

íntimamente á la parte indiferente de la población rusa y á tomar con ella una masa abúlica, cometida á todas las servidumbres.

Además Siberia dependía de la Rusia europea por un hilo, verdadero lazo material difícil de romper, porque todos tenían interés en conservarle. Ese lazo, que conserva la unión política de las dos comarcas de Europa y de Asia, era el gran camino, el *trakt*, que reunía el comienzo del Ural, entre Perm y Yekaterinburgo, al lago Baikal y al río Amur. Avenidas abiertas á hachazos en la inmensa *taiga* ó selva «negra», puentes sobre los ríos y arroyos, barcos para el cruce de los grandes ríos unían en una línea continua de muchos miles de kilómetros, las diversas pistas trazadas á través de arenales, pantanos ó rocas. El convoy de carros ó trineos, según la estación, se movía lentamente en largas filas sobre el interminable camino; sin embargo, al cabo de semanas ó meses, viajeros y mercancías acababan por llegar á su destino. Lugares de etapa, que eran al mismo tiempo mercados y puntos de cita de población, se sucedían de distancia en distancia, y en los sitios más favorables se elevaban hileras de casas bordeando el *trakt* en algunas leguas de longitud. De ese modo nacieron todas las ciudades de la Siberia meridional, allá donde no les habían precedido los grupos de población. Es curioso ver por los mapas de densidad kilométrica cómo se ha agrupado espontáneamente la población sobre el curso de la línea de vida, que es la verdadera prolongación de Europa á través de la masa continental de Asia.

En la historia de la civilización general, el *trakt* adquirió una importancia mucho mayor que la que poseen los mismos ríos, esas admirables vías de comunicación que suministran el Ob', el Yenisei y el Lena con sus numerosos afluentes. En efecto, el *trakt* se desarrolla del Oeste al Este, constituyendo la mitad de la vía que reúne el Atlántico al Pacífico, mientras que los ríos corren uniformemente hacia el Norte, en dirección de las tundras inhabitables. Sin embargo, esas poderosas corrientes han llegado á ser también los vehículos de una circulación vital muy activa en toda su red meridional, gracias al vapor que las utiliza durante la mitad del año en que están libres de los hielos. Hasta en sus estuarios del Norte, el Ob' y el Yenisei se abren gradualmente al comercio de Europa. Ese «paso del Este»

ó del «Nordeste» que buscaron durante mucho tiempo los navegantes ingleses y holandeses, acabó por ser considerado como imposible antes de la expedición que hizo para siempre célebre el nombre de

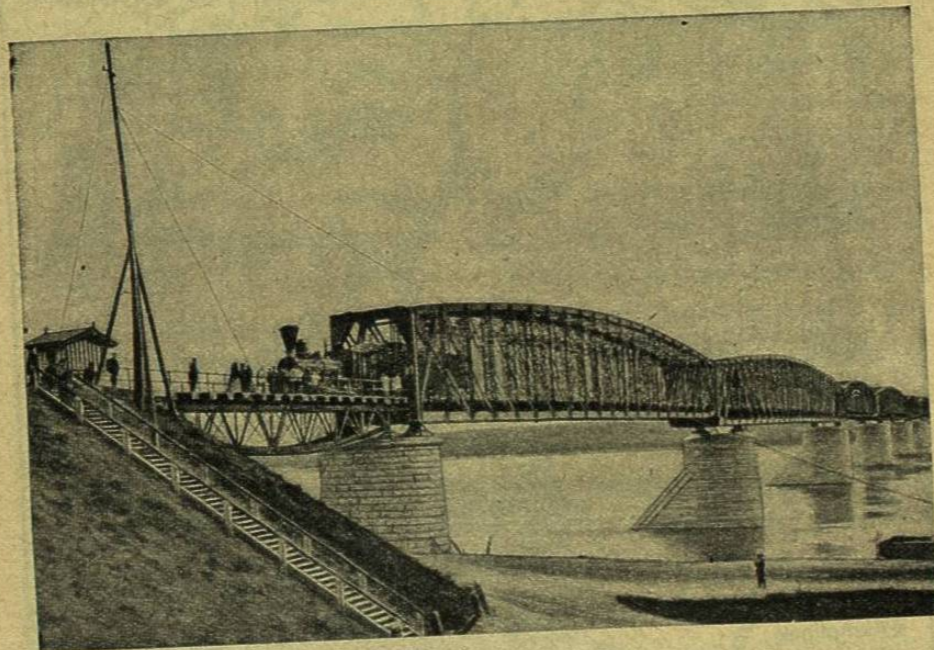
N.º 515. Siberia central.



