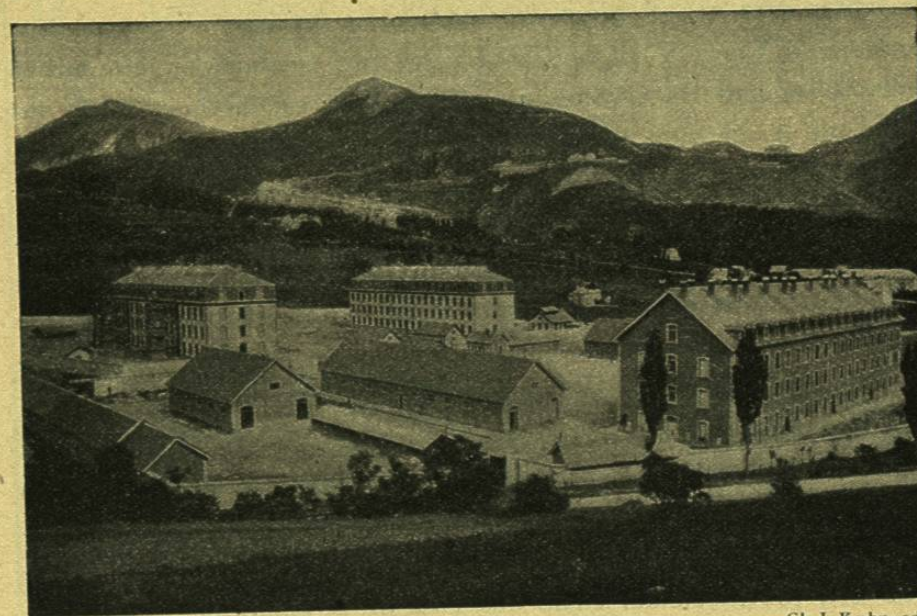


dena como malo en el individuo. Basta conformarse con la «moral cristiana», para tener que admitir la verdad de la observación de Tolstoi: «Si es vergonzoso para un joven manifestarse groseramente egoísta, sea no dejando comer á los demás, sea apartando á los débiles que le cierran el paso, sea valiéndose de la fuerza para privarles de lo necesario, no menos vergonzoso es desear lo que se llama engrandecimiento de su patria, y, puesto que se considera necio y ridículo hacer su propio elogio, también debiera juzgarse necio hacer el elogio de su país...»<sup>1</sup>. El egoísmo colectivo es todavía más funesto que el egoísmo individual, porque se multiplica al infinito; si cada persona humana tiene derecho á nuestra simpatía y á nuestra adhesión, con mayor motivo lo exigen cada grupo de hombres, cada tribu, cada nación. Ateniéndose sencillamente á la moral, tal como se practica actualmente entre gentes que se respetan, los odios patrióticos no tienen ya razón de ser.

Las patrias, tal como cada hombre de Estado tiene el «deber» de levantar sobre las demás naciones, sólo dan lugar á razonamientos falsos y á complicaciones funestas. Ante todo, lo que los diplomáticos repiten acerca de las «fronteras naturales» que separan los Estados en virtud de una especie de predestinación geográfica, carece de razón. No hay fronteras naturales en el sentido que les dan los patriotas. Dejando aparte el caso de las islas, como la Gran Bretaña, todos los límites marcados entre las naciones son obras del hombre, y nada impide que sean desplazados ó destruidos. Sin duda hay grados en el absurdo, y tal frontera, como esa línea truncada que los plenipotenciarios, tras discusiones, protocolos y rectificaciones han trazado entre Francia y Bélgica, sobre una longitud de unos trescientos kilómetros á vista de pájaro, es una fantasía risible para el contrabandista y alguna vez muy molesta para el viajero pacífico; pero las líneas de partición política trazadas sobre las cimas alpinas y sobre las crestas de los Pirineos no son menos arbitrarias y no respetan más las afinidades naturales. Es indudable que el límite franco-belga separa Flandes de Flandes, Hainaut de Hainaut y Ardenne de Ardenne; pero la línea de demarcación señalada de piedra

<sup>1</sup> La Revue Blanche, 1.º Mayo 1896, traducción de Alf. Athys.

en piedra sobre los grandes Alpes, ¿no corta en dos unos territorios cuyos habitantes hablan la misma lengua, practican las mismas costumbres y formaban parte en otro tiempo de la misma confederación? ¿No ha rechazado violentamente de un lado hacia Italia, de otro hacia Francia, los *escarts* del Briançonnais, antes unidos en república? Y en los Pirineos, ¿no desune la frontera Vascos y Vascos, Aragoneses y Aragoneses, Catalanes y Catalanes? Muy á su pesar, pastores y leña-



Cl. J. Kuhn, edit.

