



CAPITULO XXX

EL ESTADO DE ILLINOIS

Progreso de su población.—Riqueza general.—Producciones.—El elemento extranjero.—La inmigración europea prefiere las altas latitudes.—Los canales de Illinois.—La comodidad de los ferrocarriles y sus diversas clases de vehículos para pasajeros.—Pullman-City.—Experimento social. Las dos naturalezas del americano.

El Estado de Illinois, al que Chicago pertenece, es el cuarto en población y riqueza en toda la Unión y el sexto en antigüedad entre los Estados nuevos formados después de la independencia. Le preceden en población Nueva York (con 5.082,800, en 1880) Pensilvania (con 4.282,800) y Ohio (con 3.198,061) : en antigüedad de los recién constituidos, Kentucky (1792), Tennessee (1796), Ohio (1802), Luisiana (1812), Mississippi (1816) é Indiana (1817)—pues Illinois fue admitido á este rango en 1818.

Empezó á recibir población entre 1800 y 1810 en cuyo último año tenía	12,282 habitantes.
En 1820	55,162 —
En 1830	157,445 —
En 1840	476,100 —
En 1850	851,400 —
En 1860	1.711,900 —
En 1870	2.539,800 —
En 1880	3.077,871 —
En 1888 (estimación oficial)	3.750,000 —

Rápido como ha sido el crecimiento de su población, de 100 por 100 en la década de 1850 á 1860; de 50 por 100 en la de 1860 á 1870; de 21 por 100 en la de 1870 á 1880, y de 25 por 100 en los ocho últimos años, el incremento de su riqueza ha sido todavía mayor.

En 1850 le daba el catastro una riqueza general de....\$	156.265.000
En 1860 de	871.860,000
En 1870 de	2,121.680,000
En 1880 de	3,210.000,000

Es decir, que de 1850 á 1880, en treinta años, la población era tres y media veces mayor; pero la riqueza era veinte veces más grande. En otros términos: la riqueza, por cabeza de población, era de \$ 183-55, en 1850; en 1880 cada habitante era dueño, por término medio, de \$ 1,043.

Su territorio de 56,000 millas cuadradas estaban en 1886 dividido entre 255,741 propietarios, de los cuales 175,500 (69 por 100) cultivaban la tierra por sí mismos, 20,620 (8 por 100) por medio de arrendatarios y 59,620 (23 por 100) en participación de utilidades con el cultivador.

La producción de cereales y forrajes subió, en 1886, sobre los principales artículos, á las cantidades siguientes:

Maíz	52.500,000 cargas, á razón de	14½	cargas por fanegada.
Trigo	6.888,000	—	— 6% — —
Avena	26.000,000	—	— 16 — —
Papas	2.400,000	—	— 33½ — —
Heno	4.513,000 toneladas	—	— 1¼ toneladas —

Y el valor total de estas producciones, avaluando á \$ 1-24 la carga de maíz, á \$ 2-76 la de trigo, \$ 1-04 la de avena, \$ 1-72 la de papas y \$ 6-40 la tonelada de heno, subió á \$ 146.033,000.

La producción animal en sus dehesas debió de ser inmensa, pues este Estado es muy rico en rebaños. De los principales animales tenía en 1886:

Caballos	1.069,800	avaluados á \$ 77.25 c/u.,	\$ 82.649,000
Mulas	115,660	—	83.73 — 9.684,000
Vacas de leche	937,476	—	26.50 — 24.843,000
Bueyes, terneros, etc.	1.485,754	—	22.33 — 33.029,000
Ovejas	814,177	—	2.49 — 2.026,000
Marranos	3.102,945	—	6.47 — 20.088,000

Las razas son en lo general mejores que en los Estados que hemos pasado en rápida revista, como lo demuestran los altos precios á que se les avalúa; de suerte que la producción anual de este ramo quizás no puede computarse en menos de \$ 60 á \$ 70.000,000. Illinois es entre todos los Estados de la Unión el que cuenta un número mayor de cabezas de ganado vacuno de crías mejoradas.

