

ha despojado; a pesar de su invitación a todos los pueblos del globo para asistir a la Exposición Panameña que se celebrará en San Francisco California en 1915 y para concurrir a la cual los buques de los pueblos invitados habrán de recorrer el canal de Panamá al alcance de los formidables cañones que en el Atlántico y en el Pacífico defenderán el paso como una amenaza al mundo.

IV

El 28 de Junio de 1902 el *bill* Spooner autorizaba al Presidente de los Estados Unidos para ofrecer a la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá, cuarenta millones de dólares por sus bienes y derechos.

Se dice que como la concesión otorgada a los franceses expiraba en plazo corto, el Gobierno de Colombia opuso todas las dificultades posibles al traspaso, esperando que al caducar dicha concesión y quedar por ende suyos los bienes de la Compañía, los cuarenta millones de dólares ingresarían al erario colombiano.

Alarmados los Estados Unidos, hicieron al Gobierno de Colombia determinadas proposiciones, llegando a firmarse el tratado Hay-Herrán que obligaba a los Estados Unidos a pagar diez millones de dólares por una nueva concesión, y una renta de cien mil dólares anuales por una zona a ambos lados del canal; pero el Senado de Bogotá no ratificó el tratado.

Entre tanto en la región panameña, que veía diferida la construcción del canal y comprometido el porvenir del Istmo por la política torpe y la impremeditada codicia de Colombia, se inició un movimiento separatista cuyos directores mandaron a Washington al Dr. Amador para solicitar de la Casa Blanca ayuda en sus propósitos. La Casa Blanca rechazó el mal pensamiento.... pero si, según Voltaire,

"il est avec le ciel des accommodements,"

cabe presumir haya sido más fácil tenerlos con los incorruptibles políticos yankees; y al fin *alguien* encontró *la fórmula*. Veréis cómo fué:

El 31 de Octubre de 1903, al clausurarse el período de sesiones del Senado de Colombia, quedaban definitivamente rotas las negociaciones entre aquella República y los Estados Unidos; el 3 de Noviembre estallaba un movimiento revolucionario en Panamá; el 4 se proclamaba la independencia del Istmo; y el 6 Washington reconocía al nuevo Gobierno y notificaba a Bogotá que no permitiría desembarco alguno de tropas para someter a los rebeldes!!! Eso sí: la Casa Blanca, ahita de corrección, apoyaba su nota en el tratado de 1846 con la Nueva Granada, conforme al cual los Estados Unidos se comprometían a mantener el tránsito en el Istmo....¹

¡A los dos días de proclamado un Gobierno revolucionario los Estados Unidos lo reconocían y se mostraban dispuestos a apoyarle con las armas! Conducta inaudita y que contrasta singularmente con su resistencia a reconocer algún otro Gobierno perfectamente legal según la constitución del país en que rige. Haced vosotros los comentarios que la diversidad de casos os sugiera....

El 18 del mismo mes de Noviembre se firmaba en Washington el tratado Hay-Bunau-Varilla en virtud del cual el pueblo que mil veces ha declarado no querer una pulgada de terreno al Sur del Bravo, adquiriría, en plena soberanía, una faja de más de 16 kilómetros (10 millas) de mar a mar, a lo largo del canal en construcción, amén de otras tierras y franquicias, comprometiéndose en cambio a mantener perpetuamente la independencia de Panamá y a pagarle diez millones de dólares de una vez y doscientos cincuenta mil dólares de renta al año.

Un testigo de mayor excepción, nada sospechoso de antiyan-

¹ No faltó en el mismo Senado americano quien hiciera notar que la felicitación del Presidente Roosevelt a los panameños por la proclamación de la independencia se recibió en Panamá dos horas antes de que la independencia se proclamara.

quismo, insinúa que de no haberse llegado a tan satisfactorio resultado, el Presidente Roosevelt, apoyándose en la altísima autoridad de Mr. Basset-Moore, Profesor de Derecho en Columbia University, parecía dispuesto a sostener la peregrina doctrina de *expropiación por causa de utilidad internacional!*

El 4 de Mayo de 1904 los Estados Unidos reanudaban las obras que emprendiera Lesseps, y que según afirma el ilustre ingeniero Coronel Geo. W. Goethals deberán estar concluídas en 1.º de Enero de 1915, a pesar de los continuos y enormes desprendimientos de tierras en el cerro de Culebra.

