

parecer, llegar á ser un territorio de unidad política, ni siquiera esto ha estado nunca en vías de realizarse.

En efecto, hemos podido comprobar que las analogías tantas veces alegadas entre la Cuenca parisiense y lo que se ha llamado la Cuenca de Aquitania son más aparentes que reales: la región del Mediodía aquitano depende íntimamente de una zona en donde los plegamientos han sido enérgicos y las destrucciones enormes y repetidas; los terrenos de la superficie están en su mayor parte formados por elementos detríticos de diferentes edades procedentes bien de la Cordillera central, bien sobre todo de los Pirineos, y los ríos, por la rapidez de su pendiente, por la desigualdad de su régimen y por la masa de materiales de que están cargados, siguen siendo la fiel expresión de una comarca puesta á prueba por accidentes de reciente fecha. La evolución de la red fluvial muéstrase poco avanzada, especialmente en Gascuña: entre el Garona y los Pirineos se extiende una gran meseta de restos en la cual no ha podido combinarse por falta de tiempo una red de afluentes y de subafluentes; en ella se encajonan los ríos, independientes unos de otros, entre colinas rectilíneas que oponen á las comunicaciones transversales una serie incesante de pendientes que hay que escalar. No hay afluentes que enlacen estos ríos y durante mucho tiempo tampoco hubo caminos que establecieran al través de estas recortadas mesetas una comunicación siempre asegurada. Exceptuando la gran vía directriz que desde el Mediterráneo y por un umbral bajo llega hasta el Garona medio para seguir desde allí las antiguas terrazas fluviales, no existe enlace cuya continuidad no encuentre obstáculos. La naturaleza de eriales, aparte de la gran superficie que en propiedad posee, reaparece acá y allá, al Norte del río,

lo mismo que al pie de los Pirineos, arenosa, casi solitaria, cubierta de juncas y de bosques.

Se comprende que esta región no haya encontrado en sí misma los medios de constituir una unidad política á pesar de los dones variados que hacen de ella uno de los territorios más afortunados para el hombre, uno de aquellos en que la vida es abundante y fácil. Falta en ella lo que los fisiólogos denominan punto de osificación, en otros términos, un centro común á cuyo alrededor las partes se coordinen. Las atracciones se dividen en distintos focos; así Tolosa y Burdeos, aunque situadas junto al mismo río, han vivido independientes una de otra, cada cual con su propia esfera de acción, y tan diferente como su aspecto ha sido el papel que cada una ha desempeñado. La falta de una vida común se manifiesta también, por ejemplo, en los efectos de la Reforma, muy potentes en ciertas partes del Mediodía y casi nulos en Gascuña.

En un espacio mucho más reducido que el que abarca la Francia del Norte, el Mediodía presenta divisiones más tenaces. Divisiones como Neustria y Austrasia no están profundamente impresas en la naturaleza, según lo indican sus numerosas variaciones, y por ende no resisten á las corrientes generales; en cambio los nombres de Gascuña, Guiena y Provenza, sobre todo el primero, responden á divisiones inveteradas y persistentes. La rica y fértil llanura del Sudoeste ha contribuido indudablemente á mezclar á los hombres, sin que, á pesar de ello, pueda decirse que se hayan confundido enteramente los diversos elementos que componen el fondo étnico. El gascón del Sur del Garona todavía expresa con la palabra *Gabachos* diferencias que no se han borrado enteramente.

CONCLUSIÓN

LA CENTRALIZACIÓN Y LA VIDA DE OTRO TIEMPO

I.—Los caminos

Llegados al término del presente trabajo, no debemos deducir todas las consecuencias históricas que puede sugerirnos, ya que este cuadro geográfico no puede invadir el terreno que corresponde á la introducción histórica y á toda la obra de la cual es sólo el prefacio.

