

## CIUDADES Y VILLAS

América no es una excepción de la regla, según la cual, en los países civilizados la población se encamina hacia los grandes centros. Podíase esperar que el inmenso desarrollo de su agricultura contendría tal movimiento y retendría á sus habitantes en los distritos rurales; pero no fué así á pesar de las ventajas ofrecidas por la vida rural dada la fertilidad de las tierras. Las poblaciones, durante la primera mitad del siglo XIX, se han desarrollado mucho más deprisa que las campiñas. La vida de calma y monotonía que se hace en el campo, parecíale insoponible al hombre joven cuyas facultades intelectuales víéronse despertadas por la instrucción. El espíritu activo buscó el contacto de otros espíritus activos y los placeres de las ciudades. Sin duda alguna la mayor parte de los hombres ha sido nacida y criada en el campo; pero son muy pocos los que al llegar á los veinte años se han quedado allí. El campo conviene á los extremos de la vida: al niño, cuyo cuerpo tiene necesidad de fortificarse, y al anciano que se retira de la lucha:

Para reflexionar, en la calma,  
sobre lo que ha visto, oído y hecho.

En 1830, sólo el seis y medio por ciento de la población vivía en las ciudades de 8,000 y más habitantes; en 1880, la proporción se había elevado al veintiuno por ciento,



y en la actualidad, una persona por cada cuatro, reside en poblaciones de más de 8,000 habitantes. Hace cincuenta años la proporción no era más que de uno por cada quince. Catorce personas por quince, vivían en el campo ó en los pueblos pequeños.

Este cambio prodigioso demuestra cómo ha pasado la República, de las ocupaciones pastoriles de su primera etapa, á las ocupaciones variadas de un estado de civilización avanzada. Hoy la nación forma un todo completo; hállase preparada para una acción independiente. Su genio inventivo puede abrirse paso libre entre los millares de trabajos, necesarios á una nación civilizada, y que necesitan el concurso de muchos hombres.

A pesar de todo, el americano no tiene que temer el desarrollo insano y anormal de las poblaciones. No es para nada necesario que siga el ejemplo de los que reclaman medidas legislativas, encaminadas á impedir el desarrollo de Londres, del que decía Colbett que era, una verruga en la mano de Inglaterra. El libre juego de las leyes económicas, arregla las cosas lo mejor posible; la población de las ciudades, en la última década (1870 á 1880) ha aumentado sobre la población de los campos, sólo un cuarto más que en la década precedente.

¡Ah! esas leyes naturales, grandes, inmutables y tan sabias, con qué perfección obran cuando los legisladores no se quieren ocupar de ello. Pero no es preciso que aquellos intervengan. Un día en Europa, quisieron aquéllos establecer el equilibrio de las potencias, proclamando la independencia de territorios débiles y pequeños; una tarea imposible, porque los Estados pequeños han de fundirse en los grandes. Las leyes de la gravitación política, son tan absolutas como las de la gravitación física.

Si la campaña sostiene tan ventajosamente la concurrencia de las ciudades durante la última década, esto obedece, en parte, á los enormes provechos obtenidos por la pobla-

ción rural, gracias al perfeccionamiento de los métodos agrícolas.

La depresión general de la industria, pone también un freno á la emigración hacia las ciudades y obliga á la gente á permanecer en el campo. El pánico comercial de 1873 arrojó á centenares de miles de personas de las poblaciones demasiado pobladas del Este, hacia las llanuras desocupadas del Oeste. Sin interrupción veíanse pasar trenes llenos de emigrantes americanos que iban al Oeste para convertirse en agricultores. Con la vuelta á las condiciones normales, es de esperar que lleguen á las ciudades más habitantes de los que convendría.

En América, los períodos de depresión comercial desbarazan á las ciudades, del excedente de población que en los países más viejos viven y engruesan las filas de los miserables sin trabajo.

El consejo de Horacio Greeley: «Id al Oeste, joven» se sigue. Para completar el consejo, es necesario añadir: «Y permaneced allí». De este modo se restablece el equilibrio entre productores y consumidores procurando á ambos la prosperidad.

Si hay demasiada comida, no se saca provecho alguno de recolectar más cereales y son menos los que se hacen agricultores. Si el mercado está sobranado de productos manufacturados, la industria no da más provechos y son menos los que se dedican á ella. Durante este tiempo la población aumenta á razón de casi dos millones por año; pronto consume aquélla el sobrante ya se trate de artículos de alimentación ya de productos manufacturados. América posee centenares de miles de acres de suelo virgen que esperan la sembradora. Como al Anteo de la fábula, le basta con tocar la tierra para que su potencia de gigante le sea devuelta. Y así será hasta que su población sea tan densa como la de Europa.

Según el doctor Swaiuson Fisher, no había en 1835



más de cinco mil blancos en todo el vasto territorio que se extiende entre el lago Michigan y el Océano Pacífico; una región tan grande como la mitad de Europa. Hoy se halla cubierta por una población agrícola, y contiene numerosas ciudades bien pobladas, entre las que figuran Chicago, Milwaukee y San Pablo, sin nombrar las poblaciones de las costas del Pacífico. A propósito del Estado de Wisconsin, que ocupa una parte de este territorio, un miembro de «Wisconsin Historical Society» escribía hace treinta años:

«Durante el verano de 1836, acampé con mi compañero á seis millas del lugar en que se eleva hoy (1856) el Capitolio. En dicha época no había á veinte millas de este punto, ni en los límites actuales de Dane County, ó sea en una extensión de doscientas cuarenta millas cuadradas, ni un solo habitante blanco.»