UNA VISTA DE BRIANÇON — CUARTELES Y FORTIFICACIONES

dores de una y de otra parte respetan esa línea ficticia que, de parte de los Estados soberanos, les valen amenazas, multas y prisiones.

En resumen, el río es todavía la frontera menos nefasta de todas, porque la atracción ejercida por los suelos fértiles del valle y el comercio que por él circula, se opone á la tendencia que tiene la frontera á despoblar sus inmediaciones, mientras que en la montaña esta última acción se une á la de la altura, cuyo efecto normal es rarificar la población. No es extraño, pues, que sobre algunas decenas de miles de kilómetros que suman los límites de los Estados europeos, la corriente de agua no entre á lo sumo más que por un millar de kilómetros, cuyo trozo más largo está representado por

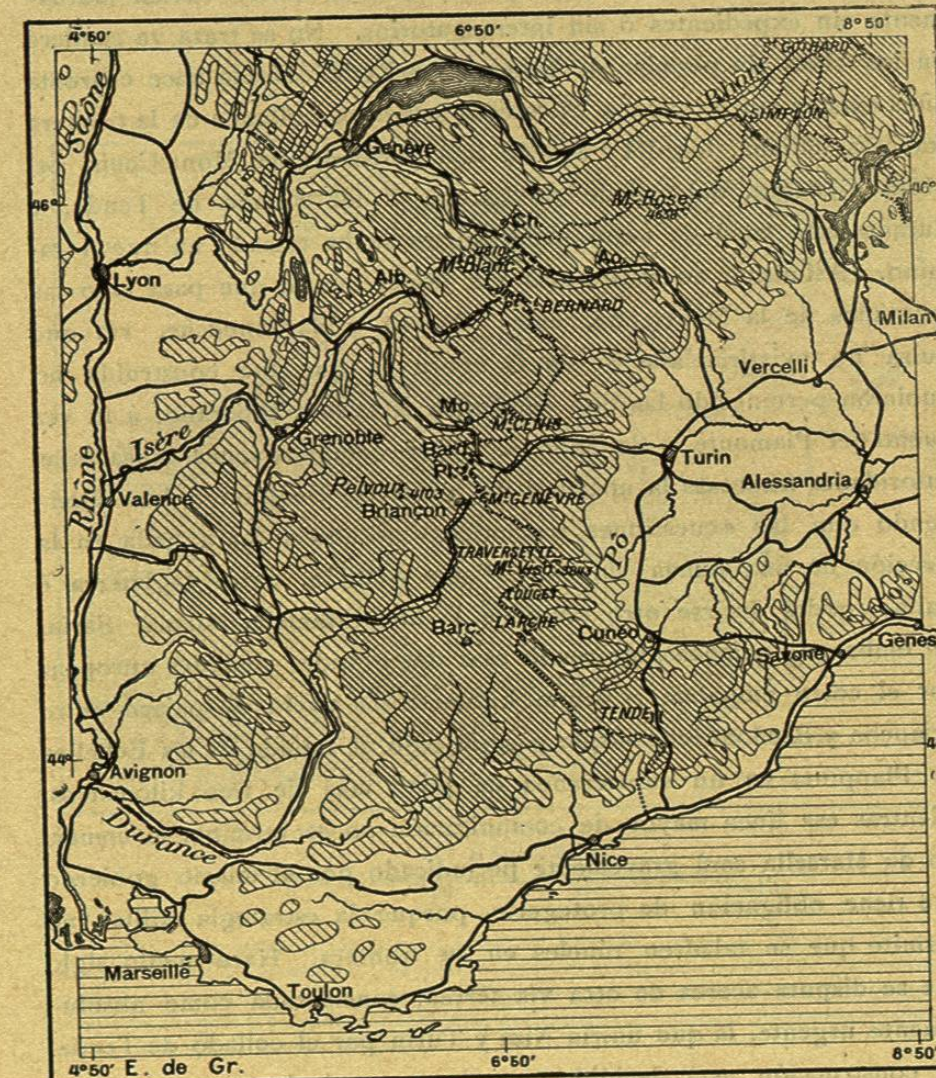
la corriente Drina-Save-Danubio, desde Bajina-Bachta (Servia) á Silistria ( Dobrudja ).

