 60 000 habitantes se convertirían en estados de la Unión con los mismos derechos que los trece estados originales. De estos lotes se vendían, por lo general, medios o cuartos de milla que era lo que un granjero podía cultivar. Cuatro de las millas no se venderían para tener ingresos en el futuro y el dinero de la venta de la milla 16 se destinaría a la educación.

En el mismo año en que se inició el gobierno de Washington tras aprobarse la Constitución de 1787, que hasta ahora rige a la Unión, dio principio la Revo-

lución Francesa. Ésta, en pocos años, desembocó en la continuación de la vieja rivalidad entre Inglaterra y Francia. La nación americana hubo de sufrir la presión de las dos naciones en guerra que deseaban abandonara la neutralidad que Washington había establecido. La presión europea, sobre todo la francesa, se intensificó por el deseo de los norteamericanos de aumentar sus territorios. Querían el puerto de Nueva Orleáns, pues los españoles no los dejaban sacar sus granos del valle del Ohio al mar y también la Florida occidental que impedía la salida al Golfo de México de varios ríos de la Unión que corrían de norte a sur. En 1801 el presidente Thomas Jefferson se enteró de que Napoleón le había exigido a España la devolución de la Luisiana occidental lo que lo alarmó, pues prefería tener de vecina a la débil España que a los franceses. Napoleón pensaba que estas tierras no le vendrían mal para sus veteranos, en un momento en que parecía que alcanzaba la paz con Inglaterra. Pero la guerra se reanudó en 1803 y Napoleón necesitó dinero. Por ello le mandó decir al representante americano en París que sólo se interesaba en comprar Nueva Orleáns y las Floridas, que estaba dispuesto a venderle todo el territorio de la Luisiana en 15 millones de dólares. Sin consultar a Jefferson, James Monroe aceptó y Estados Unidos volvió a duplicar su territorio con otro del que no sólo no conocía su extensión sino tampoco lo que contenía. Ésa fue la razón de la expedición de Lewis y Clark que salió de San Luis Misuri, cruzó las planicies y las Rocallosas y por los ríos Snake y Columbia llegó al Pacífico en lo que era el territorio de Oregon. Éste lo habían reclamado los españoles, después los rusos y en aquellos momentos Inglaterra y Estados Unidos lo disputaban. Al sur de Oregon se encontraba la California española y hacia el este Nuevo México y Texas, que también pertenecían a España, pero Estados Unidos ya los codiciaba.

Un hecho da cuenta del interés que desde entonces tenían los americanos por las tierras de la Nueva España. El ilustrado barón de Humboldt había conseguido en 1800 que las celosas autoridades españolas, que no dejaron entrar por casi tres siglos a ningún extranjero a sus dominios, le permitieran realizar unos estudios en América. Fue un viaje largo y seguramente con muchas incomodidades que el amor a la ciencia minimizó. Después de escalar el Aconcagua, entre las muchas cosas que hizo en América del Sur, Humboldt llegó a la Nueva España por Acapulco en 1803. En la ciudad de México el virrey ordenó a los intendentes que prepararan minuciosos informes sobre cada una de sus intendencias acompañados de sus respectivos mapas. El barón se reunió también con los sabios miembros del Colegio de Minería a quienes regaló, a cambio de toda la información que le dieron, los maltratados instrumentos que había acarreado durante su viaje. También visitó unas minas de Pachuca y Guanajuato y salió por Veracruz rumbo a Estados Unidos al año siguiente. Jefferson lo hospedó en su casa en Monticello y, a cambio de sus atenciones, Humboldt le permitió copiar todos los mapas y documentos que le interesaran de la Nueva España. No sorprende entonces que en 1806 se fraguara un proyecto de conquista de los territorios del norte de la Nueva España, encabezado por quien había sido vicepresidente durante la primera ges-

ción de Jefferson, Aaron Burr, y también se enviara a un grupo de exploradores que fueron hechos prisioneros en Chihuahua por las autoridades españolas por haber entrado sin documentos a la Nueva España.