Quisiera, sin embargo, llamar la atención únicamente sobre un punto, ciertamente de gran importancia: me refiero á los cambios que, según las épocas, ha experimentado el sistema de caminos. Una comparación fundada en estos hechos permite apreciar perfectamente la acción de la historia sobre las relaciones entre el hombre y el suelo, aislando en cierto modo esta influencia y haciendo destacar claramente la intervención de las causas de orden político y puramente humano entre todas las que se ejercen sobre las relaciones. Trátase, en efecto, de vías de comunicación que forman un sistema; no se trata, por consiguiente, del estado elemental de una región en donde las comunicaciones, mal enlazadas entre sí, obedecen principalmente á relaciones locales. Un sistema de caminos supone un desarrollo político avanzado en el que los medios de comunicación están combinados unos con otros, tanto para asegurar al Estado libre el empleo de sus recursos y de sus fuerzas, cuanto para poner la región en comunicación con las vías generales del comercio. La historia ha impreso ya allí su acción que se marca directamente sobre esta red, que viene á ser la armadura con que reviste el territorio.

Bastará exponer sumariamente el cuadro del sistema de caminos en dos épocas bastante lejanas una de otra para acentuar las diferencias: primero en tiempo de la dominación romana y luego á fines del siglo XVIII.

No puede hablarse en nuestro país de un sistema de caminos más que á partir de la dominación romana; pues si bien es muy probable que un gran número de vías romanas se adaptaran á una circulación anterior, que distaba mucho de ser inactiva, ellas fueron las que la sistematizaron y esto es lo que pone de manifiesto el cuadro, por incompleto que sea, que puede trazarse por medio de los itinerarios. Aquellas vías constituyeron una red á la cual se señaló un centro; Lyon, dice Estrabón, es el centro de la Galia, pero entiéndase bien que se refiere á un territorio cuyos límites son el Mediterráneo y los Alpes, el Rhin y el Océano. Grandes vías transversales se injertan en un tronco que sigue el valle del Ródano y conducen al Paso de Calais, á la desembocadura del Sena y á las del Loira, del Charente y del Gironda. El trazado general se aproxima visiblemente á las principales direcciones fluviales y en él se manifiesta de

un modo claro la idea maestra que de nuestro país se habían formado los antiguos, según los cuales era el mediador entre Italia y el Océano.

Merecen, sin embargo, notarse algunos rasgos especiales. Así la importancia particular de la región comprendida entre el Sena, el Mosa y el Escalda, base de las relaciones con la isla de Bretaña y de los países renanos, se manifiesta por la reducción de las mallas de la red, vislumbrándose ya las ventajas inherentes á la posición de París aun cuando nada anuncie todavía claramente el futuro predominio de este punto. Los principales nudos de comunicaciones se encuentran más hacia el Norte.

Hemos expuesto en varias ocasiones lo que en la vida pasada de nuestro país fueron estas vías romanas. El comercio, las expediciones militares, el desarrollo de las ferias y de las ciudades á ellas se ajustaron, y los intereses que se fijaron ó se apoyaron en ellas opusieron sin duda durante mucho tiempo á modificaciones ulteriores en nuevos intereses inspiradas. Estos, sin embargo, á la larga prevalecieron imponiendo un cambio notable en la fisonomía de la red. Cuando se compara el sistema de las vías romanas con el realizado por la monarquía francesa á fines del siglo XVIII, diríase que se trata de una hoja sobre la cual se han tirado pruebas diferentes.

La red de vías postales organizada por Colbert y perfeccionada por el Cuerpo de Puentes y Calzadas de Luis XV, comprende todas las vías del reino en las cuales estaba asegurada una comunicación regular y rápida, dentro de las condiciones de la época. Esta red es anterior á la gran revolución que transformó la vida moderna, y al decir esto no nos referimos á la revolución política, sino á la que se operó en los medios de transporte á mediados del siglo XIX. Mucho se había progresado á fines del siglo XVIII en punto á rapidez de los viajes (1), y sin embargo los resultados en aquel tiempo conseguidos, hoy nos harían sonreír; en aquella fecha y hasta en los comienzos del siglo XIX la circulación de las cosas, ya que no la de las personas, continuaba sujeta á las mismas dificultades y á las mismas lentitudes que en el pasado, y todavía no se sospechaba la intensidad de atracción que comarcas, aun apartadas, pueden ejercer unas sobre otras.

