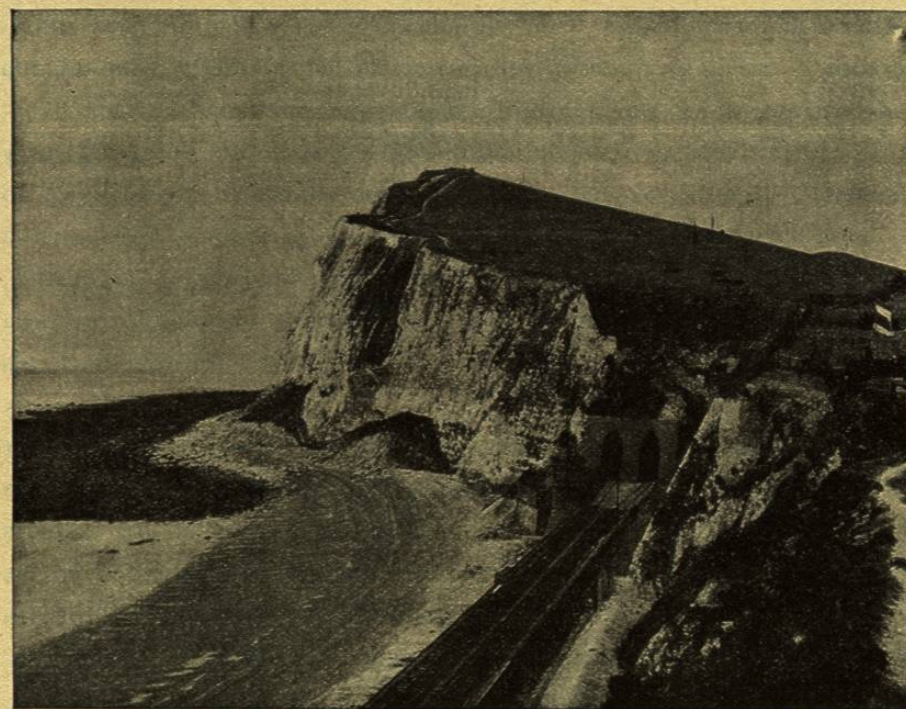


fondo de un abismo, está también coronada por un fuerte, obra italiana que se impone á todos los trabajos de defensa de los picos franceses: las dos naciones se combaten con millones, cambiando cumplimientos diplomáticos. El camino del monte Genevre está cortado en diferentes puntos y se halla suspendido 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

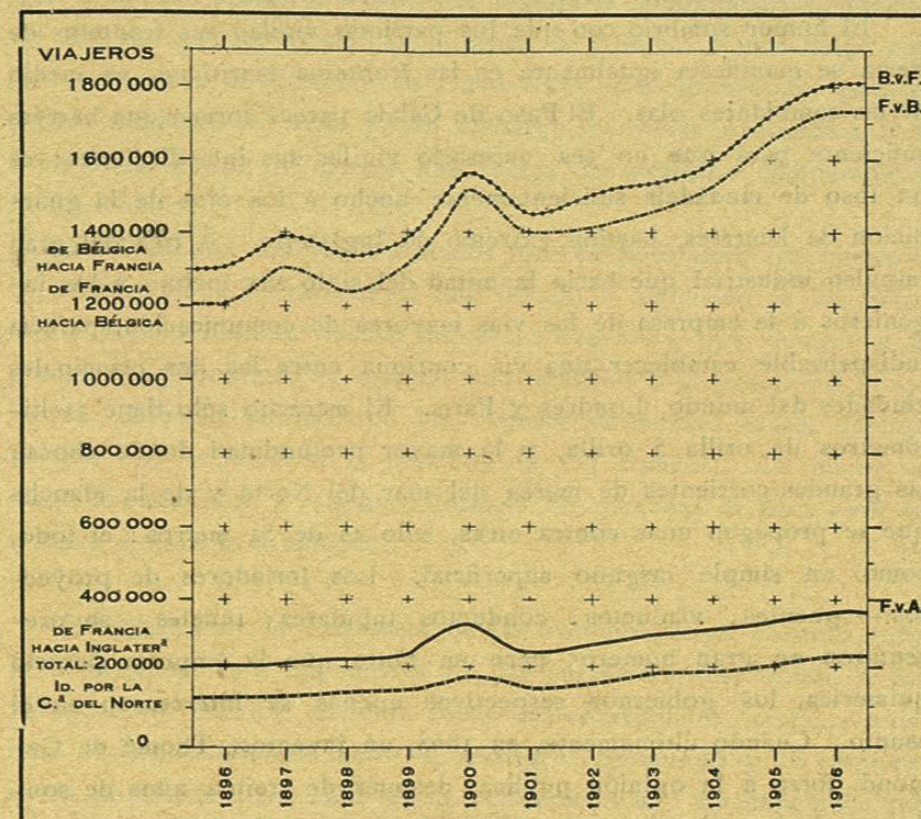
diario, el trazado del ferrocarril que reuniría las dos grandes ciudades y centros de comercio, Toulouse y Zaragoza, se halla bien indicado. Proyectos y presupuestos se han presentado por docenas y han sido discutidos por todas las asambleas deliberantes; los mapas ya trazados en vista de esta línea 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,