Tiene de ellas (cabezas) (en 1884)	820,000
Síguenle, Ohio, que cuenta	719,000
Iowa	638,000
Tejas	494,000
Nueva York	479,000
Indiana	447,000
Nebraska	403,000
Kansas	401,000

No he encontrado en esta ciudad dato reciente acerca del valor de sus tierras cultivadas. Tengo tan sólo el del censo de 1860, en el que sus 22.000,000 de fanegadas están estimadas en \$ 432.000,000, es decir, á \$ 20 cada fanegada. Esta suma representaba entonces la mitad del avalúo total de la riqueza del Estado; si, pues, esa proporción se hubiese conservado, en 1880, cuando la riqueza total de Illinois se computaba en \$ 3,210.000,000, sus tierras valdrían \$ 1,600.000,000; estimación que todavía sería moderada.

En la composición de la población de este Estado entra por una parte considerable el elemento extranjero. De 3.077.000 habitantes que tenía en 1880, 583,000, ó un 19 por 100, eran extranjeros de nacimiento. Como en los últimos diez años la inmigración ha sido mucho mayor que en el decenio anterior, es permiti-

do suponer que de los 3.750,000 que se le computaba en 1888, no menos de 800 ó 900,000, ó casi la cuarta parte pertenecerá á ese origen. Contando con la primera generación de los inmigrantes,—que todavía conserva los rasgos y tendencias de la nacionalidad de sus padres—se puede decir que la mitad de la población de Illinois es compuesta de extranjeros.

Es un hecho digno de interés para nosotros que la inmigración europea se dirige de preferencia á las altas latitudes. Así, de los 6.679,000 extranjeros establecidos en los Estados Unidos en 1880, las tres cuartas partes vivían entre los 41° y los 45° de latitud Norte, así:

En Connecticut	129,992
En Dakota (Territorio entonces)	51,795
En Illinois	583,576
En Indiana	144,178
En Iowa	261,650
En Massachusetts	443,491
En Michigán	388,508
En Minnesota	267,676
En Nebraska	97,414
En Nueva York (el Estado)	1.211,379
En Ohio	394,943
En Pensilvania	587,829
En Wisconsin	405,425
Total.....	<u>4.867,856</u>

Esta inmigración se compone principalmente de ingleses é irlandeses, alemanes, suecos, noruegos, rusos austriacos y húngaros. Poblaciones de origen latino sólo había en los Estados Unidos, en 1880, las siguientes:

Franceses	106,971
Italianos	44,230
Españoles y portugueses	13,259
Mexicanos (en Texas, Arizona y Nuevo México).....	68,399
Total.....	<u>232,859</u>

Verdad es que de algunos años á esta parte empiezan á emigrar á América en grandes números los italianos y los españoles, pero á las regiones del Plata, comprendidas entre los 30° y los 40° grados de latitud Sur, principalmente entre los 35° y los 40°. Podrían, pues, venir á la América ecuatorial, á las regiones altas de los Andes; pero no será sino cuando buenos caminos faciliten su entrada hacia ellas, y sobre todo cuando fletes baratos permitan la abundante exportación de sus productos.

El último rasgo de prosperidad para este poderoso Estado de que tuve noticia durante mi residencia allí, es el proyecto de ensanchar los canales que comunican los grandes lagos con los ríos tributarios al Mississippi, hasta el punto de que los más grandes buques del Océano puedan zarpar de los lagos y bajar al golfo de México por el canal de ese gran río. Como otro tanto se hará con el río San Lorenzo, la América del Norte tendrá una navegación interior de más de dos mil leguas por medio de dos grandes ríos y de cinco mares de agua dulce, superior á la de cualquier otro continente.

Excepto, eso sí, el de la América del Sur: el cual cuenta con la comunicación entre el Orinoco, el Casiquiare, el Rionegro y el Amazonas, yá conocida, y las que se consideran posibles entre el Madeira, tributario del Amazonas, el Mamoré y el Pilcomayo, tributario del Plata; entre el Tapajos y el Paraguay; y entre el Paraná y el San Francisco, una red de grandes ríos navegables por todo el interior del Continente, desde las inmediaciones de Bogotá hasta Buenos Aires, y desde la capital de Bolivia hasta las bocas del Amazonas y del Plata, que no tendrá rival en este planeta.