Dane County, que era entonces un país inhabitado, contaba en 1880 con más de 70.000 habitantes. El Wisconsin tenía más de millón y medio. En 1880, la densidad de población de ese Estado naciente superaba á la del Maine y casi igualaba á la de los Estados colonizados hacía mucho tiempo, tales como los de Georgia, Alabama y West Virginia.

Los Estados-Unidos no tenían en 1830 más que una sola población que pudiera alabarse de poseer más de un cuarto de millón de habitantes. La misma Nueva-York no tenía más que doscientos dos mil. En dicho año, únicamente catorce ciudades poseían más de doce mil habitantes. A decir verdad, hace cincuenta años la República no contaba más que con algunas villas. En 1880 ya tenía ciento setenta y seis, y al tiempo de escribir estas líneas su número excede de doscientas.

La ciudad de Nueva-York era en 1880 la única que contaba con un millón de habitantes, aunque Filadelfia pretendiese también haber alcanzado esta distinción. El

*censo* de 1880 atribuye á la capital del Imperio menos de 1.200.000; pero si se cuenta la población comprendida en un radio de ocho millas, desde City-Hall habría que atribuirle 2.250.000 habitantes. Brooklin, Jersey City y otros barrios, separados de la ciudad por el río, tienen administraciones municipales separadas, pero en realidad no son más que ramificaciones del árbol central.

Nueva-York sigue después del monstruoso Londres como agitada colmena de seres humanos. Cada una de estas dos grandes agrupaciones de hombres aumenta en medio millón por década. El aumento de Nueva-York es, en cifras redondas, igual al de Londres; lo que quiere decir que aquella aumenta dos veces más deprisa. Londres ha doblado su población desde 1840; Nueva York, incluyendo sus alrededores, ha doblado la suya en la mitad de tiempo. De esta manera, si la población sigue aumentando en las proporciones actuales, Londres, en cuarenta años, habrá doblado su población una vez y Nueva-York dos. Ambas serán entonces, con poca diferencia, iguales. El año 1920 verá efectuarse una carrera entre ambas poblaciones, y las probabilidades estarán ligeramente en favor de Nueva-York. Es más fácil para esta doblar sus dos millones que para Londres doblar los cuatro de que consta. Además, la diosa *Fortuna*, fiel á las costumbres de su sexo, no dejará de ser favorable al más joven de los competidores. Ama aquélla á la juventud, y es veleta. Parece hallarse dispuesta á abandonar el objeto de sus antiguos amores, el viejo Londres ahumado, para seguir al joven, brillante y vigoroso Nueva-York. Esperemos, sin embargo, que ella escoja una actitud intermedia, que esto tampoco es incompatible con su sexo, y que siga otorgando sus favores á los dos pretendientes. Ya que Jack tiene una favorita en cada puerto, bien puede permitirse nuestra diosa tener uno en el Este y otro en el Oeste.



De las cincuenta ciudades más grandes de la Unión, de las que la menor contaba en 1880 una población de 36.000 habitantes, quince de ellas no habían nacido aún en 1830. En el emplazamiento que aquellas ocupan hallábase inmensas praderas, ó un campamento indio con un fuerte y algunas chozas hechas con troncos de árboles. Chicago es el ejemplo más famoso. Hace cincuenta años era una estación comercial, á la que los cazadores y los indios acudían para cambiar pieles por «agua de fuego» y municiones. Yo he conocido á uno de los primeros colonos de Chicago, y con frecuencia le he oído hablar del pequeño fuerte y de las barracas ó chozas diseminadas que ocupaban el emplazamiento de la población hará unos sesenta años. En 1833 estaban trazadas las calles de la ciudad proyectada, pero no se había hecho nivelación alguna. El desarrollo de este «pequeño átomo de pueblo», como un antiguo escritor la llama, fué tal que en 1846 se hacía observar que: «ocho años antes, en 1838, el terreno sobre el cual la ciudad de Chicago entera se ha elevado, se habría podido comprar por la suma pedida hoy (1846) por una fachada de seis pies en una de las calles.» La tradición habla de uno de los primeros colonos, que afirmaba haber conocido los tiempos en que él habría podido comprar «todo el sagrado pantano» por un par de zapatos viejos. Como se le preguntara por qué no lo había comprado, dió el hombre la siguiente atinada respuesta: «¡Ah, amigo mío! ¡es que no tenía los zapatos!» ¡Cuántas ocasiones nos dejamos escapar en la vida porque no tenemos los zapatos! Moral: *tengamos los zapatos*. En 1840 la población de Chicago era de 4,500 habitantes; diez años después, de 50,000; y después de otros diez años de 112,000. Actualmente pasa de 700,000. Esta magnífica ciudad es «la reina del Oeste»; es la primera del mundo en tres ramas de la industria; para la moderna

construcción, para los aprovisionamientos y — antítesis extraña, — para la fabricación de los rails de acero.