Nordenskjöld, pero será ciertamente fácil en una época próxima y alcanzará una real importancia económica en el comercio del mundo, porque los obstáculos, antes casi insuperables, son de aquellos que pueden apartarse. Primeramente el régimen de las estaciones y el



estado de los hielos será cada vez mejor conocido y previsto, y la mejor construcción de los barcos, sus instrumentos más poderosos y más completos permitirán á los marinos atravesar los bancos de hielo. Cuando la atracción del comercio de los ríos siberianos haya hecho necesarias las comunicaciones por la vía marítima, se encontrarán tripulaciones para abrirlas.



PUENTE DEL TRANSIBERIANO SOBRE EL OB'

El *trakt* ha perdido su importancia relativa desde la construcción del ferrocarril transcontinental que recorre actualmente el trayecto en menos horas que días empleaban antes los carros de los caravaneros; pero el camino no deja de ser indispensable para el tráfico intermedio. Evidentemente la vida se dirigirá con mayor intensidad hacia las ciudades que jalonan la nueva vía á una distancia media de parada, y que, por una revolución casi súbita, se hallan incluidas en el área de atracción de las grandes ciudades europeas. Un puerto de Siberia, Vladivostok, la «Dominadora del Oriente», sirve oficialmente de estación terminal sobre el Pacífico al ferrocarril de la Eurasia, pero una vía de empalme, que ha llegado á ser la línea principal, se ramifica hacia el Sud para ir á unirse al golfo de Pe-tchili y el

mar de Corea, bajo un clima más benigno, donde no ha de temerse el cierre de los puertos por los hielos del invierno. Dalniy, la «Lejana», apropiada por Rusia durante su corto período de extensión manchuriana completa, Port-Arthur, al extremo de la península avanzada de Liao-tung, estas dos ciudades forman un conjunto marítimo completo con puerto de comercio, puerto de guerra, arsenales



Cl. Sochatchevski.

ALDEA DE USOLA, SOBRE EL «TRAKT», CERCA DE IRKOUTSK

y canteras. Para ir á esas ciudades nuevas, construídas, si no en pleno territorio chino, al menos de civilización confuciana, ha sido necesario atravesar montañas, llanuras y ríos de la Mandchuria y edificar allí, de distancia en distancia, no sólo estaciones, sino también fortalezas y ciudades donde la población se ha reunido rápidamente. ¿Cómo habían de fingir los diplomáticos de toda nación la creencia en la próxima evacuación de la Mandchuria por los ejércitos rusos de ocupación, cuando éstos habían de guardar toda una red de ferrocarriles y de ciudades de etapa? En efecto, los Rusos se habían comprometido á evacuar los campos manchues desprovistos de caminos; ¿pero no era eso concentrarse á lo largo de las vías estratégicas? Ese compromiso es lo mismo que si, tratándose de una mina, conservaran para sí únicamente las venas de metal.

