

se equivocó al juzgar su situación cuando tomó la palabra para pronunciar el discurso mas acabado y mas trascendental de los suyos. En la asamblea no había ya que ganar ningún voto; el juicio de la mayoría estaba formado antes de entrar en los debates, y no quedaba al gran orador mas recurso que desahogar su corazón antes de presentar su dimisión como ministro. A la acusación de que la elección por listas de candidatos conducía a la dictadura, contestó muy oportunamente que este sistema, establecido al mismo tiempo que el sufragio universal en el año 1848, había sido abolido despues del golpe de Estado por la constitución de 1852 para falsear las elecciones en el sentido del despotismo. Finalmente dijo: «A los temores que se han manifestado no puedo oponer mas que mi lealtad, la sinceridad de mis palabras, los proyectos que hemos preparado y finalmente mi pasado (*Profundo movimiento*), y apelo á vuestra conciencia. Hasta creo que esta legión de republicanos con la cual he ganado mis espuelas y con la cual he hecho frente á tantas luchas y pruebas, no nos faltará el día del triunfo como no nos ha faltado el día de la batalla. De todos modos me inclinaré ante vuestro fallo sin pena y sin zozobra de resentimiento personal. Por mucho que se haya dicho, hay algo que considero mas elevado que toda ambición, por justificada que sea: y es la confianza de los republicanos, sin la cual no podría cumplir yo — y tengo algun derecho á decirlo — lo que considero mi misión en este país: la regeneración de mi patria.» (*Grandes aplausos.*)

En la votación resultó el gobierno derrotado por 282 votos contra 227. Entonces declaró Gambetta que el gabinete no tomaría ya parte en los debates; cuando salió del salón le siguieron mas de 60 diputados, y aquella misma noche presentó al presidente de la república la dimisión de todo el ministerio, que había durado exactamente 76 días, y cedió su puesto otra vez á un gabinete Freycinet. El nuevo ministro de Hacienda, Leon Say, explicó el 2 de marzo á la cámara que la deuda flotante de la república se había aumentado en los últimos años de 700 á 3,000 millones, y que el gobierno no pudiendo pensar en aumentar las contribuciones, ya demasiado opresoras, no tenía mas recurso que hacer un convenio con las seis grandes sociedades de ferro-carriles, por el cual éstas se obligaran á restituir en el plazo de cinco años las subvenciones recibidas con los intereses, que debían ascender á cerca de 700 millones, en cambio de lo cual el gobierno se obligaría á no hacer uso hasta despues de treinta años de su derecho de incautación. En la comisión el ministro de Obras públicas, Vorroy, expuso las maravillas que se obtendrían con la rebaja de las tarifas; las ventajas que resultarían de la aceptación por las sociedades del vasto plan de Freycinet; lo mucho que se robustecería el gobierno si á los quince años fuese dueño de todas las líneas nuevas, y disponiendo ya de una red de 17,000 kilómetros de ferro-carriles y de 12,500 kilómetros de canales y otras vías fluviales, pudiese emprender en el año 1897 la construcción de 23,000 kilómetros de ferro-carriles de sociedades (1).

La cámara se halló literalmente delante de un abismo de errores financieros y políticos; pero no los vio ó se equivocó sobre la magnitud de su responsabilidad. Por un lado amenazaba el temor de nuevos empréstitos y nuevas contribuciones, mientras por otro lado se brindaba á cada diputado con un negocio muy agradable, porque un convenio hecho en un momento feliz con las sociedades de ferro-carriles daba á cada uno por 150 francos anuales el derecho de libre circulación por todas las líneas; medio nuevo y descarado de comprar los votos de todo un parlamento y de la prensa,

(1) Muller: *Historia política de la actualidad*, 1882, pág. 173.

que en semejantes asuntos salva la libertad y la patria con su silencio impenetrable mucho mas seguramente que con todos sus artículos y su tinta de imprenta.

La cámara eligió el 23 de marzo una comisión de presupuestos compuesta de todos los buenos amigos de este negocio, y la misma comisión nombró para presidente á Wilson, cuyo nombre decía todo lo que podían desear los iniciados. Faltaba saber lo que diría Gambetta á eso; él, que en su puesto tan honorífico tenía á la sazón un sucesor tan indigno; él, que siempre había tenido fama de contrario á las líneas de ferro-carriles dirigidas por sociedades particulares y que había sido siempre partidario de las líneas del Estado; él, que nunca olvidaba la guerra de desquite, que era como antes el ensueño de su vida y el objeto de sus trabajos.