A buen seguro el mundo no ha visto jamás una reunión de tales superioridades. Las estadísticas indican que ha recibido aquella cerca de dos mil millones de pies de madera, para carpintería, y novecientos millones de tablas. Cada año recibe unos doscientos millones de «bushels» de trigo. Un aprovisionamiento, al lado del que, los famosos graneros de los antiguos Faraones resultarían una insignificancia. El año último recibió dos millones de cabezas de ganado vacuno, un millón de carneros, y cinco millones de cerdos, ó sea más de veinticinco mil animales por día. Cada día del año entra en Chicago, incluso sábados y domingos, una procesión de víctimas, que colocándola de diez en fondo ocuparían una extensión de dos millas y media. El ganado vacuno y el de cerda, en su mayor parte, es transformado en conservas antes de salir de Chicago. El año 1880 fué un año excepcionalmente bueno para los *locineros* pero malo para los cerdos. Cinco millones setecientos cincuenta mil perecieron nada más que en Chicago; un promedio de diez y nueve mil por día.

El lugar más á propósito para que un cerdo muera, es evidentemente Chicago; ya que á cada minuto del día y de la noche, durante todo el año, treinta de ellos mueren por el hombre en este lugar de degollina.

Además Chicago posee tres fábricas de railes de acero en su recinto y cuatro en un radio de treinta millas. Su producción anual reunida es de 900.000 toneladas. Esto bastaría para colocar una ligera faja de acero alrededor de la Tierra. Probablemente el año próximo se fabricará en Chicago la mitad de la producción de la Gran Bretaña en railes.

San Francisco es otro «champignon». En 1844 cincuenta colonos se hallaban instalados en las cabañas de



madera, levantadas en las tierras estériles de las costas del Pacífico. Algunos pescadores de ballenas y traficantes del Nordeste, se detenían, de cuando en cuando y cambiaban los víveres y los vestidos por grasa, pieles y cuernos. La ciudad en embrión agrandóse poco á poco, y en 1847, algunos trozos de terreno de la costa se vendieron á precios que oscilaban entre 10 y 20 libras esterlinas. Seis años después, el alza del valor de los terrenos fué tan rápida, que trozos bien inferiores á aquellos subieron de 1.600 á 3.200 libras esterlinas; y en catorce años, de 20 á 20.000 libras. Cuatro manzanas pequeñas para edificar produjeron 240.000 libras esterlinas, ó sea 60.000 libras por lote. Esto ocurría en los deliciosos días descritos por el coronel Mulberry Sellers, en que no había más que dividir el emplazamiento de una población en lotes, del que cada cual era un «corner lot». Treinta y siete años bastaron para transformar el campamento de cincuenta personas en una magnífica ciudad de doscientos cincuenta mil habitantes. El tráfico de algunas pieles se había convertido en comercio que pasaba de 20.000.000 de libras esterlinas anualmente.

Jersey-City, en frente de Nueva-York, proporciona otro ejemplo del rápido desarrollo de una población. En 1840, la población era tan sólo de 3.072 habitantes; en 1880, alcanzaba al número de 120.722. Pero, Brooklyn, situada al otro lado del puerto de Nueva-York, es la que ha superado á todas las ciudades, excepto á Chicago. En 1830 tenía aquella 12.000 habitantes, en 1880 contaba con 566.000. El desarrollo de Cleveland, en el Ohio, ha sido también muy rápido. En 1830, no tenía más que 1.000 habitantes; hoy cuenta con 160.000. Las más hermosas calles de palacios, se hallan en esta población. Después de haber visto todo lo que en el mundo se puede ver sobre este particular, declaro que «Enclide and Prospect Avenues», en Cleveland, la ciudad de los lagos,

son las más grandiosas y las más bellas. «Prospect Avenue» en Milwaukee y «Delaware Avenue» en Buffalo, aunque más pequeñas son también muy hermosas. Pueden aspirar al segundo ó tercer lugar. La villa de Milwaukee, cuya población actual es de 125.000 habitantes, se componía, en 1834, de dos chozas de madera. En 1835, se trazó la población y al año siguiente contaba con doscientos habitantes. En esta época, los únicos caminos que conducían á la población eran algunos senderos indios. Pero aun en edad tan corta, ya había dado Milwaukee pruebas del espíritu emprendedor por el que no ha cesado de distinguirse. En 1840, la población no contaba más que con una casa de ladrillo; una pequeña casita de un piso. No habría en toda la ciudad más que siete almacenes. Durante los diez años siguientes la población pasó de 1.712 á 20.671 habitantes. En 1841, comenzaron las expediciones de cereales; un comercio que después ha alcanzado un enorme desarrollo: dicho año se exportaron cuatro mil *bushels* de trigo—el primero que se exportó del Wisconsin;—pero el material empleado era tan imperfecto que se necesitaban tres días para poner á bordo de un buque tan pequeño cargamento. El comercio que principió de ese modo se desarrolló en un abrir y cerrar de ojos. Tres años más tarde, M. Hibgy, un comerciante de los primeros días, importó de Sheboygan, un almacén para cereales. El carácter de esta construcción está indicado por el hecho de que fué en seguida adquirida por otras varias plazas. La cantidad de cereales recibida por dicho señor allí, en Milwaukee, para ser embarcada, no igualó á la cantidad recibida en un solo día, quince años después, ni á la recibida hoy en una hora. Milwaukee recibe alrededor de cuarenta millones de *bushels* al año. Este grano es retirado de los vagones y de los buques, transportado á lo alto de los elevadores pesado y colocado así en sacos y cajas á razón de siete



*bushels* por hora, sin trabajo manual alguno. Las máquinas automáticas son los gigantes que realizan esa labor.