La revolución que esta nueva vía introduce en la circulación de

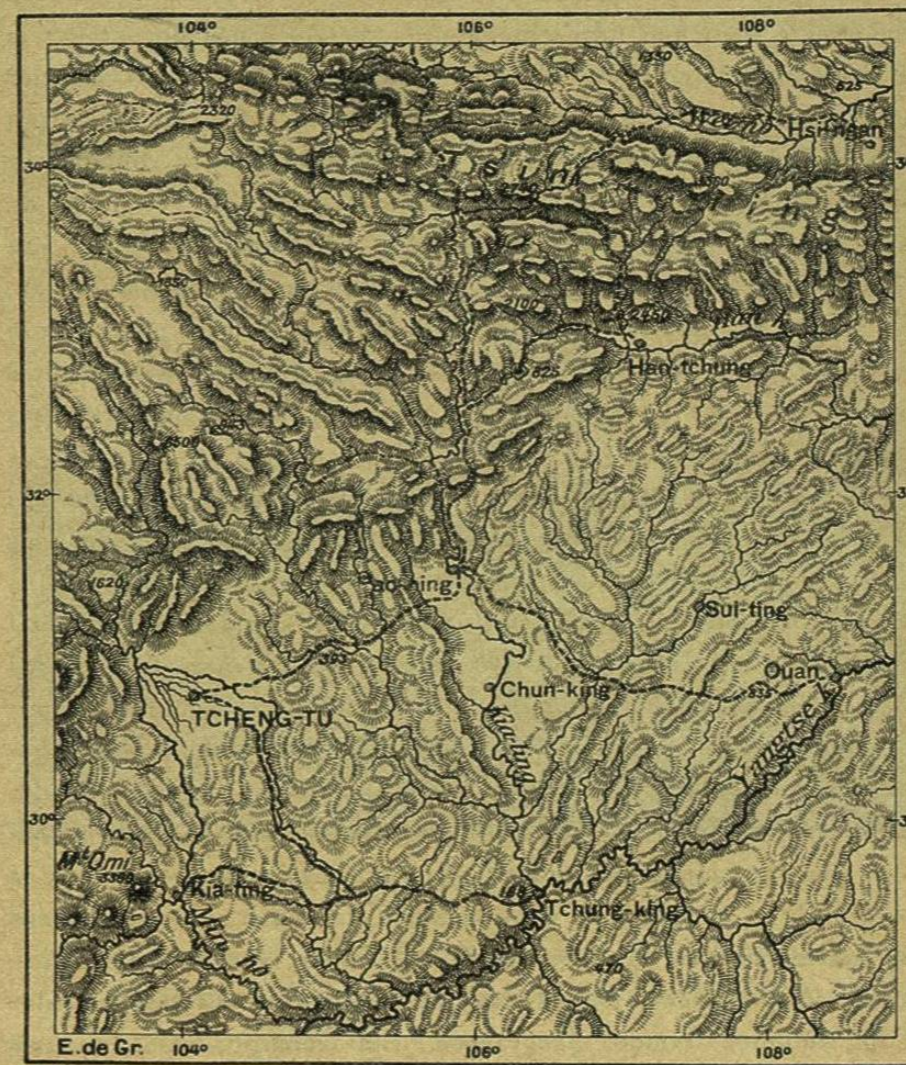


la vida en la superficie de la Tierra, hará sentir rápidamente sus efectos. El camino transcontinental apenas fué utilizado en un principio más que para el transporte de tropas: los intereses estratégicos dominaban sobre toda consideración de utilidad nacional ó internacional, y además, el estado rudimentario de la vía, con sus puentes inseguros y su material insuficiente, no permitía la organización de trenes para el comercio y el transporte regular de viajeros y mercancías. Después se ha procurado la facilidad de los viajes á las gentes de las clases afortunadas y de formar trenes de lujo desde Calais á Peking; el cambio será muy considerable en la dirección y en la mezcla de los elementos étnicos, puesto que las razones de economía y de rapidez harán preferir la vía directa por tierra al largo rodeo marítimo por la circunnavegación de Asia. Pero la fuerza de las cosas traerá pronto la utilización democrática de la nueva vía, y el vaivén de los emigrantes trabajadores entre Europa y Asia se realizará sin dificultad, mucho más importante en sus consecuencias que las antiguas irrupciones de Hunos ó de Mongoles.

Y, sin embargo, esos primeros resultados, de un incalculable valor histórico, no serán más que un débil principio, porque el ferrocarril siberiano no sigue el trazado directo que la atracción mutua de las naciones acabará por imponer á las líneas de mayor circulación entre Europa y Asia. Ante todo la misma China continúa su red de vías férreas, lo que doblará y centuplicará su potencia de atracción sobre Europa y modificará además la vida social de los Hijos de Han, porque en aquel extenso país los transportes utilizan principalmente el admirable sistema fluvial y los viajeros caminan generalmente á pie, por lo que las carreteras tienen mucha menor importancia que las sendas, con frecuencia trazadas económicamente sobre la cresta de los diques fluviales y de las divisiones entre los campos; aun en territorios montañosos se había frecuentemente reemplazado los caminos por escaleras que atacaban de frente las escarpas: centenas y millares de escalones conducen desde la llanura inferior á los pastos de la altura, regados por las lluvias ó las nieves. Sobre el camino principal que une el valle de Ouan, sobre el Yang-tse, á Tcheng-tu, la capital de Szetchuen, todas las escaladas de montes se hacen por escalones de granito labrados sobre los

costados de las rocas; el collado de Chen-kia-tchao, de 385 metros, presenta una soberbia gradería de cinco mil escalones<sup>1</sup>.