Tampoco se había olvidado el gobierno americano de las Floridas a pesar de poseer ya la Luisiana. No daré cuenta de todas las maniobras, en su mayoría ilegítimas, de las que echaron mano para obtenerlas. Finalmente, en 1818 ante la negativa española, se recurrió a la violencia. Andrew Jackson atacó el territorio de la Florida con el pretexto de perseguir a unos indios y puso en fuga al gobernador español. Al rey no le quedó más que negociar. En 1819 se firmó el famoso Tratado Adams-Onís o Transcontinental mediante el cual Estados Unidos definió su frontera con los dominios españoles, pero llevándola hasta el Pacífico a la altura del paralelo 42. El rey de España únicamente obtuvo que se reconociera su soberanía sobre Texas, aunque por sólo dos años porque en 1821 había perdido casi todos sus dominios americanos. En unos cuantos años más, los colonos de Texas, ante la poca protección que el gobierno mexicano les daba y la prometida por los americanos, declararon su independencia en 1835. Santa Anna marchó a combatirlos al año siguiente pero no pudo sujetarlos. Unos dos mil soldados mexicanos fueron emboscados por poco menos de novecientos de Samuel Houston. Así, con menos de mil hombres, los texanos le quitaron a México un territorio (la Texas actual tiene casi setecientos mil kilómetros cuadrados) mucho mayor que el de Francia (casi quinientos cincuenta mil kilómetros cuadrados en la actualidad), cuando ciento cincuenta años antes Luis XIV, en su búsqueda de fronteras naturales, movía más de cien mil hombres para tomar, digamos, una sola plaza, Strasburgo sobre el Rhin.

Aunque el gobierno mexicano no reconoció los tratados firmados por Santa Anna, nuestro país nunca recuperó ese inmenso territorio. Fue anexado a Estados Unidos en 1845 tras una intensa actividad entre espuria y diplomática. Al año siguiente los americanos nos invadieron tras fracasar sus intentos por comprar California y Nuevo México.

En el mismo año de 1846 en el que se inició la guerra, y en una maniobra para dejar contenta a Inglaterra y que no ayudara a México a cambio de quedarse con California, los americanos aceptaron dividir el territorio de Oregon en el paralelo 49 y no en el 54°30' como antes pretendían. Prefirieron renunciar a una larga franja de tierra del Pacífico a los Grandes Lagos, de aproximadamente quinientos cincuenta kilómetros de ancho, a cambio de obtener las tierras de México. En 1848, ocupada la capital de la república, México firmó el Tratado de Guadalupe-Hidalgo cediendo a Estados Unidos la Alta California y Nuevo México. No conformes, los estadounidenses compraron en 1855 el territorio de La Mesilla, que necesitaban para construir el ferrocarril que iría por el sur hacia el Pacífico. En 1867, después de la Guerra Civil, Estados Unidos hizo su última y espectacular adquisición territorial: compró Alaska al zar Alejandro II. También adquirió las pequeñas pero estratégicas islas de Hawai y en 1898 acabó con lo que quedaba del imperio español en las Antillas y las Filipinas.

Hasta aquí el relato de esta asombrosa expansión territorial que los gobiernos de Europa vieron con tanta desconfianza y temor. Parecieron no darse cuenta de que las tierras de Estados Unidos estaban siendo pobladas por los súbditos de los monarcas europeos que veían con beneplácito la salida de muchos de ellos.