Diversas potencias que se habían repartido el suelo en la Antigüedad y en la Edad Media, procediendo con lógica estipulaban que la frontera, marcada por murallas, empalizadas ó por un foso de trabajo humano, se dedicaría á la naturaleza salvaje, prohibida á los hombres. Era, en efecto, el medio más seguro de impedir al desgraciado desposeído que volviera al sitio del hogar devastado y de labrar otra vez el surco acostumbrado. Así procedieron el emperador de China y el de Corea entre sus dominios, y esa misma práctica seguían los barones feudales para el establecimiento de sus « marcas » de división territorial. Pero las convenciones se olvidan, la vigilancia se rebaja, mientras el amor de la tierra dura en el campesino, y cuando han pasado los años, los lustros y los siglos, la marca prohibida se habita de nuevo. En nuestros días los Estados obran de otro modo, y hasta con resultados más funestos, porque la línea de frontera ejerce como una especie de hipnotismo sobre los soldados, los gendarmes y los carabineros encargados del cuidado de conservar los límites y los postes. En todas partes por donde se ha tolerado la existencia de un sendero, de un canal ó de un ferrocarril, cada pasajero va seguido de una mirada inquisidora; si parece sospechoso se le interroga, se le registra, se le encarcela, perteneciendo como una cosa al sargento de la patrulla. Por ambos lados y á lo largo de los caminos algo frecuentados se elevan cuarteles, y todos los pasajes considerados como de valor estratégico hállanse obstruidos por fortificaciones.

Tómese como ejemplo de separación política una frontera de las llamadas naturales, la de los Alpes entre Francia é Italia, y se reconocerá que lo escarpado de las pendientes, la altura de los collados, la abundancia de las nieves, la fatiga de las ascensiones son poca cosa en hecho de límites, en comparación con los cordones de aduanas y de puestos militares. En otro tiempo los montañeses se comunicaban libremente de vertiente á vertiente durante una gran mitad del año; no teniendo motivos para odiarse, se ayudaban mutuamente de montaña á montaña, y, según las estaciones, conducían sus rebaños sobre los eriales más favorecidos. Había municipio,

cuyas fronteras no estaban indicadas por mojones, que se había establecido sobre la cima de una montaña para tener campos sobre una

N.º 477. Vías férreas de Marsella á Milán.



1 : 3 000 000

0 50 100 150 Kil.

pendiente y praderas y bosques sobre la pendiente opuesta. ¿No se extendía una misma república desde los valles bajos franceses á los valles bajos italianos, y, entre los caminos, no había un túnel, la «Tra-