N.º 516. Provincia de Szetchuen.



1 : 5 000 000  
0 100 200 300 Kil.

La transformación de todo ese antiguo instrumental, transformación que ha durado siglos en Europa y que será en el imperio del

<sup>1</sup> Isabelle Bishop, *Journal of the R. Geographical Society*, Julio 1897, p. 21.



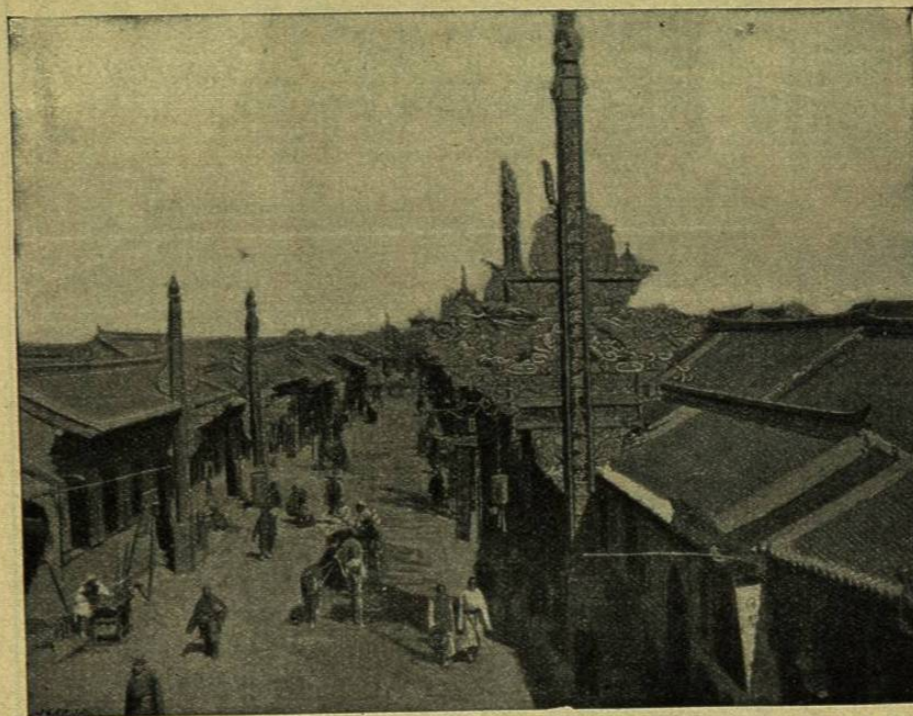
Medio obra de algunas décadas, necesitará ciertamente en un porvenir muy próximo la unión directa de Europa al Asia oriental por las vías que pasan al norte y al sud del Tian-chan. Los antiguos caminos de las caravanas de la «Seda» y del «Jade» se abrirán nuevamente bajo una forma moderna, teniendo todos por objeto la China central, cuyo punto vital por excelencia es el codo superior del Hoang-ho, en la gran vuelta de Lan-tcheu. A pesar de su política de celoso aislamiento, y en contradicción con la voluntad de los que gobiernan, Rusia llegará á ser forzosamente el punto de paso más activo entre las dos mitades del Mundo Antiguo. Esa misma comarca, que, hasta una época reciente, estaba amurallada, por decirlo así, sin comunicaciones libres con el mar, poseerá con el tiempo las principales encrucijadas de la gran vía internacional entre el Occidente y el Oriente: de antemano pueden señalarse esos puntos vitales<sup>1</sup>.