En Milwaukee reside un hombre tan completamente identificado con el maravilloso desarrollo de esta población, que se piensa en él cada vez que se trata de aquella. Es un escocés, Alexandre Mitchell, que desde muy joven salió de Aberdeen, hará unos cincuenta años. Goza de una distinción de la que puede estar orgulloso, y de la que no será desposeído jamás. En efecto, pareceme imposible que en la historia del mundo, el desarrollo de los recursos materiales, de cualquier clase que sean, puedan jamás igualarse al de los ferrocarriles americanos. Alexandre Mitchell ha construido más millas de camino de hierro, que ha construido ni construirá ningún otro hombre. Debutó en Milwaukee como director del «Milwaukee et Saint-Paul Railway», cargo que desempeña todavía. Apenas si es necesario añadir que el susodicho Mitchell ha conservado para sí una importante parte de esa gigantesca fortuna. ¿No he dicho ya que dicho señor era escocés? Cuando llegamos á Chicago con nuestros huéspedes escoceses, hace de esto dos años, nos hallamos con un wagon especial—hotel infinitamente más magnífico que cualquier otro coche-salón— á nuestras órdenes. El conductor tenía encargo de ir donde nosotros quisiéramos, de pararse y volver á andar cuando se lo dijéramos y de conducir nuevamente el carruaje, á Milwaukee cuando ya no lo necesitáramos. Pasamos días en dicho carruaje. Visitamos San Pablo, en el Norte, y Davenport, en el Oeste, sin atravesar una milla de ferrocarril que ese hijo de Escocia no hubiese construido, y del que no fuera dueño absoluto. «Scotland for ever». M. Mitchell forma parte de la docena de hombres más ricos del mundo—lo que es un honor para Aberdeen, para Escocia, su patria nativa, y para América, su patria adoptiva. Dicho

señor es un *gran* republicano, tan sólido como el granito de Aberdeen. No reconoce ni familia real, ni jefes hereditarios. No es hombre del que se pueda hacer el «deal súbdito» de otro hombre. Se considera como igual á cualquier monarca. Y goza de la estimación general.

El Estado contiguo de Minnesota contenía en 1880, alrededor de 800.000 habitantes, de los que 88.000 residían en la capital de San Pablo, y su hermana gemela, Minneapolis. En 1885, la población del Estado habíase elevado á 1.100.000 habitantes, ó sea un aumento del cuarenta y tres por ciento, en cinco años. Pero lo más maravilloso es el desarrollo de la ciudad de Minneapolis en el espacio de cinco años. En 1880 su población era de 47.000 habitantes y en 1885 de 130.000; es decir, que aumentó en 176 por 100. San Pablo pasó de 41.000 á 111.000, ó sea un aumento de 168 por ciento. En 1848, esta región no era más que un desierto; el territorio entero, (cerca de dos veces la dimensión del Estado actual), no tenía más que 3.000 habitantes. En 1842 y en el lugar donde se hallaba emplazado San Pablo, no existía más que un factoría, en torno del cual se formó una pequeña comunidad de blancos y de mestizos que traficaban con los indios y los cazadores. En 1850 la población se elevaba á 1.135 habitantes. He aquí las palabras de un escritor de este período: «San Pablo está en el desierto. Por doquiera donde alcanza la mirada, los rasgos ó trazos primitivos del país que le rodea no han variado. Los animales salvajes y los indios ocupan todavía los terrenos, sobre los que los siglos de ocupación les han dado derechos imprescriptibles.» Algunas millas más lejos se habían podido ver algunas casas agrupadas en torno de las cascadas de San Antonio. En 1848, se estableció allí una aserradora mecánica por medio de un dique que cerraba el lecho oeste del río. A medida que, al impulso del hacha del leñador, iban, cayendo los bosques, y que los



emigrantes acudían con auxilio de carretas á sacar los árboles de los mismos, establecieron factorías de harinas y Minneapolis se transformó. Detenidas en su desarrollo por la guerra de 1861 y más seriamente aun por el degüello de los Sioux en 1862, Minneapolis y San Pablo recobraron su prosperidad en 1864 y 1865. Desde entonces ambas poblaciones no han cesado de avanzar una hacia la otra á través de los bosques que las separaban. Sus barrios acabarán por juntarse para formar una ciudad de doce millas de largo, con una población de un millón de habitantes. El niño que ha de ver esto y otras muchas cosas más, ha nacido ya.