La diferencia entre la red romana y la red monárquica de fines del siglo XVIII es hija principalmente

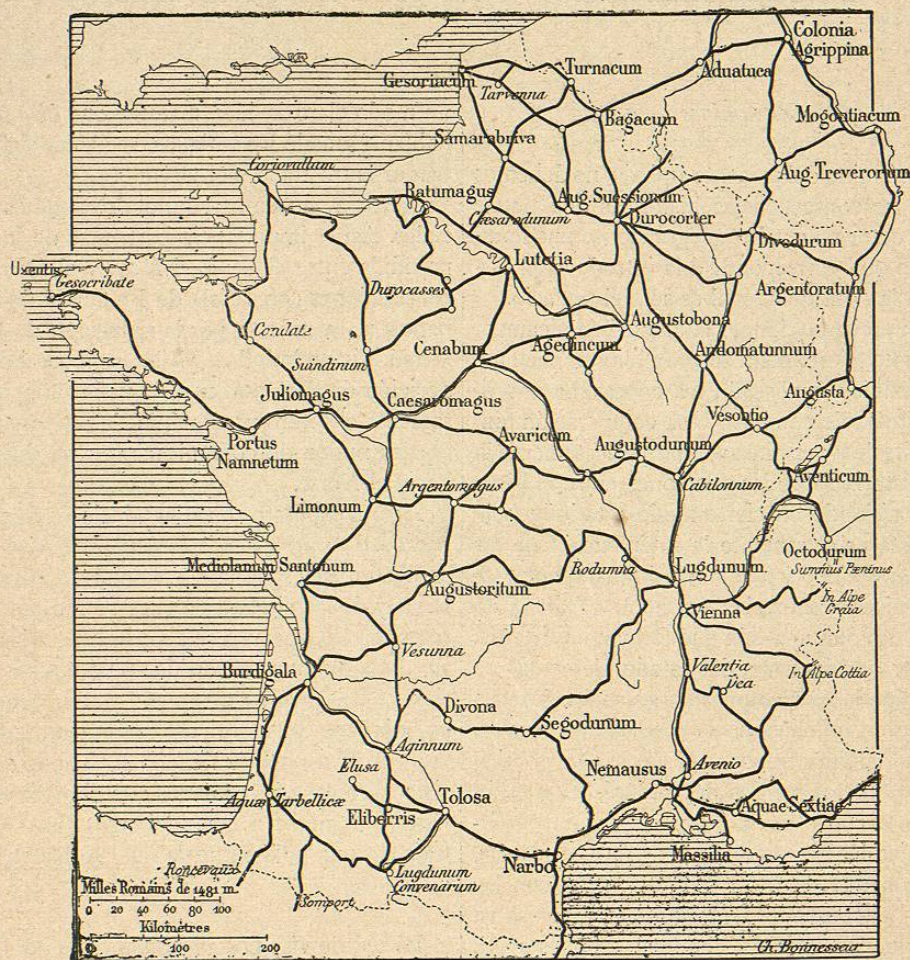
(1) Duración de algunos trayectos en 1765: de París á Lilla, dos días; á Besanzón, siete; á Nancy, ocho; á Rennes, ocho; á Nantes, nueve; á Marsella, doce; á Tolosa, diez y seis.

de una concepción política. En efecto, si examinamos la última citada, veremos que las vías que directamente se dirigen del Ródano al Océano, del Saona a los Países Bajos, han experimentado, al parecer, una torsión, desviándose hacia París, enlazándose en esta ciudad y describiendo alrededor de la misma una especie de telaraña. Esos caminos se prolongan en todos sentidos como los tentáculos de un pólipo, y el intervalo vacío se ensancha á medida que se aleja de la capital, lle-

consigo la explicación de una porción de hechos históricos.

Otros rasgos se acentuaron, por ejemplo la importancia que adquiere la red hacia el Rhin y el mar del Norte; las vías romanas manifestaban ya esta idea estratégica, y «la frontera de Vaubán» multiplica los caminos, reforzados aún, en Alsacia como en Flandes, por canales ó ríos.

En resumen, este sistema de caminos es un tipo de



VÍAS ROMANAS
(Según el itinerario de Antonino y la tabla de Peutinger)

gando á ser enorme hacia el Oeste y el Mediodía. Al Sur del Loira sólo hay dos vías que unan el valle del Ródano con el Océano, una por Clermont y otra por Tolosa.