A pocos minutos de nuestra salida de Chicago tuvimos la pena de saber que pasábamos por *Pullman-City*, cuando yá no podíamos detenernos para visitar esa interesantísima población.

El célebre inventor de los coches-palacios (1) para ferrocarril ha establecido aquí, por medio de una compañía anónima, una fábrica inmensa de sus coches, sobre bases de cooperación con los obreros, los que no bajan de 4,000.

La Compañía les suministra asistencia en un gran hotel, y también da pequeñas casas de habitación á las familias que quieren vivir con independencia; sostiene escuelas, salas de asilo para los niños pequeños durante el día, teatro, salón para bailes, conciertos y reuniones públicas, hospital, cementerio, mercado, artículos para vestido, mobiliario y demás servicio doméstico, todo á precios de por mayor y una pequeña comisión; les paga un moderado salario semanal y una participación en las utilidades al fin del año. A los obreros que lo desean, esta participación se les convierte en acciones en la Empresa; pues el pensamiento

(1) Para el viaje de ferrocarril en los Estados Unidos se usan vehículos diversos, de los cuales son más conocidos los siguientes:

1º El coche común de primera ó segunda clase, con capacidad para sesenta y hasta ochenta pasajeros en cada coche. Son cómodos, ventilados, provistos de agua potable, siempre con hielo, aguamanil con jabón y paños de mano muy limpios, y gabinete reservado; pero sin comodidad para dormir.

2º Coche-salón, en que los asientos son sillones muy cómodos, con resortes que permiten bajar ó levantar el espaldar y un apéndice en donde colocar los pies; de suerte que en esos asientos se puede, al desearlo, tomar posición horizontal. En ellos dan al pasajero una manta abrigada para cubrirse y dormir durante toda la noche. También se da desayuno, almuerzo, comida y cena, sin parar la marcha.

3º Coche de camas, que ya he descrito en el capítulo de viaje de Nueva Orleans á San Luis.

4º Coche-palacio, de gran tamaño, comunicado con otros dos inmediatos, el coche principal es un salón muy bien amueblado, que alternativamente puede convertirse en comedor para veinte personas y en dormitorio para otras tantas; otro de los inmediatos es un restaurante con cocina, despensa, bodega y todo lo necesario para proporcionar comidas á los pasajeros sin suspender la marcha del tren; el último es un salón de baño y de aseo, en donde puede tenerse hasta billar ú otros aparatos de recreo. También está destinado á los fumadores. Estos coches se emplean en los largos viajes, que duran más de dos ó tres días; como el de Nueva York á San Francisco, que dura cinco ó seis, ó el de cualquiera ciudad de los Estados Unidos á México, que es de siete ú ocho. También en los *viajes circulares*, que son vueltas en el interior de los Estados pasando por varias ciudades; pero conservando siempre la habitación, es decir, la comida y la cama, en el mismo coche; viajes que duran á veces quince y veinte días seguidos. El coche se convierte en un hotel ambulante.

de la Compañía es transferir lentamente la propiedad de aquélla á los obreros mismos, para ensayar la posibilidad de una nueva organización social en que cada objeto de trabajo y de producción llegue á ser propiedad de los trabajadores mismos, sin lucha ni competencia alguna entre el capital y el trabajo, entre los capitalistas y los proletarios. Es esta una obra de grande experimento social.

La Compañía provee abundantemente á las necesidades diarias de sus obreros. El alojamiento es cómodo, bien ventilado, con todas las condiciones higiénicas necesarias; agua con profusión; luz eléctrica y de gas durante la noche; la comida abundante y sana; el vestido de buenas telas y á los más bajos precios posibles, pues todo es comprado por mayor; les procura diversión variada durante la noche, música y recreaciones pacíficas los domingos; se encarga durante las horas de trabajo en las fábricas del cuidado de los niños pequeños y sostiene escuelas para los que están en estado de recibir educación. Los sitios son alegres, poblados de árboles y flores. Hasta aquí el lado cómodo y satisfactorio para los trabajadores.