Así como hemos visto á Alexandre Mitchell dominando en Milwaukee, tampoco se puede pensar en Minneapolis sin acordarse de una familia notable: los «Washburn Brothers». Su carrera es bien americana. Ciertamente, es esta una verdadera familia! Componíase de siete hijos que todos fueron hombres notables, de los que varios se distinguieron lo bastante para figurar en la historia del país. Hubo en dicha familia un ministro de Estado, dos gobernadores, cuatro diputados, un general del Ejército y segundo jefe de la Armada. Dos sirvieron á su país como representantes en el extranjero, dos fueron legisladores del Estado y otro inspector general. Como todos ocupaban estos cargos durante la guerra civil, resultaba que había algún Washburn en casi todos los servicios del Estado. A costa y con gran detrimento de sus intereses particulares, servían aquellos donde convenía; así en el campo de batalla como donde fuera. Todos ellos abandonaron ocupaciones tranquilas para ponerse al servicio de su país.

Cumplido este deber, volvieron de nuevo á sus ocupaciones industriales. No teniendo ya su patria enemigos que vencer, consagraronse con toda su energía á alimen-

tarla. ¿No es esto convertir su espada en reja de arado y su lanza en podadera?

Que corra peligro la nación, que se presente una circunstancia que haga creer á estos hombres que serán más útiles en la vida pública que en la vida privada y una vez más se les hallará sobre el teatro de la lucha. La República cuenta con ciudadanos tales por millares. Y eso que las clases privilegiadas de Europa se esfuerzan en difundir la idea de que América carece de hombres honrados y distinguidos para dirigirla. Creedme, compatriotas míos, no hay nación alguna sobre la tierra que posea una tal riqueza de patriotismo, de hombres tan hábiles, así en la concepción cuanto en la ejecución, como la democrática República. Los hombres que se entregan á ocupaciones apacibles le constituyen una reserva dispuesta á entrar siempre en acción. Esta reserva es la que ha permitido á la República el poderse desarrollar sin interrupción. Esos hombres votan ó combaten, según se necesite y jamás esquivan el deber. Cuando la barca del Estado navega en aguas tranquilas, los que la gobiernan consagran su atención á más importantes negocios; pero cuando sopla fuerte el viento, el capitán va á ocupar su sitio en el puente. La República no se ha separado aún mucho del buen camino ni se separará jamás del mismo. Tiene demasiada ciencia á bordo, demasiadas observaciones independientes tomadas y comparadas á la plena luz del sol para que no se llegue á hacer cálculos exactos y para que no se sigan, sin desviarse, hasta llegar al puerto deseado. Vióse esta precaución al obrar de una manera esplendente, durante los cuatro años de peligros que la Unión hubo de atravesar. Cuando se tuvo necesidad de un Jefe, se le encontró en un despacho de procurador en el Illinois. Se llamó Lincoln; este fué un grande y divino jefe. En los momentos en que nuestras relaciones con el extranjero eran extrema-



damente peligrosas, y en que hasta nuestro país natal nos amenazaba, Seward se reveló ser un diplomático de primer orden. El ministro de la Guerra, que era un hombre de genio, ejerció el oficio de hombre de ley, en Pittsburgo. Desde los tiempos de Carnot, ningún hombre ha hecho la guerra como Stanton. Lo conocí bien. Era una especie de Cromwell. Iba derecho á su objeto, ya fuese este la victoria ó la muerte. Hallábase dispuesto á dar la vida por la patria, pues que ese era su deber. Cuando había necesidad de generales para dirigir al ejército, el gran Jefe vino de una tenería de Galena; el segundo jefe, del colegio en que estaba ejerciendo de profesor. Todos esos hombres ejercían ocupaciones pacíficas; se retiraban del poder pobres. Las familias de muchos de ellos fueron auxiliadas por medio de suscripciones particulares entre los amigos. La política no es más que un medio de alcanzar un fin. Cuando las leyes de un país son perfectas, cuando todos los ciudadanos son iguales, tienen estos mejor ocupación en su casa que en los establecimientos legislativos.

Hoy los mejores y los más capaces de entre los hombres de la República no pierden el tiempo en asuntos pequeños. Pero que se produzcan acontecimientos graves, y entonces veréis surgir en primera fila hombres superiores á los que se pudieran hallar en cualquier otro país.

Minneapolis es ya el mercado más grande del Oeste para el trigo; las cuatro quintas partes de ese trigo se transforman en harina antes de ser embarcadas. El año último á menudo recibía aquella en la misma semana un millón setecientos cincuenta mil *bushels*. El total de los arribos de 1884 era casi tres veces más importante que el de 1880; alcanzaba á 28 millones de *bushels*; la industria de la harinería aumenta también en proporciones prodigiosas. La quinta parte de toda la harina exportada por los Estados-Unidos se expidió directamente de Minneapo-

lis, por medio de conocimientos. Las fábricas podrían producir más de treinta mil barriles de harina por día y una de las fábricas Washburn, por sí sola, elaboró siete mil barriles de harina en un día solo. El año último se fabricaron cinco millones y cuarto de barriles, es decir, cinco veces la producción de 1876. A buen seguro que nada parecido se ha registrado en otro punto. Y eso que la molinería no es la única industria ejercida por este joven.