después de beber, siempre se halla la ocasión de colocar la vieja frase: «¡Ya no hay Pirineos!», cuando éstos se elevan cada vez más, por decirlo así, entre las filas de soldados, de gendarmes, de migueletes y de carabineros. Lo mismo que en los Alpes, la población disminuye, más que diezmada por la emigración, á pesar del atractivo que ejercen en verano las villas de curación y de placer. La frontera no representa para los gobiernos respectivos más que motivos de desconfianza y de vigilancia, y los residentes son considerados como impertinentes que perturban las operaciones de aduana y de estrategia, y por tanto, lo mejor que pueden hacer los habitantes primitivos es irse de allí. Al extremo de desconfianza y enemistad se debe, como única causa, que durante medio siglo no se haya construído más que una carretera y ningún ferrocarril á través de los Pirineos. Doce incentivos han brotado en los valles, esperando el día en que la alianza más íntima de los pueblos permita perforar las montañas sin guarnecer con fortalezas las inmediaciones de los subterráneos.

Es evidente que los verdaderos intereses locales no suelen ser los comprendidos por administraciones lejanas que viven en grandes ciudades donde nada recuerda los pastos, los bosques ni las bellezas de la montaña. En otro tiempo, todos los pueblos situados en las dos vertientes á lo largo de los Pirineos, lo mismo que sobre las mesetas de la península española, estaban unidos por *facieres*, palabra que se escribía también *paseries*, como si se derivase de paz, y esos contratos, por periodos variables de diez, nueve, siete ó cinco años, estipulaban pactos de amistad, valederos hasta en tiempo de guerra: «Los habitantes de las montañas y valles franceses y españoles podrán comerciar, comunicar con sus vecinos y cambiar sus mercancías como en tiempo de paz. Y los ganados de dichos países podrán pacer en todas las partes de la montaña como en tiempo de paz.» Tales eran las convenciones expresas de los *facieres*, firmados por los delegados de los municipios en nombre de su «soberanía legítima» y siempre al aire libre, bajo la inmensidad del cielo, al lado del mojón fronterizo. Aun en los tratados europeos, hasta en el tratado de Utrecht en 1713, fueron considerados como valederos aquellos contratos: continuaron formulándose análogos contratos hasta

después de la Revolución francesa; hacia el final del siglo XIX (1887) celebrábase todavía cerca de San Juan de Luz, pero habiendo perdido ya su sentido, que los gendarmes, los carabineros y los em-

N.º 479. Viajeros que atraviesan la Mancha y la frontera franco-belga.



En realidad, el contraste es menor que el que resulta de las cifras anteriores, suministradas por las compañías del Oeste y del Norte. Por los puertos bretones, por Saint-Malo y Granville, con escala en las islas Normandas, por Dunkerque hacia los puertos ingleses y escoceses del mar del Norte, se produce cierto movimiento que se añadiría al que indica el diagrama. Además la vía férrea directa París-Colonia-Berlín-San Petersburgo, atraviesa Bélgica, y su tráfico carga indebidamente las curvas superiores.

Es notable que, año tras año, el número de viajeros que entran en Francia por la frontera del Norte sea superior al de los que por la misma salen. Respecto del movimiento anglo-francés, los informes no permiten apreciar si sucede allí lo mismo.

pleados del gobierno afectan ignorar<sup>1</sup>. Ardouin-Dumazet<sup>2</sup> cita supervivencias análogas, bajo el nombre de derecho de *compascuité*, es

<sup>1</sup> Wentworth Webster, *Société Ramond*, 1892.

<sup>2</sup> *Voyage en France*, 41.ª serie, ps. 88, 131 y 157.

decir, de pasto en común; los veintidós municipios del país de Cize hacen pacer sus ganados en el valle español de Aezcoa; asimismo el país francés de Baretous tiene derecho de pasto sobre el valle de Roncal, mediante el homenaje anual consistente en la entrega de tres becerras de dos años, sin defectos.