No conocemos, sin embargo, discurso ninguno que hubiese pronunciado, ni artículo que hubiese escrito, ni plan contrario que hubiese presentado ó proyecto en contra de tales proyectos. A principios de febrero sus antiguos compañeros de ministerio habían presentado como simples diputados los proyectos de ley (2) que no habían podido presentar como ministros á causa de la repentina crisis ministerial. Estos proyectos se referían á la organización de los tribunales, á la instrucción elemental popular, á la supresión de las facultades de teología católica, al seguro para los obreros contra accidentes desgraciados (según el modelo alemán), á la deportación de criminales reincidentes, á pensiones de retiro para maestros y maestras de escuela populares, y á la reforma de la ley de compañías por acciones. También presentaron un proyecto de ley relativo á sociedades de ferro-carriles; pero este proyecto no tenía por objeto la adquisición por el Estado de los ferro-carriles, sino el remedio de los abusos cometidos por sus agentes y comisionados (3). Esta era una cuestión que no obstante las eternas y fundadísimas quejas que se oían no había podido resolverse, y que tampoco resolvía el nuevo proyecto de ley; porque el inconveniente de que se trata y que todos lamentaban en silencio consistía en el sistema mismo de la explotación por las sociedades, las cuales no ven en todo mas que la explotación brutal de la fuerza humana, y no quieren saber nada de lo que no se refiere exclusivamente al dividendo. En ningún pasaje del pequeño proyecto de ley se advertía el deseo de penetrar en el fondo del mal y de extirparlo de raíz, de suerte que el ministerio Gambetta se halló en esta cuestión juntamente con sus predecesores y sus sucesores preso del capital y sin verdadero criterio de lo que en este punto convenía al Estado.

No vio ya Gambetta la conclusión de este asunto, porque murió el 31 de diciembre de 1882 á consecuencia de un tiro que le disparó en una mano el 27 de noviembre una amante desgraciada, la señora Leon (4); mas para la cuestión de ferro-carriles ninguna importancia tuvo este suceso.

Cuanto mas se retardaba el arreglo, tanto mas desfavorable se presentaba para el Estado y para los intereses por él representados. El ministro Vorroy había hecho esperar en la comisión de presupuestos como cosa segura una rebaja de las tarifas de los ferro-carriles; pero las grandes compañías ferro-carrileras se negaron á hacerla el 11 de abril. El gobierno, queriendo tener un representante en cada consejo de administración de las grandes compañías ferro-carrileras, como

(2) Todos se hallan en *Discursos*, X, pág. 302.

(3) *Discursos*, X, págs. 351 á 363.

(4) Esto ha sido negado tenazmente por los amigos del difunto ó lo han fingido ignorar hasta que en nuestro tiempo, á principios de abril de 1891, lo ha comunicado al editor del *Eclair* la señora Julieta Adam, que era muy amiga de Gambetta. Hasta entonces se sostuvo y se hizo creer que Gambetta se había herido él mismo por descuido al limpiar su revólver.

garantía del bien público, introdujo un párrafo en el proyecto del convenio que debía celebrarse con la línea de Lyon al Mediterráneo, cuyo párrafo debía ser el modelo para todos los demás convenios; pero en el documento que fué firmado el 25 de abril se omitió este párrafo, como toda rebaja de tarifas. En todos los convenios que fueron sometidos á la cámara desde el 16 al 30 de julio, el gobierno nada había conseguido ni en los grandes asuntos ni en los pequeños, y las sociedades no habían cedido ni un ápice en lo que no era absolutamente indispensable para acallar el clamor general, que pedía que el gobierno se incautase de los ferro-carriles. Una de las seis compañías, la de la línea de Orleans, no hizo ningún sacrificio ni siquiera en este concepto. El convenio con esta compañía era mas desfavorable que todos los demás para el Estado, por lo cual el gambettista Allain-Targé propuso el 30 de julio, que el gobierno adquiriera este ferro-carril para no dejarle en tales condiciones bajo el régimen antiguo; pero su proposición fué rechazada por 304 votos contra 183 y el convenio quedó también aprobado por 206 votos contra 93.

Con esto la república se privó durante una generación del derecho de disponer de los ferro-carriles, y dejó así á la casa de Rothschild dueño de la Hacienda de Francia. Julio Simon calificó al segundo gabinete Freycinet con estas palabras: «En el interior no hay gobierno y en el exterior no existe la Francia.» A principios de agosto de 1882 ya había caído aquel gabinete. El siguiente gabinete Ferry, al cual había precedido un corto ministerio Duclerc, se presentó á la verdad enérgicamente en el exterior, pero no fué ni mas brioso ni mas inteligente en el interior conforme luego se vió.