Tres millones de pies de madera para carpintería entraron el año último en las fábricas de aserrar, sin contar ciento treinta y seis millones de duelas y tablonés. Minneapolis tiene razón para pretender ser una ciudad de mecánicos; sus manufacturas excedieron de doce millones de libras esterlinas en 1884 y su comercio, con exclusión de la harina y la madera, alcanzó casi á una suma igual. El conjunto de los arribos y de los cargamentos de Minneapolis, en 1884, daba ocupación á 246.986 wago-nes. Un estadístico local ha contado que si se formaban trenes de veinte wago-nes, se tendrían 12.347 trenes pidiendo otras tantas locomotoras para arrastrarlos; que si todas las locomotoras y wago-nes se enganchaban juntos, se tendría un tren de una longitud de mil setecientas millas; que si se formaban cuatro trenes, cada uno de ellos se extendería desde Minneapolis á Chicago; y también que la línea de wago-nes sería suficiente para circundar á Inglaterra y Escocia, y asimismo, para formar un muro que dividiera el país en su parte más extensa.

Puédese tener una idea de la enorme cantidad de harina elaborada por las fábricas de Minneapolis, calculando que un barril da doscientos cincuenta panes, lo que daría veinticinco panes para cada uno de los cincuenta y seis millones de habitantes de los Estados-Unidos. Si la harina fabricada cada año en Minneapolis se colocara en barriles, si estos se unían uno á otro coloca-



dos en fila, resultaría que formarían un pontón de Nueva York á Irlanda.

Un desarrollo fenomenal del mismo género está en vías de realizarse en otra región. En 1870, hace tan sólo quince años, exceptuando Superior y Duluth, el primero un «pequeño bohío de casas diseminadas» y el otro «trazado por la especulación en los bosques al borde del lago», no había ni una ciudad, ni una aldea, ni un bohío en el Oeste ó cerca de la línea elegida por el «Northern Pacific Railroad» en una extensión de más de mil millas. Entre lo alto del lago y los campamentos de mineros en medio de las Montañas Rocosas, en la Montana, no existía morada alguna de gentes civilizadas, á excepción de dos ó tres estaciones militares, de los puestos de indios y de algunas factorías aisladas. El norte de Minnesota era un bosque en el que nadie había penetrado si se exceptúan algunas millas de la parte de atrás del Lago Superior. A estas horas en el tendido de toda la línea del ferrocarril se levantan poblaciones florecientes.

Duluth, aun en su estado embrionario, dió pruebas de una precocidad que le valió algunas bromitas de un orador famoso. En 1884 había recibido cerca de catorce millones de *bushels*. Las fábricas de aserrar íbanse haciendo también numerosas. Tanto que en un sólo año entregaron aquellas doscientos cinco millones de pies de madera de carpintería, sin contar otros ochenta y cinco millones de duelas y tablonés. Las estadísticas demostraban que setecientos motores y seiscientos buques de vela llegaron en 1884 á Duluth. Las operaciones de banca subieron á treinta y cuatro millones de dollars al año. Duluth puede almacenar unos diez millones de *bushels*. En fin, la población de esta ciudad mágica ha pasado de 10.500 habitantes que tenía el año 1875 á 18.000 en 1884. «Se ha visto algo semejante en población alguna situada fuera de la República Triunfante».

Indianópolis con su población actual de noventa mil habitantes tiene también una historia que el más anciano habitante puede relatar, por experiencia propia. Esta historia como población comienza con la apertura del «Madison Mailway» en 1874. Antes de esta época aquello no era más que un pueblo de provincia, tan aislado que se comparaba su comercio al que suelen hacer los niños encerrados en su casa cambiándose los juguetes. La lentitud de su desarrollo, antes de instalarse el ferrocarril resalta de los siguientes hechos entresacados de la «Historia local» de Holloway. La ciudad fué trazada en 1821. Diez años más tarde, las tres cuartas partes del emplazamiento estaban aún por vender. La legislatura consiguió desembarazarse de la mayor parte de lotes adjudicándolos á un precio mínimo de diez dollars. En 1842, cuando las ventas hubieron terminado, se encontró que por todo Indianópolis no se había pagado más que 125,000 dollars. La ciudad que se vendió de este modo no era más que un bosque aquí y allá; algún claro dejaba pasar la luz del sol hasta el suelo. Para despejar las calles se propuso regalar la madera á quien quisiera cortarla. Un hombre llamado Lismund Basye, aceptó la oferta para Washington Street, esperando sacar un buen provecho de tal número de hermosos árboles. Luego púsose á reflexionar. No existían las fábricas y sin ellas los árboles no le eran de ninguna utilidad. Entonces puso dichos magníficos árboles en montón y los quemó. Esta calle, que hoy tiene ciento veinte pies de ancho, hállase formada por magníficos edificios. Un solo grupo de casas alcanza sobradamente al precio que alcanzó al principio la ciudad entera. Indianópolis puede aspirar á ser considerada como uno de los más grandes centros de ferrocarril del mundo. Catorce líneas van á parar á ella y entran y salen diariamente de la misma unos 120 trenes de pasajeros.