En cambio, es obligatorio el ahorro; el obrero está ligado á la Empresa por un año á lo menos, y quizás por más tiempo en la generalidad de los casos; está prohibido en absoluto el consumo de licores y bebidas embriagantes, y en lo relativo á costumbres y policía general, es natural suponer que las reglas son más estrictas que las de la autoridad municipal de los lugares.

Cuál sea el resultado de estos experimentos, es difícil decirlo. En los Estados Unidos hay, al lado de las más ingobernables é ilimitadas codicias, los más altos sentimientos de filantropía y amor á la humanidad. Muy de temerse son, á veces, las empresas de caridad y benevolencia acometidas por desalmados é hipócritas especuladores; pero á las veces también entre los que parecieran especuladores puros, llenos de ambición de riquezas, resultan los actos de desprendimiento y de humanidad más extraordinarios. Hoy hay en ese país dos corrientes contrarias, incomprensibles. La una es la pasión de hacer fortuna por todos

los medios imaginables, y fortunas colosales, inmensamente superiores á lo que las más exigentes necesidades de la vida humana puedan requerir: 100, 200, 300.000.000 de pesos. La otra un espíritu de refusión del individuo en la humanidad entera con sacrificio de todo lo que pudiera ser egoísta, de todo lo que es individual. Y á veces esas dos tendencias suelen aparecer en una misma persona. Girard era un especulador, prestador de dinero á interés, en extremo duro, que no rebajó jamás un centavo de intereses á sus deudores, y al propio tiempo daba ejemplo de una caridad ardiente en los días de calamidad pública, hasta el punto de ir personalmente á servir de enfermero en los hospitales en tiempo de epidemia. Ese hombre empleó en vida y legó á su muerte una fortuna de \$ 9.000,000 en favor de los establecimientos de educación y de caridad de Filadelfia, Nueva Orleans y otras ciudades. Peabody, el filántropo más generoso de los tiempos modernos, confesaba que era avaro y que le causaba dolor el gasto más pequeño, por lo cual se impuso en castigo dar muy buenas comidas todas las semanas y gastar sumas extraordinarias en actos de caridad.

El Comodoro Vanderbilt, el fundador de una dinastía de cien-millionarios, dejaba vivir á sus hijos en una pobreza vecina de la miseria; pero cuando estalló en 1861 la guerra civil, dirigió al Secretario de la marina una carta en la que ponía á disposición del gobierno una flota de veinte vapores, en venta, en arrendamiento ó como quisiese, y en caso de que no se les reputase necesarios, rogaba que á lo menos se aceptase como donación suya al pueblo americano el vapor *Vanderbilt*, construído con un gasto de \$ 5.000,000 y reputado en esos días como el mejor barco que flotaba en los Océanos.

El hecho es que las asociaciones de vida común y desprendimiento y abnegación de sí mismo son no poco numerosas en los Estados Unidos, y algunas de ellas, como la de los *Tembladores (hakers)*, por ejemplo, están en plena prosperidad y cuentan yá cerca de un siglo de existencia. La idea de asociación más estrecha entre grandes comunidades ó de ensanche del círculo de la familia á proporciones mucho más extensas, ha dado gran-

des pasos en el siglo XIX y no puede decirse hasta dónde podrá no llegar. Hay en la humanidad resortes misteriosos que determinan súbitamente las corrientes más contrarias: jamás ha presenciado el mundo actos de ferocidad comparables á los que ponían en práctica la inquisición para asegurar el predominio de una religión de caridad; y, según refiere Stanley, nunca vio un sentimiento de compasión y de caridad más apasionado que entre los caníbales del Congo, cuando vieron hambrientos, enfermos y necesitados de socorro á él y á sus compañeros.