Sin embargo, esta rápida ocupación de territorio no hubiera sido posible sin la proliferación de la Revolución Industrial, sobre todo, en el terreno de la comunicación terrestre con el ferrocarril, como veremos. Cuando Jefferson, después de comprar la Luisiana, pudo tener una idea de su extensión, dijo que tardarían mil años en colonizarla. Exageraba un poco a lo mejor, pero no debe olvidarse que era un terrateniente y, además, uno de los hombres más cultos de su nación. No era una previsión tan errada si se piensa en cómo se había extendido la agricultura del norte de Europa en los últimos siglos. Durante su largo reinado de más de 45 años, un “déspota ilustrado” como Federico II el Grande de Prusia estaba muy orgulloso de haber llevado alrededor de cincuenta y cinco mil familias de colonos a vivir del cultivo de la papa, algo muy novedoso en esa región, en las tierras que recién se habían drenado entre los ríos Oder y Netze. En el siglo XIX, en cambio, se contaban por millones las familias de colonos americanos. Lo que Jefferson no había previsto era que, entre 1820 y 1860, Estados Unidos absorbiera la friolera de cinco millones de inmigrantes que le llegaron. Cuando la nación se independizó tenía 4.5 millones de habitantes; en 1820 ya eran casi diez, y en 1860, unos 31.5 millones. Los censos de las décadas a que me he referido muestran que la población aumentaba entre 34% y 36% con respecto a la década anterior.

¿Cómo fue posible esto? ¿Cómo pudieron desparramar tanta gente en tan inmenso territorio y en tan poco tiempo? Deben tomarse en cuenta varias y atinadas políticas del gobierno federal como el financiamiento de las exploraciones, la venta de tierras públicas a bajo precio, el desalojo de los indios que llevó a cabo el ejército. No menos importante fue el auxilio que la investigación científica prestó a los agricultores. Pero, por encima de estos apoyos, los colonos se pudieron dispersar gracias al financiamiento del gobierno en la construcción de canales, caminos y vías de ferrocarril, amén del desarrollo del barco de vapor que se empleó mucho en la navegación fluvial y del telégrafo, tan necesario para el funcionamiento de los ferrocarriles. De estas vías de comunicación me ocuparé ahora dada su importancia.

Desde el siglo XVI los reyes de Francia se habían preocupado por la construcción de canales entre los afluentes de los grandes ríos que regaban su territorio. Estos canales hasta la fecha se utilizan y en ellos se mueven las gabarras sin descanso. Recién alcanzada su independencia, los americanos se aprovecharon de las ventajas que los canales podían ofrecerles en el transporte de mercancías y pasajeros para poblar el oeste. El más importante de estos canales fue el Canal del Erie, el cual explica por qué, finalmente, Nueva York dejó atrás, en riqueza, a la próspera Filadelfia. La ruta del canal, que permitió conectar a Nueva York con el lago Erie y de ahí al Michigan y al Superior, aprovechaba el curso

del río Hudson hasta el río Mohawk, a la altura de Albany. Después de la parte navegable del Mohawk el canal cubría 580 kilómetros hasta llegar al lago Erie frente a la ciudad de Buffalo. Originalmente tenía 12 metros de ancho y 1.20 de profundidad, aunque después se le amplió, pero era poco profundo comparado con los canales que iban de Nueva Orleáns a Mineápolis, cuya profundidad era de 3 metros. Las diferencias de nivel en el terreno se salvaron con más de 50 esclusas y llevó ocho años construirlo, entre 1817 y 1825, en medio de muchas limitaciones como fue el que ni siquiera hubiera caminos. Una de las tareas más difíciles después de talar miles y miles de árboles era la de arrancar sus raíces del suelo. Para ello se inventó una máquina que lo hacía con menos esfuerzo y más rapidez. Una vez vi una, pero no la miré, así que no puedo decirles cómo funcionaba. La obra estuvo a cargo del estado de Nueva York y redujo el costo del pasaje al oeste a sólo un diez por ciento de su valor.