Kansas-City, es otro ejemplo de los aumentos fenomenales del Oeste. Hace treinta años (1855) su población era de trescientos habitantes. En quince años (1870) alcanzó aquella á 32.000, ó sea un aumento de más de cien veces. En 1880 la población había doblado, y en el momento en que escribo estas líneas tiene aquella una población de 125.000 habitantes. En 1884 entraron en Kansas-City veinticuatro millones de *bushels* de cereales, contra un millón tan sólo entrado en 1871. Alrededor de un millón doscientos cincuenta mil cerdos son convertidos en conservas — lo que viene aproximadamente á ser la cuarta parte del monstruoso rebaño de Chicago. Cada semana se embarcan mil quinientas cabezas de ganado. El comercio de ganado vivo es también muy importante, alrededor de dos millones y medio de bueyes, de cerdos, de carneros, de caballos y de mulos pasan por sus mercados, una proporción que colocando cinco animales en fila de frente, llegarían de Inverness á Londres.

Podría citar muchos otros ejemplos. Alleghany-City, un arrabal de Pittsburg, el pueblecito que tenía en 1830, 2.800 habitantes, era en 1880 una ciudad de 79.000 almas. Durante el mismo período, la población de Pittsburg ha pasado de 80.000 á 150.000 habitantes; Filadelfia, de 80.000 á 850.000; Cincinnati, de 24.000 á 250.000; Detroit, de 2.000 á 116.000; Rochester, de 15.000, en 1812, á 89.000 en 1880; Tabela, de 1.252, en 1840, á 50.000 en 1880; y Scranton, de 363, en 1840, á 46.000 en 1880.

Los capítulos siguientes nos proporcionan excelentes estados del desarrollo de estas poblaciones. El primero es debido al capitán Basil Hall, el inglés más detestado en América hace cincuenta años; el segundo al noruego Arfedson. Trátase de Columhus, en Georgia:

«Lo primero que atrajo nuestra atención fué una gran línea cortada á través de una plantación de castaños. Nuestro guía nos hizo observar que dicha vía había sido

la calle principal. Las ramas habían sido cortadas de manera que quedara un camino de cuatro pies de ancho, habiendo de trecho en trecho unos mojones que nos permitían avanzar fácilmente. Al llegar al centro, girando nuestro amigo sus ojos en torno suyo, se entusiasmó al pensar en el futuro engrandecimiento de Columhus, exclamando: «¡Hétenos en el centro de la población!» Después de recorrer el camino á través de los árboles, vimos diseminadas acá y acullá, chozas, mitad de madera, de broza, y por fin, llegamos al punto principal de casas, entre las que había bien pocas que datasen de más de dos ó tres semanas. Como ninguna de las parcelas de la población se había vendido aún, nadie estaba seguro de si el sitio en que había levantado su casa le pertenecería definitivamente. Por esta razón muchas casas se edificaron sobre ruedas bajas, semejantes á las de las cureñas de los cañones, á fin de poderlas trasladar en caso de venta del terreno. En algunos puntos de este lugar extraño surgía el bosque más espeso que nunca. Aun en las calles mejor abiertas y deslindadas había algún que otro árbol que cortar. No se había tenido aún tiempo para arrancar los troncos de los árboles derribados y algunos de estos se hallaban en el terreno mismo en que habían caído al talarlos, por lo que resultaba interrumpido el tránsito. Oíanse resonar los yunques alegremente, en tanto que en medio del bosque se veían brillar las sierras, las hachas y los martillos.»

He aquí á Columhus diez años después:

«Merecía ser ya calificada de una población floreciente. El vecindario excedía ya de dos mil habitantes. Entre ellos muchos podían pasar por ricos. El número de habitantes aumentó cada mes, y se me asegura que el comercio aumentaba en las mismas proporciones. Los carpinteros, los albañiles, los obreros de todas clases no carecían jamás de trabajo y levantaban casas con bastante



rapidez. Las calles que en 1828 no se hallaban más que trazadas, estaban en la actualidad tan llenas de carruajes, que era casi imposible atravesarlas. La calle principal que cruza la población siguiendo el curso del río, está, como todas las demás, no empedrada, pero sí tan cuajada de tiendas atestadas de géneros, tiene tal número de casas de buena construcción y se ve por la mañana una animación tan grande de cristianos é indios, que con dificultad puede creerse que sea aquella la misma población trazada en 1828. Muchas casas son de madera, otras de ladrillo, algunas á la inglesa y otras de gusto griego.»

Si comparamos los relatos precedentes sobre el nacimiento y los progresos de las poblaciones recientemente fundadas, con el lento desarrollo del viejo Boston, el contraste es sin duda muy grande. Boston se empezó á colonizar en 1630. Cincuenta años después se vió allí la primera bomba de incendios y la primera compañía de bomberos. Una población moderna organiza tales servicios en el intervalo de algunas semanas.

En 1704 apareció el *Boston Hews Letter*, primer periódico publicado en las colonias inglesas de Norte-América. Hoy se instala una máquina de imprimir casi en la primera casa de madera que se levanta, y una aldea de mineros no puede pasar sin tener su periódico. En 1710, ochenta años después de la fundación de la ciudad, se instaló una Administración de Correos; los correos eran expedidos una vez cada mes á Plymouth y al Maine y una vez cada quince días á Nueva-York. En 1786 emprendieron los ciudadanos su primera obra grande construyendo un puente sobre «Charles River».