¿No se ve en seguida, desde el punto de vista político, que esa atribución económica á Rusia de las vías transasiáticas tendrá por consecuencia exponer á las empresas del imperio occidental toda la parte de la China al norte del río Amarillo? En efecto, la capital actual de la Flor del Medio está situada al extremo septentrional de la China propiamente dicha, en el punto de cruce formado por dos grandes vías, que descienden de la Mongolia y de la Mandchuria hacia las llanuras del Pei-ho y del Hoang-ho. Las necesidades de la defensa así lo exigían, pero los Chinos se hallan hoy frente á un enemigo que puede atacarles, no solamente de frente, por la Mandchuria y la Mongolia, sino también de flanco por los caminos que descienden por el Tian-chan y del Pamir, y esas son circunstancias completamente imprevistas que cambian en absoluto el valor de los antiguos tratados geográficos. Sin embargo, China no está ya sola para la defensa de los puntos amenazados de su territorio, donde la Rusia agresiva encuentra una vez más á los adversarios que tiene en el Asia Menor, en Persia, en el Afghanistan y sobre las fronteras del Tibet; es decir, en el inmenso contorno del imperio, donde quiera que se desarrolle el conflicto entre Inglaterra y

<sup>1</sup> Véase el mapa de la página 545.

Rusia. En China esta lucha es además singularmente complicada por las maniobras de todas las potencias del mundo, el Japón en primer término, después Francia, hasta la pequeña Bélgica, empeñadas todas en asegurarse territorios, concesiones ó mercados.

Pero si China hubiera de ser conquistada, militarmente ocupada por soldados extranjeros, regularmente administrada por funcionarios



UNA DE LAS CALLES PRINCIPALES DE MOUKDEN

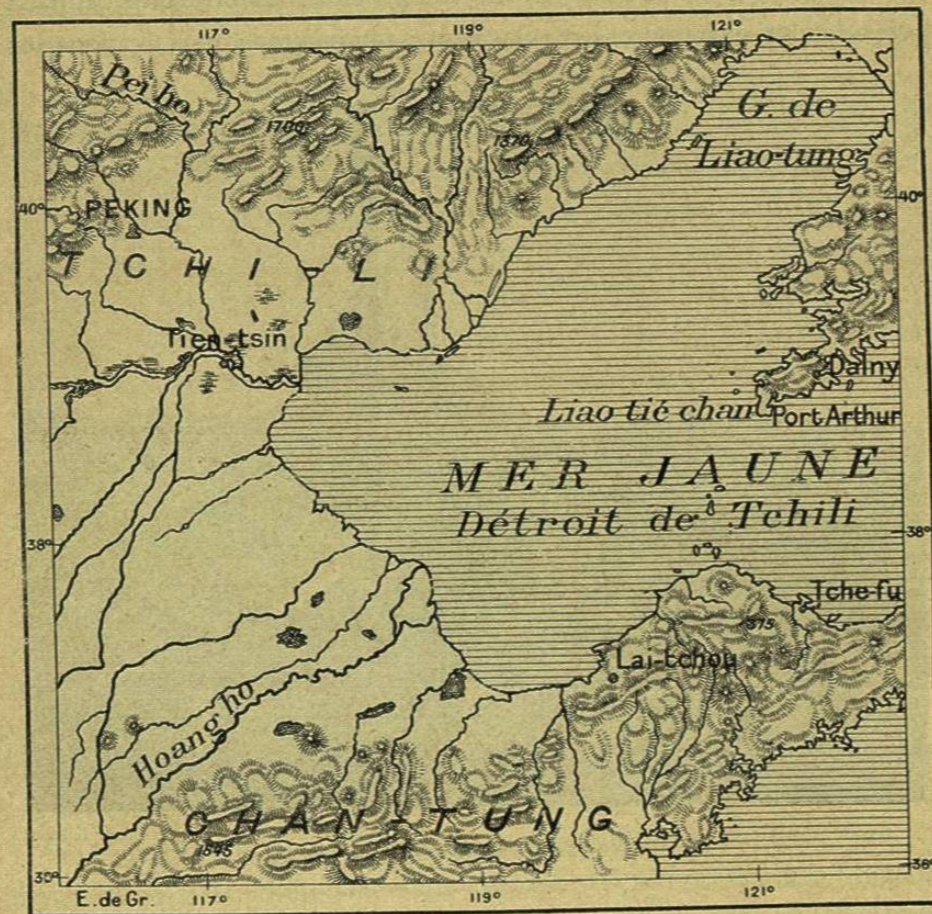
Cl. P. Sellier.