El humor sombrío con que los patriotas vigilan sus fronteras de tierra se manifiesta igualmente en las fronteras marítimas, en medio de las cambiantes olas. El Paso de Calais parece formar una barrera suficiente para que no sea necesario vigilar sus inmediaciones; es un foso de ciudadela suficientemente ancho á los ojos de la guarnición de Douvres, bastión extremo de Inglaterra. Á raíz del gran impulso industrial que hacia la mitad del siglo XIX inclinó á los ingenieros á la empresa de las vías mayores de comunicación, parecía indispensable establecer una vía continua entre las dos principales ciudades del mundo, Londres y París. El estrecho sólo tiene 31 kilómetros de orilla á orilla, y la mayor profundidad donde chocan las grandes corrientes de marea del mar del Norte y de la Mancha que se propagan unas contra otras, sólo es de 54 metros: el todo, como un simple rasguño superficial. Los forjadores de proyectos — puentes, viaductos, conductos tubulares, túneles — se presentaron en gran número; pero en tanto que la empresa pareció quimérica, los gobiernos respectivos apenas se interesaron en el asunto. Cuando últimamente, en 1868, un inventor, Thomé de Gamond, forzó á la opinión pública, después de treinta años de sondeos y de investigaciones, á comprender la formalidad de sus planes, cuando trabajos preliminares sobre las costas de Francia y de Inglaterra demostraron que la obra era perfectamente práctica, las autoridades militares británicas, poseídas de repentino espanto, prohibieron en absoluto la continuación del trabajo: el pensamiento de que unos regimientos invasores podrían aparecer un día saliendo debajo del mar se presentó como espantosa visión. Indudablemente ese temor es pueril, pero está basado en las ventajas incalculables que ha valido á la Gran Bretaña su posición puramente insular. Sin embargo, es seguro que, gracias á ese nuevo camino que uniera materialmente la isla inglesa á su antiguo continente, Londres hubiera visto duplicar anualmente el número de sus visitantes europeos, y la Gran

Bretaña, convertida en el puente de todo el Mundo Antiguo hacia América, sería por eso mismo el depósito casi exclusivo del comercio continental, en detrimento del Havre, de Dunkerque, de Amberes, de Rotterdam, de Brema y de Hamburgo. Puede juzgarse la pérdida que desde ese punto de vista sufre Inglaterra comparando el número de viajeros que atraviesan anualmente la frontera franco-belga con los que cruzan el estrecho: es cinco veces más considerable para el primer conjunto de vías, y, sin embargo, el grupo Amsterdam-Bruselas dista mucho de ejercer una fuerza de atracción comparable á la de Londres.

No contento con los obstáculos que la Naturaleza ha puesto á la entrada en el Reino Unido, este Estado, á imitación de los Estados Unidos y bajo la misma influencia regresiva que determinó la guerra del Transvaal, ha tomado una decisión á la vez inútil y vejatoria: la visita sanitaria de los viajeros de tercera clase, quienes además han de justificar la posesión de 125 francos. De hecho se niega la admisión á algunas docenas de personas al año, pero se molesta y humilla á millares.

Para justificar la existencia de las fronteras, cuyo absurdo salta á la vista, se saca argumento de las nacionalidades, como si las agrupaciones políticas tuvieran todas una constitución normal y existiera superposición real entre el territorio delimitado y el conjunto de la población consciente de su vida colectiva. Es indudable que cada individuo tiene el derecho de agruparse y de asociarse con otros según sus afinidades, entre las cuales la comunidad de costumbres, de lengua y de historia es la primera en importancia, pero esa misma libertad de agrupación individual implica la movilidad de la frontera; ¡cuán poco de acuerdo está la franca voluntad de los habitantes con los convencionalismos oficiales!

La rebelión de Grecia durante la primera mitad del siglo XIX fué el acontecimiento que más contribuyó á dar cuerpo á ese ilusorio principio de las nacionalidades, al que se ha querido dar una virtud especial, como si el derecho de insurrección tuviera otro origen esencial que la voluntad del individuo uniéndose á otras voluntades. Los prodigiosos acontecimientos que recordaban los clásicos y los