De mayor importancia fue la aplicación del vapor a las embarcaciones. En 1807 un americano, Robert Fulton, artista, inventor y experto en la construcción de canales, probó su barco de vapor en el río Hudson. No sólo el barco, de unos 45 metros, había sido diseñado por Fulton, sino que era él el inventor de la máquina de vapor que lo impulsaba a 7.5 kilómetros por hora. El recorrido entre Nueva York y Albany duró 32 horas, mucho menos tiempo que los cuatro días que empleaban las embarcaciones de vela. Se emprendió entonces, con entusiasmo, la construcción de estos vapores que fueron muy importantes, sobre todo, en el Misisipi y sus afluentes, como el Ohio, que se forma en la ciudad de Pittsburg, pues aumentó y abarató el tráfico mercantil y de pasajeros que no se podía hacer río arriba por la fuerza de las corrientes.

Sin embargo, fue el ferrocarril el que revolucionó el transporte e hizo posible la colonización de un inmenso territorio habitado sólo por los indios y los búfalos, el de las praderas entre la cuenca del Misisipi y las Rocallosas, en las que ni la agricultura ni la ganadería se habrían propagado. Además los trenes se podían mover todo el año a diferencia de las barcas que no circulaban en los canales en invierno porque éstos se congelaban. Y cuando los ferrocarriles no tenían mucha carga, pudieron llevar a los pueblos el entretenimiento del circo, una diversión más que se sumaba a la que ya proporcionaba el solo ver pasar el tren.

El ferrocarril se desarrolló en Inglaterra a partir de los carros que iban sobre rieles tirados por animales, que se usaban mucho en las minas alemanas. En las primeras décadas del siglo XIX se experimentó mucho con este tipo de transporte y en 1830 se inauguró, entre Liverpool y Manchester, la primera línea férrea. Ese mismo año se usaba en Estados Unidos la máquina de vapor. Hacia 1860, antes de la Guerra Civil, se habían construido cincuenta mil kilómetros (Inglaterra andaba entonces en poco más de diez mil). Durante la guerra completaron la primera línea transoceánica y al concluir el siglo, el número de kilómetros de líneas alcanzaba en Estados Unidos la cifra de trescientos veinte mil, ocho veces la circunferencia de la Tierra. Los rusos también habían conectado Moscú con el resto de Europa y con el Pacífico a través del ferrocarril transiberiano de

una extensión de 9 300 kilómetros, aunque el dominio que Rusia tenía de esta última área distaba mucho del que gobernaba a la Unión Americana.

La construcción de las vías férreas en Norteamérica estuvo en manos de la iniciativa privada, pero la obra era muy costosa y, a falta de capital, el gobierno contribuyó, en muchas ocasiones, a pagarla con la donación, a las compañías constructoras, de terrenos de una milla de ancho por seis de profundidad a ambos lados de las vías y de manera escaqueada, como tablero de ajedrez. En total, el gobierno cedió en tierras un equivalente a la extensión de Texas porque las compañías abusaron. De esta manera, fue la misma abundancia de terreno la que ayudó a financiar la construcción de las líneas, tierras de las que se carecía en Europa para financiar el desarrollo. Además, las compañías ferrocarrileras tenían agentes en el viejo continente vendiendo terrenos baratos en América; mataban así dos pájaros de un tiro: obtenían el dinero necesario para la construcción con la venta de unas tierras que, a la vez, poblaban con los colonos que serían sus usuarios.

Muchas líneas se construyeron de prisa y mal, los trenes se descarrilaban o los puentes se caían. Se cometían abusos en el cobro de tarifas de fletes y pasajes hasta que el gobierno federal controló el comercio interestatal. Pero la industria alentó la inventiva y las reformas técnicas se sucedían una tras otra en Europa y América. Entre las aportaciones americanas se cuentan el riel de acero, la estandarización de las vías, los frenos de aire, el acoplamiento automático de los carros y el carro pullman. En todos lados, además, se enfrentaron al gran reto: la construcción de túneles y puentes cada vez más largos y, a veces, también bellos.