Europeos, no dejaría de ser China por sus costumbres y el genio de sus habitantes. Así como Italia, sometida á los reyes de España, á los emperadores alemanes ó austriacos, á los ejércitos republicanos é imperiales de Francia, no había cesado por eso de ser por su territorio una «expresión geográfica» perfectamente caracterizada, y por su población una «persona étnica» de las mejor caracterizadas, China también sufrió todas las invasiones, no ciertamente sin ser modificada ó al menos habiendo perdido algo de su personalidad nacional. Tiene la fuerza invencible que da la paciencia, y el tiempo acaba por darle razón. Hasta fuera de China, allí



donde han arraigado las colonias chinas, se conservan crecientes, inasimilables, en medio de poblaciones heterogéneas, tratando siempre de agruparse, sea en un barrio distinto, sea en una ciudad se-

N.º 517. Pekin y el Mar Amarillo.

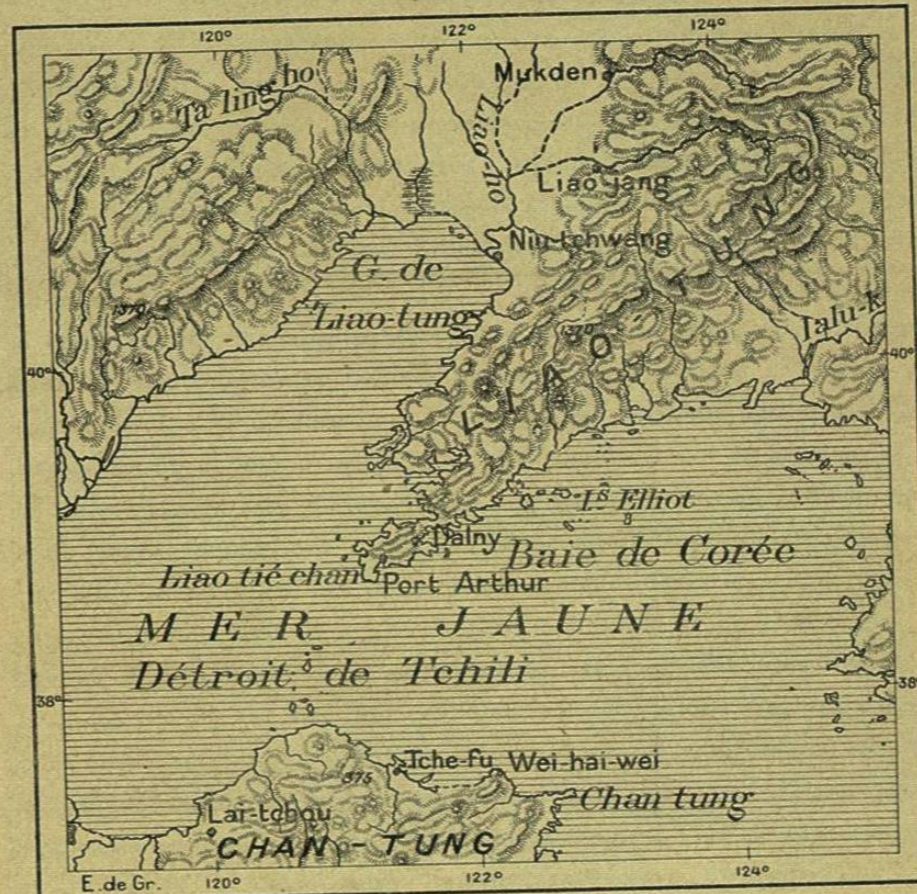


La bahía de la parte inferior del mapa es la de Kiao-tcheou, concedida al gobierno alemán.

parada. Así, cerca de Saigon, los Chinos han construido las cabañas y las barracas de Cholon, una ciudad particular, que recorta una red de corrientes naturales y de canales en que hormigean los juncos y barquillas. Allí están como en su país, y de seguro más sólidamente fijos que sus vecinos de Saigon, los funcionarios y soldados franceses.

Por lo demás, la prodigiosa fuerza de resistencia que presentan los Chinos á las tentativas de asimilación ejercidas contra ellos en el extranjero es un hecho tan bien conocido, que ha de verse en él

N.º 518. Península de Liao-tung.



1: 5 000 000

0 100 200 300 Kil

una de las causas del obstáculo que se opone á su residencia en los Estados Unidos y en Australia: se teme que en la concurrencia vital entre naciones la solidaridad de los instintos y de los intereses les dé demasiada preponderancia. Lo que constituye la fuerza de la China es precisamente su aparente tranquilidad. No tiene la cohesión política dada por la unidad de poder y por una rigurosa centralización, pero cada una de las células que componen el gran conjunto