Como no pretendo entrar en pormenores técnicos, ni siquiera describiros el canal, me limitaré a recordaros que su longitud de costa a costa es sólo de unas cuarenta millas, llegando a cincuenta con sus prolongaciones mar adentro hasta encontrar calado suficiente; que su anchura en el fondo varía de 300 a 1,000 pies; que las excavaciones necesarias para inaugurar el canal de esclusas representan 400 millones de yardas cúbicas; que el costo para los Estados Unidos asciende a 375 millones de dólares (casi cuatro veces más de lo que costó el canal de Suez); que ese costo aumentará considerablemente si como se propuso en el Congreso de 1879 y se ha venido diciendo desde entonces, el canal definitivo ha de ser a nivel, es decir, un verdadero estrecho; que el tránsito de mar a mar se hará en 10 o 12 horas, de las cuales 3 invertiránse en pasar las esclusas; que cuando el canal sea a nivel la travesía total no excederá de 5 horas; y que para facilidad del tráfico, captación de aguas, etc., se ha formado un lago artificial de 160 millas cuadradas de superficie.

Si la política de los Estados Unidos despierta suspicacias y hace revivir temores, sus trabajos en la zona del canal sólo merecen aplauso y admiración. Aquello parece ser un laboratorio modelo de ciencia administrativa, una escuela de energía, una de esas beatíficas comunidades que forja la imaginación de los destiladores de ensueños utópicos.

El servicio de sanidad ha hecho milagros, sobre todo desde que se descubrió que el vómito negro y el paludismo se debían

a dos variedades de mosquitos: el *Stegomyia* y el *Anopheles*; los almacenes de subsistencias, vestuario y demás análogos, para una población de más de cuarenta mil hombres de todas nacionalidades (de la india inglesa, españoles, franceses, italianos, colombianos, panameños, norteamericanos, griegos, búlgaros, etcétera), son completísimos; el departamento de construcciones cuida de que todo el mundo tenga habitación sana y cómoda; hay *clubs*, asociaciones deportivas, hoteles, teatros, escuelas, una policía ejemplar, un cuerpo de bomberos excelente y un servicio postal idéntico al de los Estados Unidos que es positivamente inmejorable.

Por cierto que esto del servicio postal me recuerda algo muy a la manera yankee.

Allá por el cincuenta y tantos del siglo último se construyó el ferrocarril del Istmo de Panamá, siendo uno de los concesionarios o ingenieros Mr. Aspinwall, con cuyo nombre bautizaron los yankees el puerto de Colón, sin cuidarse de las protestas de Bogotá, que sólo consiguió se restituyera su primitiva denominación a la ciudad cuando hubo resuelto no distribuir la correspondencia dirigida a Aspinwall. También en México un apreciable caballero, contratista de ferrocarriles, tuvo la humorada de descristianar a Topolobampo, llamándole, según su propio apellido, Port-Stilwell; hasta que el Gobierno decidió enojarse.

Las obras del canal y cuanto al régimen administrativo de la zona se refiere, merecen, como digo, elogios y plácemes sin reservas; pero otras obras emprendidas por los norteamericanos y que serán acaso maravillas en su género, y determinaciones recientemente dadas a conocer, han venido a sembrar inquietudes y a dar pábulo a protestas, a conjeturas, a desconfianzas, a truculentos pronósticos.

Desde mediados del siglo XIX Inglaterra y los Estados Unidos se hacían mutuamente sombra en sus respectivos proyectos de construir algún día un canal Istmico, siendo por entonces el de Nicaragua el que tenía más adeptos; pero puso término a la tirantez de relaciones el tratado Clayton-Bulwer (5 de Julio de

1890) por el que las partes contratantes comprometíanse a que ninguna de ellas construyese el canal ístmico y a que ambas ayudasen a cualquier empresa constructora.