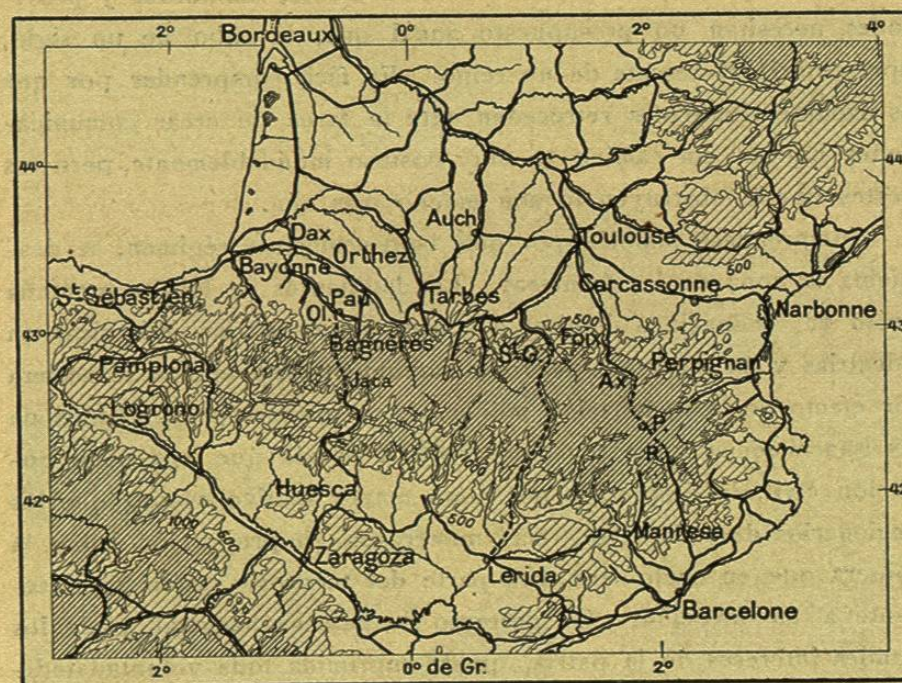
versette» del Viso, que, centenares de años antes del siglo de los ingenieros, evitaba ya á los montañeses el harto penoso acceso de la cima? Ahora «reina el orden» sobre aquellas alturas y hay autoridades celosas que vigilan para que los vecinos no se visiten mutuamente sin expedientes ó sin interrogatorios. No se traza ya sendero en los Alpes sin permiso de Roma y de París. Desde hace cuarenta años existen cinco caminos carreteros sobre los collados de la frontera francesa-italiana, los del Pequeño San Bernardo, del Mont Cenís, del Mont Genevre, del collado de Larche y del collado de Tende, y durante esta edad de tanto progreso no se ha trazado un nuevo camino. Asimismo no existe más vía férrea que la que pasa bajo las montañas de la Maurienne, entre Modana y Bardonneche, vía que quizá no existiría aún si en la época en que fué construída no hubieran pertenecido las dos vertientes al mismo soberano, á la vez dueño del Piamonte y de Saboya. ¡Qué complicaciones causa á las autoridades francesas la apertura del túnel del Simplón! Aun admitiendo que las «cuestiones patrióticas» no entren para nada en la elección de una nueva vía entre París y Milán, entre Inglaterra é Italia, ¿podrá decirse otro tanto de la línea Marsella-Milán? Sería, sin embargo, indispensable reunir esas dos grandes ciudades europeas por el corto empalme — veinte kilómetros á vuelo de pájaro entre Briançon y Bardonneche — que pasaría bajo el collado de las Echelles de Planpinet en un subterráneo de poco más de tres kilómetros. Mientras esa línea mayor de comunicación no se termine, el comercio de Marsella será gravemente perjudicado por el mismo gobierno que tiene obligación de protegerle, porque la estrategia militar no permite que se taladren túneles en su frontera. Hace medio siglo que se disputa acerca de otra vía férrea, considerada como absolutamente urgente, la que uniría Niza y Turín por el collado de Tende. Su construcción está decidida, votada y aprobada; pero no basta establecer el presupuesto de un ferrocarril, formular y verificar su trazado, es preciso también construir los fuertes que le han de bombardear y depositar las pólvoras que le harán saltar. Finalmente, los Italianos plantan la vía contorneando la frontera francesa.

Las fortificaciones, tal es, en efecto, la gran cuestión relativa á las fronteras. Júzguese por Briançon, el antiguo lugar de mercado

donde se reunían los pacíficos montañeses de la parte de acá y de allá para discutir sus asuntos y renovar su amistad. Al presente es un conjunto de murallas, de bastiones, de cuarteles, de puentes fortificados, de baterías abiertas en la roca, y cada montaña próxima,

N.º 478. Vías férreas de la Gironda al Ebro.