Ciertas direcciones fundamentales no han desaparecido enteramente; así aún encontramos por Langres, Chaumont y Reims, una de las vías directas que unían la Borgoña con las Flandes. Pero estas corrientes antiguas no se marcan ya tan fuertemente en la fisonomía general de la red; y lo mismo puede decirse de las relaciones directas entre los Alpes y el Océano, de la antigua Provincia romana con la Aquitania. De modo que pasaron á segundo término varias causas que habían producido grandes efectos sobre las relaciones recíprocas de los hombres y sobre el sesgo tomado por la civilización. Entre cierto número de rasgos que subsisten, los hay que aparecen sólo medio borrados, y la desaparición de tales ó cuales antiguas relaciones se lleva

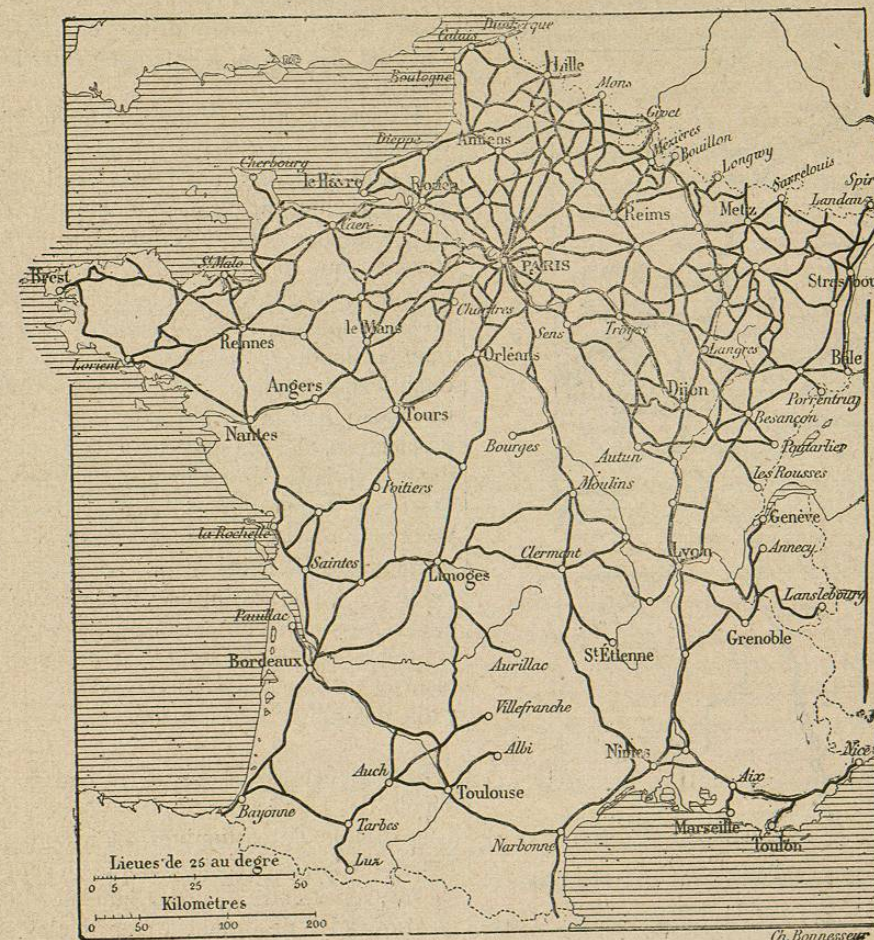
centralización. Cualesquiera que sean las ventajas inherentes á la posición geográfica de la capital, no existe paridad entre ellas y las consecuencias que han determinado: la Cuenca de Londres, con ventajas análogas á las de la Cuenca de París, no ha sido tan centralizadora como ésta. En nuestra patria, un peso arrojado en la balanza ha perturbado el equilibrio de las causas geográficas, exagerando afinidades naturales. No la geografía pura, sino la historia aparece en este organismo concentrado, replegado sobre sí mismo, ansioso de concentrar y retener en un foco la vida diseminada por todos los ámbitos del territorio. Una individualidad más ceñida ha sucedido á la que se revela en la red anterior; el sistema se ha nacionalizado y en él se advierte una tensión que es el resultado artificial de la política y de la historia.

Sería interesante ahondar en la comparación; nos limitaremos, sin embargo, á indicar que el examen de la

red de vías férreas, sobre todo de cincuenta años á esta parte, pone de manifiesto una tendencia en ella á desviarse del tipo precedente. El estudio analítico de las vías de comunicación, canales ó ferrocarriles, tales como la Francia del siglo XIX se ha visto precisada á constituir las, nos permitiría descubrir indicios de relaciones nuevas, de cambios en el valor recíproco de las regiones.