Andando el tiempo, los americanos — convencidos de haberse dejado coger en el garlito por la diplomacia británica — manobraron hasta concertar el 18 de Noviembre de 1901 el tratado Hay-Pauncefote que derogando el anterior les permitía construir el soñado canal, aunque imponiéndoles de modo expreso y terminante la condición de que dicho paso habría de ser *neutro y libre*, es decir, que por él podrían circular sin estorbos ni trabas las flotas mercantes o de guerra de todas las naciones; y que las tarifas de tránsito habrían de ser *idénticas* para los buques amparados por los distintos pabellones del globo.

Ese tratado dejaba las manos libres a los Estados Unidos bien para proseguir las obras del canal de Panamá, bien para emprender las del de Nicaragua; y si de tiempo antiguo perseguían el propósito por las ventajas económicas que de su realización esperaban, hechos recientes movían su voluntad con renovados apremios.

Durante la guerra hispano-americana el acorazado *Oregón*, que salió de San Francisco California para unirse en el Atlántico a los demás buques encargados de destruir la gloriosa escuadra fantasma de Cervera, empleó noventa días en llegar a las aguas cubanas; y todos pensaron que un canal ístmico hubiese reducido el viaje a la décima parte del tiempo y que urgía abrir tal camino para posibles contingencias futuras.

Por eso sin duda surgió la idea de fortificar el canal, contraviniendo de manera flagrante a la cláusula de neutralidad y libertad de tránsito del tratado Hay-Pauncefote.

A la otra condición, la de identidad de tratamiento a las flotas de todas las naciones, también se proponen faltar los Estados Unidos, pues han declarado que no cobrarán derechos de tránsito a sus barcos de cabotaje.

Claro es que Inglaterra tenía que protestar enérgicamente, y está la pelota en el tejado; pero los ecuanímes y justicieros defini-

dores infalibles de moral internacional, parece que hasta hoy ni siquiera consienten en someter el pleito al arbitraje de la Haya.

Los puritanos profesores de ética son al mismo tiempo incomparables maestros de sofística. *Oyez plutót*: arguyen que las fortificaciones del canal no responden a una premeditación bélica, sino lisa y llanamente a *su deber* de defensa del canal mismo como obra de ingeniería; y que siendo las aguas del canal aguas jurisdiccionales yankees, los únicos barcos que por él pueden hacer comercio de cabotaje son los suyos. . . . de donde se deduce, claro como la luz meridiana, que no hay perjuicio para los barcos de cabotaje de otras naciones.

De contestar a ese último extremo se encargará en Londres el Foreign Office; y la respuesta al primero está en el *Congressional Record* o como se llame el diario de las sesiones de las Cámaras norteamericanas.

Cuando en 1910 se suscitó la cuestión de las fortificaciones, que apoyaban Taft y su gabinete, alzaronse algunas voces opinando que artillar el canal era provocar un ataque y sugiriendo se neutralizase aquél, protegido por el tribunal de la Haya; pero los partidarios de la fortificación sostuvieron paladinamente que su empeño se fundaba precisamente en razones de carácter militar, ante todo en la importantísima de asegurar a su escuadra el paso de Océano a Océano. Con tales argumentos triunfaron los *fortificacionistas*.

El presupuesto de obras e instalaciones de guerra asciende a veinte millones de dólares.

La batería principal se instalará en una isla del Pacífico, montándose en ella 8 cañones de 14 pulgadas, 12 de 6, 24 morteros de 12 y una monstruosa boca de fuego de 16 pulgadas que lanza a veinte millas proyectiles de 2,400 libras cargados con los más terribles explosivos. En el Atlántico habrá tres fuertes dotados también con abundante material de guerra.

Así un publicista americano pudo llamar a tales baterías “el Gibraltar del Nuevo Mundo;” y sabido es que los ingleses no han retenido en su poder el antes formidable y para nosotros

siempre afrentoso peñón, con la desinteresada mira de mantener libre el tránsito del estrecho....

No contentos los Estados Unidos con poseer el canal de Panamá, que terriblemente fortificado puede servir de refugio a sus buques o facilitar la rápida unión de sus escuadras del Pacífico y del Atlántico en cualquiera de los dos mares,— persiguen ya la construcción de otros pasos interoceánicos.