Los ferrocarriles comunicaron todo el país y fueron la espina dorsal de ciudades como Chicago, San Francisco, Los Ángeles, Indianápolis, Portland, Seattle, Kansas City y Omaha, amén de dar lugar a un poderoso mercado nacional nunca antes visto por su extensión. Para su construcción las compañías ferrocarrileras emplearon a miles de hombres, en su mayoría inmigrantes, como *coolies* y mexicanos. Propiciaron el desarrollo de nuevas industrias como la petrolera que es la primogénita del ferrocarril y, hasta ahora, muy pretenciosa; o la acerera que abarcaba del Lago Superior a Pittsburg. En suma, crearon riqueza. Basta sólo imaginar la cantidad de árboles que se talaron para fabricar los durmientes o todo el hierro, carbón y petróleo que se sacaron de la tierra. Esas inmensas riquezas en un principio no pagaron impuestos y tardaron en ser reguladas. Algunas se conservan hasta ahora junto con otras, como la de la industria automovilística y más recientemente la de la electrónica. El instrumento fue la empresa moderna cada vez más organizada cuyo manejo es en el mundo de hoy objeto de estudios con una gran demanda, el MBA.

El ferrocarril fue, así, determinante en la tarea de poblar el territorio americano. Ayudó a poblar zonas madereras y mineras, en parte para el mantenimiento de la propia industria ferrocarrilera. Impulsó el desarrollo de la ganadería al facilitar el transporte de los animales. Las reses eran conducidas en arcos que du-

raban unos tres meses, por los verdaderos *cowboys*, tema de tantas películas del Oeste, a las estaciones de ferrocarril desde donde eran llevadas a degollar a Chicago. El carro refrigerador permitió después transportar las reses en canal. La industria química y la de la hojalata cooperaron en la fabricación de la carne enlatada que inundó al país.

Finalmente, el ferrocarril llevó a los agricultores a las planicies, las *prairies* de los pioneros Ingalls. Las tierras fértiles de las praderas no se habían poblado, no sólo porque estaban muy lejos, sino porque no había madera en ellas. El ferrocarril llevó la madera para construir las casas, el petróleo para calentarlas y el alambre de púas para cercar los terrenos. A su vez, cuando los agricultores comenzaron a levantar sus cosechas, los granos fueron almacenados en los silos que se construían junto a las estaciones y llevados por el ferrocarril a los centros urbanos del este y el oeste. Tan grande cantidad de granos sólo pudo ser cosechada gracias a la aplicación de la tecnología y a la maquinaria agrícola como es el caso de la segadora McCormick, otro invento americano.

De esta manera, las tierras que Jefferson había dicho que llevaría un milenio colonizar habían sido comunicadas y pobladas en menos de cien años.

Dado el carácter general de esta exposición, he dejado de lado temas fundamentales en la explicación de la expansión, como son la inmigración, la esclavitud, el trato de naciones extranjeras que se dio a las tribus indígenas y la violencia con que se les desalojó y exterminó. Toda la legislación sobre venta de tierras y colonización: el llevado y traído Destino Manifiesto. Tampoco me referí a inventos que transformaron los cultivos, como la máquina despepitadora del algodón, ni otros muchos como el sistema de partes intercambiables que innovó la fabricación, entre otras cosas, de armas; ni a los fallos de la Suprema Corte de Justicia que regularon el comercio interestatal o santificaron los contratos comerciales; ni al surgimiento de la industrial fabril, las relaciones de los patronos con sus trabajadores, la lucha sindical y los abusos sin nombre que sufrieron los consumidores.

Sólo he explicado, someramente, cómo una población, en su mayoría europea, que se trasladó a una república democrática dotada de leyes que le ofrecían protección, tierras con abundantes recursos naturales para establecerse en ellas, y que tuvo además la fortuna de hacerlo en la coyuntura, término chocante de los sociólogos, de la Revolución Industrial, dio origen a la pujanza económica y política de Estados Unidos y, de paso, también a la de Europa. □