Ateniéndonos á la comparación de las dos épocas

tas aptitudes geográficas y subordina á las otras relegándolas á último término, con lo que estas últimas dejan de producir efectos ó, por mejor decir, se manifiestan por indicaciones fugaces. Puede decirse que la fisonomía de la historia de Francia sólo se destaca completamente teniendo en cuenta ciertas causas que no han sido afortunadas. No faltan episodios súbitos y fugaces que nos advierten que al través del orden general de los hechos algunas causas obran paralelamente ó contra



CAMINOS DE POSTA Á FINES DEL SIGLO XVIII
(Según el mapa de Desachés, año V)

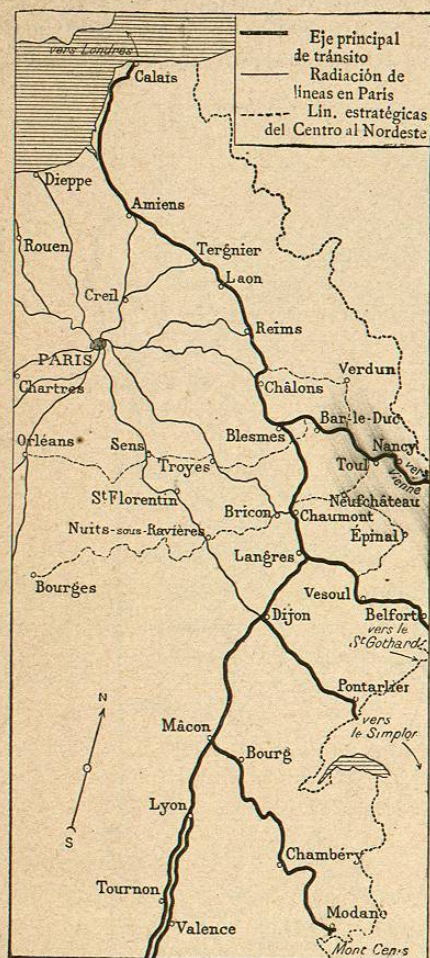
entre las cuales ha evolucionado nuestra historia, resulta evidente que ésta se desarrolló en el sentido de la centralización. A ello ha contribuido ciertamente la posición de Francia: en un territorio que se halla en contacto con cinco ó seis Estados diferentes, era de esperar que la acción humana se ejercitara fuertemente en un sentido enteramente político, que tendiera con exceso los resortes. El sentimiento del peligro exterior se imponía, pues Francia está de tal manera situada, que en ella no puede declinar el sol sin que vea agrandarse la sombra que sobre ella proyectan las naciones vecinas.

De ello resulta que de las energías contenidas en el suelo natal, unas se han extinguido al paso que otras han sido puestas en evidencia y aun á veces llevadas sus consecuencias á la exageración. Nuestra historia obedece á una especie de lógica que insiste sobre cier-

la corriente, y muchas veces lo que parece episódico, accidental, no es sino el desquite de causas geográficas que han visto dificultada su acción.

Nuestros mares parecen protestar, en muchas ocasiones, contra el olvido á que les condena la marcha general de nuestra política. Dieppe, La Rochela despiden vivos destellos, pero pasan al través de nuestra historia como meteoros. La vida urbana, después de haberse despertado con energía en el Norte de Francia, se debilita sin habernos dado ese tipo de civilización que legó á la Flandes y á una parte de Italia y de Alemania. Hanse anudado las relaciones entre París y las provincias, pero ha sido en detrimento de las que éstas sostenían entre sí, habiéndose atenuado hasta el punto de no ser ya más que un recuerdo histórico, las relaciones fecundas que habían existido, por ejemplo, entre el Este y el Oeste de nuestro país, desde los Alpes al Océano.