(Véase pág. 336)



Las vías cuya construcción está, según parece, decidida, son las de Olorón á Jaca por el Somport (altura 1,632 metros); de St.-Girons á Lérida, pasando en túnel á 1,300 metros de altura sobre el collado de Salau; de Ax á Puigcerdá por el collado de Puymorens (1,931 metros), y de Puigcerdá á Ripoll por el collado de Tosa (1,800 metros). El Pourtalet está á algunos kilómetros al este de Somport.

escalada por una sucesión de fuertes, tiene en su cima otra ciudadela. Los reductos se elevan hasta sobre la zona de las avalanchas, y los cazadores alpinos que guarnecen aquellas murallas siempre cubiertas de nieve, no pueden acercarse á ellas sin cavar trincheras y túneles. La más alta cima de todo el macizo, el Chaberton, que tiene 3,138 metros, ó sea 1,800 metros más que Briançon, perdida como en el

fondo de un abismo, está también coronada por un fuerte, obra italiana que se impone á todos los trabajos de defensa de los picos franceses: las dos naciones se combaten con millones, cambiando cumplimientos diplomáticos. El camino del monte Genevre está cortado en diferentes puntos y se halla suspendido sobre formidables precipicios que franquean puentes levadizos. Los dispendios realizados de una parte y de otra en construcciones, maniobras y provisiones necesitan un presupuesto anual que, al cabo de un siglo, representaría el rescate de un reino. Es fácil comprender por qué las naciones limítrofes retroceden ante la tarea de crear comunicaciones nuevas: un camino es muy costoso indudablemente, pero los fuertes que le obstruyen lo son mucho más aún.

Compréndese también por qué, bajo semejante régimen, se despuebla la zona de las fronteras. Los habitantes de la alta montaña tenían ya tendencia á emigrar á comarcas menos frías, más ricas en industrias y en recursos; pero ese movimiento espontáneo se acelera por efecto de la dominación militar. Los grandes jefes, dueños de sus guarniciones y no teniendo frente á sí más que una débil población civil, la desprecian por tanto mayor motivo cuanto que los funcionarios de toda clase, más numerosos en proporción sobre la frontera que en cualquiera otra parte del territorio, están absolutamente á su devoción. So pretexto de defensa nacional y de los grandes intereses de la patria, queda suprimida toda voluntad individual. Sujetos á obedecer siempre, los ciudadanos prefieren alejarse, no dejando alrededor de los cuarteles y de las fortificaciones más que los proveedores y parásitos de tales sitios. En realidad, puede decirse que el hecho de trazar una frontera política sobre la cima de los Alpes ha bastado para elevar prácticamente aquellas montañas y hacerlas inaccesibles á sus antiguos habitantes.

Los Pirineos nos muestran el mismo fenómeno económico, de una manera más notable todavía. No existe un solo gran camino que franquee esta cordillera á más de 2,000 metros de altura: entre el collado de Puymorens (1,931 metros) al Este, y el Pourtalet (1,795) al Oeste, sobre un espacio rectilíneo de 190 kilómetros, no hay un solo camino carretero entre el valle del Garona y el valle del Ebro. Ningún ferrocarril atraviesa los Pirineos, porque la línea de Per-

pignan á Barcelona se engancha en los promontorios extremos de la cordillera sobre el litoral marítimo, en tanto que la vía de Bayona á Madrid rodea absolutamente los montes del lado Oeste, para describir una gran curva á través del país Vasco. La red de los ferrocarriles presenta, pues, una laguna de 430 kilómetros entre dos de sus líneas paralelas, y sin embargo, en el enorme espacio interme-



Cl. J. Kuhn, edit.

EL ACANTILADO DE SHAKESPEARE, Á DOS KILÓMETROS AL OESTE DE DOUVRES

diario, el trazado del ferrocarril que reuniría las dos grandes ciudades y centros de comercio, Toulouse y Zaragoza, se halla bien indicado. Proyectos y presupuestos se han presentado por docenas y han sido discutidos por todas las asambleas deliberantes; los mapas ya trazados en vista de esta línea indispensable llenarían bibliotecas, pero los empeños de la política electoral impiden á Tolosanos y Aragoneses pensar en lo que les conviene: basta á los candidatos plantar jalones de cuando en cuando y hacer que algunos ingenieros recorran la línea futura para que todo el mundo quede satisfecho. Luego,