Mediante la irrisoria suma de tres millones de dólares Nicaragua les ha concedido el derecho exclusivo de construir otro canal istmico aprovechando el río San Juan. Ante éxito tan fácil y barato, crecióse Mr. Bryan y con la mayor desenvoltura concibió y propuso un protectorado yankee sobre Nicaragua, que asegurase a Washington el dominio virtual sobre aquél país,— amén de una estación naval en el golfo de Fonseca.

Tal idea produjo estupor primero y después ira en Nicaragua mismo y en toda Hispano-América; pero *uncle Sam* es tan perseverante, tan dúctil, tan rico, tan terco, tan tenaz en sus propósitos...!

Después de Panamá, Nicaragua: después de Nicaragua, Darién.— Los Estados Unidos han ofrecido a Colombia diez millones de dólares por la concesión para construir un canal siguiendo la cuenca del Atrato y por el derecho de tener depósitos de carbón en las islas de San Andrés y de la Providencia, en el mar de las Antillas.

Colombia ha rehusado, a pesar de que los Estados Unidos ofrecen *intervenir en su favor en las dificultades pendientes con Panamá!* Y ha rehusado Colombia porque pretende una cosa muy sencilla: que se sometan al tribunal de la Haya *todos* los asuntos pendientes entre Colombia misma y los Estados Unidos. Pero una vez más, los *neo-caballeros de la Santa Alianza*, llevando por mote de su blasón la sentencia bismarckiana: "*La force prime le droit*," rehuyen presentarse donde hay jueces.

Claro es que más tarde o más temprano los yankees serán dueños de un canal istmico en Nicaragua y de otro en el Darién; y entonces se habrán realizado tres de los cuatro proyectos de

Alvaro de Saavedra Cerón. ¿Realizarán los Estados Unidos el cuarto, el de Tehuantepec? ¿Qué hará México para impedirlo? Hasta hoy, ¡¡desartillar Salina Cruz!!

V

La importancia mercantil del canal de Panamá es incalculable; y aunque mucho hubiera querido decirnos a este propósito, habré de limitarme a indicaciones rapidísimas porque he traspasado con exceso los límites de tiempo en que debí encerrar mi discurso.

Lo que ha sido el canal de Suez para el Asia Central, el Africa oriental y Australia, habrá de ser, con creces, el de Panamá para el Levante asiático y el Poniente americano.

Las distancias de Cádiz, del Havre, de Liverpool para los puertos del Pacífico se reducirán en muchos casos a la mitad; y esa reducción alcanzará en promedio a tres mil millas para los puertos australianos, japoneses, etc.

Coincidiendo la era de la apertura del canal con la rápida substitución del petróleo al carbón de piedra en los buques,— de ese petróleo del que México está llamado a ser en plazo breve el primer productor del mundo, circunstancia que tal vez encierre la clave de muchos enigmas políticos,— de ese petróleo cuyo uso reduce considerablemente el personal de maquinistas y fogoneros y el espacio destinado al combustible, aumentando por ende la capacidad de transporte de los barcos,— la navegación será pronto más corta, más rápida e infinitamente más económica, favoreciendo el ilimitado desarrollo del tráfico intercontinental.

Entonces los Estados Unidos, dueños del canal, crearán en Nueva York la gran feria del globo donde afluyan las mercaderías de Oriente y el dinero de Europa y los tesoros de las minas y de los bosques de la América latina y los productos inagotables de sus propios campos y fábricas; entonces lo que desde edades remotas ha sido Europa para el Viejo Mundo será para el Nuevo ese maravilloso Far West, región la más bella, la más fértil, la

más rica de la República del Norte, región de temperaturas moderadas y de lluvias regulares merced a las grandes corrientes marinas que en los océanos van del Este al Oeste y que se llaman el Gulf Stream en el Atlántico y en el Pacífico el Kuro Sivo; entonces invadirán el dilatadísimo mercado chino los frutos del enorme valle del Mississipi; entonces la influencia y el poderío de los Estados Unidos serán tales que habrá sonado la última hora de la América latina, si ésta persiste en su ceguera, en su apatía, en su lento suicidio.