La historia de nuestra patria nos hace asistir á un rico desenvolvimiento de variados dones, pero no nos da sino una traducción incompleta de las aptitudes de la Francia, y nuestras generaciones harían mal en complacerse en el espectáculo del pasado hasta el punto de olvidar que en nuestras montañas, en nuestros ríos, en



EXTRACTO DE LA RED ACTUAL DE VÍAS FÉRREAS

Este extracto está destinado á servir de comparación con el pasado. En su origen, la red de ferrocarriles se amoldó al sistema centralizado de los caminos reales, es decir que las líneas siguieron radiando alrededor de París; más tarde, sin embargo, se establecieron comunicaciones directas entre el Centro y el Nordeste. También se ve claramente que nuestro sistema de vías cede cada vez más á las grandes corrientes de circulación europea; el número de comunicaciones tiende á aumentar entre el mar del Norte y los Alpes, y una de las más importantes ni siquiera pasa por París.

nuestros mares, en el conjunto geográfico que la palabra Francia compendia, existen una porción de energías que todavía esperan que les llegue el turno de manifestarse.

II.—La vida de otro tiempo

Pero volvamos á la Francia de otro tiempo, puesto que la obra cuya introducción geográfica acabamos de escribir termina en la fecha de la Revolución.

No debemos tampoco exagerar los efectos que en la vida de nuestra antigua Francia produjo esta centralización, que más bien obstruyó que secó ciertas fuentes de actividad. Dentro de la red con que envolvía á la

Francia, la vida regional subsistía variada, múltiple, escapándose por todas las mallas. El sentimiento de esta vida se aleja cada vez más de nosotros; no era algo que se manifestara directamente por hechos, sino que era la atmósfera misma en que se formaban las ideas y se conservaban las costumbres. Para aproximarnos actualmente á ella, conviene perseguir en sus detalles las manifestaciones de la vida local, penetrar todo lo posible en la intimidad de la región. Esto es lo que nos hemos propuesto en las precedentes descripciones, las cuales tienen por objeto disipar una parte del velo que, cada día más denso, se interpone entre la vida de otro tiempo y la de hoy.

Haciéndolo así, se entrevé el fondo sobre el cual se destacan otros personajes que los que en la corte y en la ciudad figuraban; nos referimos al aldeano, al burgués agricultor, al pequeño noble que de sus tierras vive, artesanos oscuros cuya labor útil jamás se interrumpe y que son los que han conservado á Francia y los que varias veces la han restaurado. Todo este mundo existe todavía. Entre el campo y la pequeña ciudad rural en donde el ciudadano pasa una parte del año, establécense relaciones de ferias y mercados; la pequeña ciudad recluta su aristocracia en una sociedad de propietarios, de eclesiásticos y de hombres de ley, y dió á la antigua Francia pequeños centros sociales cuya existencia demuestran las mismas chanzas de que á veces eran objeto. Y al través de estas clases sociales el pensamiento descubre lo que constituye el fondo y el modo de ser de las mismas, á saber, el suelo francés, el cual también es un personaje histórico que obra por la presión que ejerce sobre las costumbres y por los recursos que pone á la disposición de nuestros apuros, y que determina las oscilaciones de nuestra historia.

Entre las causas que obscurecen para nosotros el sentimiento del pasado, la principal obedece precisamente á un cambio de costumbres. La historia de la antigua Francia se ha desenvuelto durante un período en el que las relaciones entre el poder humano y los obstáculos de gravedad y de distancia eran totalmente diferentes de las que en la actualidad existen. Los medios que permiten el transporte de los productos en masa y con regularidad de una parte de la tierra á otra, eran entonces desconocidos y por ende á nadie podía ocurrírsele que una región pudiera confiar á otra apartada el cuidado de alimentar á sus habitantes. Cada una era como un pequeño mundo aislado que velaba por su propia subsistencia: tal temía quedarse sin trigo, cuál sin madera (1), y de aquí la adopción ó la solicitud de medidas preservadoras. En estas condiciones, la estimación y la confianza se cifran exclusivamente en la tierra; por esto en la psicología de la antigua Francia la preeminencia de la agricultura como forma de trabajo y de riqueza es una idea de sentido común. Entre el aldeano que no abandona el terruño y el burgués ó hidalguío que se va á vivir á la ciudad vecina del producto de sus tierras, hay diferencia de hábito y de educación y también de condiciones sociales, pero las fuentes del

(1) Por ejemplo el memorial de reclamaciones del bailío de Epinal de 1789 que pide la supresión de las fábricas establecidas sin permiso, por haberse casi duplicado el precio de la madera.

haber y de la vida son las mismas. Véase la significación expresiva que para el pueblo de Francia tiene la palabra *herencia*, que se materializa en la tierra y que en labios de Juana de Arco se aplica al reino mismo. Desde el labrador ó aparcerero al burgués y al noble existe una jerarquía territorial cuyos grados se superponen, y, preciso es añadir, se desprecian unos á otros. Sobre las transacciones y los litigios á que la tierra da lugar, se levanta la clase costosa de las gentes de ley, otra característica, y no la más envidiable, de la antigua Francia.