Tres años despues de esta decisión funesta, siendo ministro de la Guerra el general Boulanger, se publicó un abultado libro (1), precedido de un prólogo del poeta Deroulede, con el título: *Antes de la batalla*, y que acabó con las palabras: «¡Levantad los corazones, hijos de la Francia, enarbolad la bandera! ¡Adelante por la Alsacia y la Lorena, que allí claman por nosotros! ¡Adelante por la libertad y por la civilización, por la independencia y por la humanidad! ¡Adelante por la patria!» Contra este libro publicó el comandante Z... un pequeño escrito, titulado: *Todavía no. Contestación al libro «Antes de la batalla», sin ningún prólogo de Pablo Deroulede* (2). Una de las razones mas decisivas de la advertencia «Todavía no,» se derivaba del hecho de que la Prusia por la adquisición de los ferro-carriles había duplicado su fuerza de ataque, mientras que la Francia se había perjudicado irremisiblemente con los convenios de 1883. «Si tuviésemos que sufrir una nueva invasión de enemigos, decía el comandante Z..., los alemanes, disponiendo como disponen de los ferro-carriles, podrían arrojar 300,000 hombres en la Champaña, y nosotros apenas podríamos oponerles de 80 á 100,000 hombres; de tal manera se ha velado por los intereses de la defensa nacional en los nuevos convenios. La cuestión de la adquisición de todos los ferro-carriles se impondrá un día antes ó despues de una catástrofe nacional.»

El destino quiso que Gambetta y Freycinet, que compartían toda la gloria de la defensa nacional de 1870 y 1871, y que despues activaron con apresuramiento febril la nueva organización de la defensa de su país, gastando miles de millones en arma, fortificaciones, ferro-carriles, canales y vías fluviales, cooperasen por fin para adoptar una medida que para su objeto fué peor que cuanto habían creído ganar con todos los demás sacrificios. La entrega de los ferro-carriles

(1) *Avant la bataille*, Paris, Levy, editor, 1886, XXVIII, página 502.

(2) *Le commandant... Z. Pas encore*, Paris, 1886, pág. 108.

franceses á la casa de Rothschild fué su obra comun, debida á Freycinet por lo que hizo como ministro y á Gambetta por lo que dejó hacer como diputado.

### CAPITULO III

#### INGLATERRA É IRLANDA, CHIPRE Y EGIPTO

Desde la paz universal que siguió á las guerras napoleónicas, toda la vida interior de Inglaterra é Irlanda está dominada por dos movimientos. El objeto del uno es la lucha por la representación nacional en el parlamento y el del otro la lucha de los irlandeses por su territorio en su propio país. El ideal de la lucha por la representación, según Juan Cartwright (que murió en 1831), son: el sufragio universal, la igualdad de representación, la votación secreta y parlamentos anuales (3). El baluarte mas fuerte que se oponía á la primera de estas exigencias era la iglesia anglicana, que había puesto la ortodoxia religiosa como condición de todos los derechos políticos, prohibiendo de esta manera la admisión en el parlamento y la opción á todos los empleos del Estado á todos cuantos no admitían la iglesia anglicana, así protestantes como católicos ó judíos. Por eso la Irlanda, sobre la cual pesaba mas que nada esta ley, fué el centro de una sublevación que consiguió la igualdad de los católicos en todo el reino. Un gabinete formado de torfes convertidos, guiado por el duque de Wellington y por Roberto Peel, abolió el 9 de mayo de 1828 las leyes de testificación y de corporación (4) y añadió en el año 1829 una ley de libertad para los católicos (*Catholic Relief Act*, 13 abril), despues que el gran tribuno de los irlandeses, Daniel O'Connell, hubo conquistado á despecho de la ley vigente la representación del distrito de Clare en el parlamento. Durísima lucha sostuvo lord Juan Russell con estos mismos torfes para obtener la primera ley de reforma parlamentaria que se había dado desde los días de Cromwell. El autor de la ley de reforma de 1832 ha dejado escritos en su vejez repugnantes pormenores acerca del inmundo cenagal de que á cada nueva elección solía componerse la cámara de los comunes, pormenores que nadie creería exactos si no estuviesen tan demostrados (5). Los lugares de elección, que desde el conde de Chatham eran llamados por los amigos de las reformas «burgos podridos,» tenían en el lenguaje de los lores, que disponían de ellos, el nombre de aldeas de bolsillo (*pocket-boroughs*). De estos lores refiere Russell que cuando iban á cazar solían ir acompañados de seis ó siete miembros del parlamento que les debían su elección. Otro lord propuso para un lugar de elección un mozo del *Whites-club*, que fué efectivamente elegido; y aunque luego fué declarada nula la elección porque el lord había olvidado publicar el nombre con el apellido del candidato, en la nueva elección volvió á quedar elegido, porque se había encontrado entretanto el nombre. Había una industria muy productiva, llamada la de los traficantes de aldeas electorales, que consistía en comprar casas y campos de habitantes en tales aldeas electoras para asegurarse los votos en las elecciones. Cuando el habitante no quería vender su pequeña finca y con ella su derecho de elección, sucedía con frecuencia que se le volara la casa para desbarazarse de esta manera de un adversario político. Realmente en estos lugares no había verdadera elección y eran por tanto para sus dueños una propiedad valiosa, pues se pagaban

(3) Held: *Dos libros para la historia social de Inglaterra*, Leipzig, 1881, pág. 290.

(4) Pauli: *Historia de Inglaterra desde las paces de 1814 y 1815*, tomo I, Leipzig, 1864, pág. 439.

(5) *Recollections and suggestions*, 1813-1873, Londres, 1875.