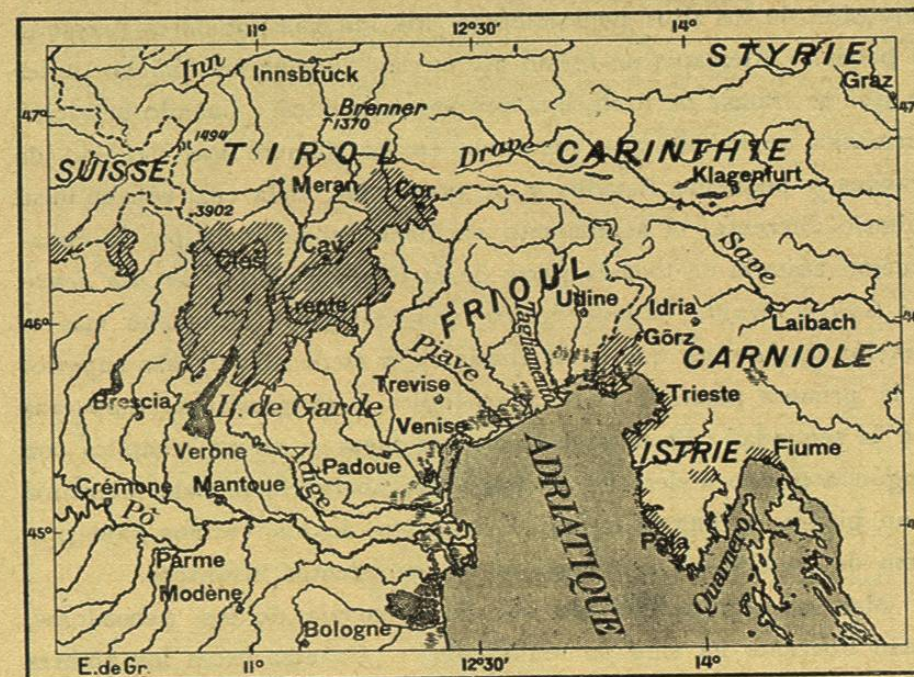
románticos de la burguesía instruída, los nombres de Atenas, de Maratón, de Platea y Salamina obraban sobre los ánimos como un exorcismo: mientras los insurrectos de la Morea y de las islas se rebelaban simplemente para desembarazarse de los exactores osmanlis, sus amigos de la Europa occidental, los «filhelenos», creían asistir á una resurrección de los Milcíades y Pericles; la Grecia antigua surgía de su tumba con los Botzaris y los Capo d'Istria. La oposición de las razas y de las lenguas entre Griegos europeos y Turcos de procedencia asiática, lo mismo que el contraste entre cristianos y musulmanes, entre la cruz y la media luna, ayudaba á fortificar la idea quimérica de la existencia de nacionalidades reales constitutivas de los seres colectivos; la cuestión del origen verdadero de los Griegos modernos, Chkipetares ó Eslavos, sólo estaba planteada para un corto número de eruditos.

Después del experimento de Grecia y de la solución incompleta que le dieron las grandes potencias europeas, vino la formación de Italia, más característica desde el punto de vista de las nacionalidades que la tentativa casi abortada de la emancipación helénica, porque, mientras la nación griega, dispersada sobre todas las costas de Oriente, no ofrece frontera precisa en ninguna parte de su dominio, la población de lengua italiana corresponde de una manera bastante exacta á los contornos geográficos de la Península: *le Alpi che cingono l'Italia*, limitan, excepto algunos enclaves, la comarca *dove suona il sí*<sup>1</sup>. Además, esa unidad italiana, que parecía tan bien indicada por el recinto en anfiteatro de los Alpes, había sido antes aclamada por muchos escritores: desde el tiempo de la Revolución francesa había constituido la reivindicación por excelencia de todos los patriotas de la Península. ¡Y cuántas veces éstos, pasando del deseo á la acción, intentaron la obra de emancipación y de unificación de Italia! El conjunto de esas tentativas constituye una de las epopeyas más notables que nos presenta la historia de los pueblos. Italia «una» se ha hecho ya; sin embargo queda todavía una Italia «no redimida», que comprende Istria, el Trentino y Malta, mientras que la nacionalidad «redimida» convertida en gran potencia, se ha apresurado

<sup>1</sup> Los Alpes que ciñen Italia... donde suena el sí. En la pág. 344, la misma idea: donde suena la lengua alemana.

á imitar á sus antecesoras, atentando contra otras nacionalidades en el continente de Africa para darse un cortejo de colonias, y ocupa la Eritrea y la Somalia oriental, esperando que la muerte del «hombre enfermo» le haga heredera de la Tripolitana y le permita hacer valer sus «derechos» á la posesión de la Albania.

N.º 480. Italia irredenta.



1 : 4 000 000  
0 50 100 200 Kil.

Las partes rayadas están habitadas por Italianos no unidos á la madre patria, ó por Latinos de lengua románica (alrededor de Cles, de Cavalese y de Cortina). Cerca de Trento hay un islote germánico y otros dos en Italia, al este del lago de Garda. Las poblaciones eslavas penetran á lo largo del valle del Save hasta las inmediaciones de Udina.

La tercera gran experiencia, la de Alemania, mucho más complicada, se prosigue hace varias generaciones; pero ¿puede verse seriamente en esta evolución confusa un desarrollo del principio de las nacionalidades? Cuando la nación alemana se empeñó en ese movimiento de unidad, no se hallaba, como Italia, sostenida en su obra por el símbolo visible que da un territorio geográfico bien