De estas cosas de antaño sólo conserva aún algunas huellas el aldeano, depositario y conservador de las ideas antiguas; por él podemos darnos cuenta, aunque cada día menos, de lo que en otro tiempo era la existencia de la inmensa mayoría de la población francesa. Esta existencia se componía de una trama continua de ocupaciones que periódicamente se reproducía y que directa ó indirectamente, ora se tratara de labores agrícolas, ora de industrias domésticas, se referían siempre á un mismo objeto, la tierra. Los artistas desconocidos que han animado con sus esculturas las portadas de nuestras catedrales, se han complacido algunas veces en trazar las escenas á que daba lugar la reaparición de cada estación ó de cada mes; y es que sus contemporáneos gustaban de encontrar en esas esculturas, como todavía les gusta á nuestros labriegos encontrar en sus almanaques predilectos, la imagen de las labores y de los días, la expresión regular de una vida que para la satisfacción de sus necesidades tenía bastante con las variaciones determinadas por el curso del sol y por las renacientes metamorfosis de la tierra según las estaciones.

Ni el suelo ni el clima han cambiado, y sin embargo ¿por qué parece anticuado este cuadro?, ¿por qué no responde ya á la realidad presente?

Esto nos lleva á los linderos de un problema que aquí no debemos ni queremos abordar. Digamos únicamente que en lo que sucede no hay nada que no esté conforme con los hechos que hemos tenido ya ocasión de reconocer. Un país, y Francia menos que ningún otro, no vive sólo de su vida propia, sino que es partícipe de una vida más general que en él penetra, y la

penetración de estas relaciones generales ha de aumentar necesariamente con la civilización misma. Cuando se producen grandes revoluciones económicas como las que los descubrimientos del siglo XIX determinaron en los medios de transporte, ¿qué habitantes del globo podrían vanagloriarse de substraerse á sus consecuencias? Estas revoluciones llegan á la choza del labriego lo mismo que á la buhardilla del obrero y se dejan sentir en los salarios, en la venta de los productos del suelo y en la duración de las ocupaciones rurales. Transformaciones tales son de índole á propósito para dar lugar á consecuencias que difícilmente puede calcular el espíritu humano.

Creemos firmemente que nuestro país posee una reserva de recursos suficientes para que entren en acción nuevas fuerzas que le permitan jugar su partida en el tablero infinitamente agrandado y en una competencia de día en día más numerosa. Opinamos también que los grandes cambios de que somos testigos no atentarán fundamentalmente á lo que hay de esencial en nuestro temperamento nacional. La robusta constitución rural que á nuestro país dan el clima y el suelo es un hecho cimentado por la naturaleza y por el tiempo, y se manifiesta por un número de propietarios que en ninguna otra parte existe; en esto reside y en esto se apoya una solidez que acaso en ningún otro país alcance el mismo grado que entre nosotros, una solidez francesa. En los pueblos de civilización industrial que son nuestros vecinos, vemos á los habitantes sacar cada vez más su subsistencia del exterior; entre nosotros, la tierra sigue siendo la que alimenta á sus hijos, y esto crea una diferencia en el cariño que inspira.

Revoluciones económicas como las que en nuestros días se desarrollan imprimen una agitación extraordinaria en el alma humana, ponen en movimiento una porción de deseos, de ambiciones nuevas é inspiran á unos pena, á otros quimeras. Pero esta perturbación no debe privarnos de ver el fondo de las cosas: cuando una ráfaga de viento ha violentamente agitado la superficie de un agua muy clara, todo vacila y se confunde; mas al cabo de un momento dibújase de nuevo la imagen del fondo. El estudio atento de lo que es fijo y permanente en las condiciones geográficas de Francia ha de ser más que nunca nuestro guía.