Los nombres de las poblaciones del Nuevo Mundo son un magnífico tributo rendido á la madre patria. Así como sobre el minúsculo y encumbrado *May-Flower*, el austero Puritano, halla un sitio para cultivar con ternura la margarita de su país natal, así el ciudadano piensa

en su querida antigua patria y no cesa jamás de exclamar: «Inglaterra, yo te amo á pesar de todos tus defectos.» Y ¿por qué no? Por cada defecto tiene mil virtudes. Teniendo una nueva patria que bautizar, el inglés, con el corazón conmovido y humedecidos los ojos, con el pensamiento en el amor á su país que no acabará hasta que lance el último suspiro, evoca el objeto de su más caro afecto y denomina á dicha residencia Boston, York, Brighton, Hartford, Stratford, Glasgow, Edimburg, Durham, Perth, Aberdeen, Dundee, Cambridge, Oxford, Cauterbury, Rochester, London, Newcastle, Manchester, Birmingham, Chester, Coventry, Plimouth ó cualquier otro nombre amado; el nombre del lugar en que en su juventud creció en las montañas alumbradas por el sol; donde oyó cantar la alondra en el cielo y el tordo en la linde del camino. Yo no sé si existe lugar del viejo país que no tenga su homónimo en el nuevo. Pittsburgo llena el nombre del gran Pitt. En un radio de algunas millas el visitante inglés puede pasearse por las calles de Soho, Birmingham y Manchester. Hace algunos años todas estas calles estaban situadas en los barrios extremos, hoy se encuentran tan encumbradas como sus homónimos. Brighton, Rochester, Newport, Midollesex, New-castle no se hallan más que á algunas millas de Pittsburg. Esta inclinación hacia los nombres de la patria es llevada todavía más lejos. El inglés, cuando viaja por América, se hospeda en una serie de hoteles que se llaman Victoria, Clarendon, Windsor, Westminster, Ahernale, etc.

Pudiera hacerse la ilusión de que se hallaba en su patria á cada momento si no fuera porque observa cuán superiores son dichos hoteles á los de su país. Así no sólo nuestros patrios lares son semejantes en la nueva y en la antigua patria, sino que nuestro amor les da los mismos nombres. El corazón del expatriado está siempre triste, cuando piensa en el único punto sobre la tierra



que puede ser su patria, en el verdadero sentido de la palabra. En estas condiciones, ¿quién hará, pues, distinción entre el país de esta patria y el país de su domicilio? ¿Cuál es el americano, digno de este nombre, que se contentará con venerar la tierra de sus padres y con decirle: «¡Que Dios te ayude!» Cuando el pueblo en la antigua patria sea soberano, como lo es en la nueva, las dos naciones no formarán más que un pueblo, y todo el resto del universo, unido, no podrá romper los lazos que las unirán. El republicano de este lado del Atlántico, tiende su mano al hermano que está en el otro lado. Estas manos se estrechan. La democracia dice á la aristocracia: «Queremos los derechos del hombre; los días de los reyes y de los pares han acabado. ¡Abajo los privilegios! Los días de la soberanía del pueblo y de la igualdad de los ciudadanos han llegado.» No puede haber llamamiento más grande que este. No hago excepción fuera de sustituir la guerra por un arbitraje pacífico en toda la superficie del globo. De todos modos, esto también se halla comprendido en el republicanismo.

En la República todos los partidos se han adherido á esta doctrina. Paciencia, compatriotas míos, paciencia. La democracia está en marcha. El reinado de las másas conduce á la paz universal. Los tronos y las familias reales y las influencias que forzosamente les rodean—la prole vil que ellos nutren—hacen veinte guerras por cada una que hace la *Democracia triunfante*.

## LAS CONDICIONES DE LA VIDA

La más sorprendente de las numerosas maravillas que se encuentran en la historia de América es el rápido mejoramiento de las condiciones de vida. Hace un siglo América no era más que un desierto. Sobre una extensa faja de terreno, á lo largo del Atlántico se hallaba una población diseminada y algunos pueblos; pero fuera de este territorio, el país era tan salvaje como cuando, hace siglo y medio desembarcaron en él los primeros emigrantes. Eran raros los caminos á través de los bosques vírgenes, y los habitantes del Massachussets se hallaban tan apartados de los de Virginia como de los de su patria; pues todas las comunicaciones de las colonias entre sí se hacían por medio de la navegación costera. Después de la guerra de la Independencia, la joven nacionalidad, llena de entusiasmo y de ardor, se entregó con fe al desarrollo del país. Construyéronse caminos y canales. En 1830 ya se habían abierto 115.000 millas de caminos y 2.000 de canales; estas últimas con un coste de más de 65.000.000 de dollars. Los canales y caminos eran entonces los poderosos factores de la civilización; los mejores medios de locomoción.

A pesar de estos progresos, el país estaba muy atrasado. Cuando se compara la vida que entonces se llevaba con nuestra vida moderna, tan llena de comodidades, se pregunta uno cómo la podían soportar. Los periódicos de aquel tiempo y los libros de los viajeros no nos dan más