Los niños de mi generación sabíamos de coro aquellos versos de la Historia escrita por el famoso P. Isla, que empiezan así:

“Libre España, feliz e independiente,
se abrió al cartaginés incantamente;”

y por eso sin duda, al pensar en los *cartagineses* de ogaño, suele ocurrírseme que pretenden

“entrar vendiendo por salir mandando.”

Los *cartagineses* de esta centuria son, en el mundo que Colón descubriera, los alemanes desparramados calladamente por doquier, dominando en gran parte el comercio de la América Central, germanizando algunos Estados del Brasil (Santa Catalina, Paraná, Río Grande do Sul) al punto de constituir la nacionalidad de hecho, pues en muchas colonias apenas hay un diez por ciento de brasileños; los *cartagineses* de esta centuria, en ese Mar del Sur y en las tierras por él bañadas, que Balboa imaginó pertenecerían a la Corona de Castilla mientras el mundo existiera, son los japoneses, refractarios a toda asimilación, ensoberbecidos con sus triunfos guerreros, hallando estrechos los confines de sus islas, convencidos de que, como dijo el conde Okuma, “México, el Perú y Chile son tierras de expansión japonesa, son naciones comprendidas en la esfera de influencia a que el imperio del Mikado puede legítimamente aspirar;” los *cartagineses* de esta centuria son los nietos de aquellos puritanos *Pilgrim Fathers* que van extendiéndose como mancha de aceite

desde el estrecho de Behering hasta el de Magallanes, que van realizando con calculada cachaza la incontrastable *penetración pacífica*,— sin perjuicio de enseñar los dientes de vez en cuando,— que protestan a cada paso de la bondad de sus intenciones y juran que su país está dispuesto a enriquecer y a hacer feliz a la América latina.... sin duda como el viejo rico, bonachón y libidinoso que cubriera de alhajas a una mujer bonita: a cambio de su honra!

Si la América latina, si esta tierra de promisión, si este maravilloso continente con el que la Naturaleza se mostró tan pródiga, no quiere prostituirse ante las amenazas de *souteneur* o los halagos de libertino de pueblos que le son totalmente extraños por la raza, por el idioma, por los ideales, necesita trabajar honradamente, necesita adquirir por sí misma fuerza y riqueza, necesita ser respetable y respetada, necesita merecer respeto e infundirlo.

El clarividente Bolívar, adivinando cómo se debilitaría la América española con el continuo fraccionamiento de sus nacionalidades, convocó en 1826 el Congreso de Panamá (de ese Panamá que él soñaba fuese algún día la Capital del Planeta) y ante los embajadores de diez Repúblicas expuso la urgente necesidad de constituir una confederación fuerte que al poder sajón opusiese el poder latino.

Hoy, más que entonces, es urgente esa necesidad; hoy, más que entonces, es preciso que las naciones latino-americanas se olviden de contiendas domésticas o de pleitos de vecinos; que consoliden la paz interna; que fomenten la inmigración de pueblos afines, recordando la frase del estadista sur-americano Alberdi para quien en América “*governar es poblar*;” recordando que los Estados Unidos que aún no hace un siglo tenían nueve millones de habitantes tienen ahora noventa millones; hoy, más que nunca, al pensar en colocar empréstitos debe preocuparles que éstos sean productivos y que los capitales ajenos aumenten la riqueza propia multiplicándose al invertirlos en vías de comunicación y en obras de regadío,— pensando que esos mismos Estados

Unidos emprendieron con el riel y la locomotora la conquista de su propio y desierto país antes de considerarse aptos para otras conquistas; hoy, más que nunca, las Repúblicas al Sur del Bravo deberían pensar en constituir sólo cuatro o seis grandes nacionalidades que a su vez se confederaran, constituyendo una entidad que en pocos años lograra influir dignamente en los destinos de la Humanidad.

La independencia y el florecimiento de la América latina no sólo a la América latina importa: importa de modo extraordinario a muchos pueblos del viejo continente.

Así la Confederación de la América Latina con que tantos soñamos debería aliarse con los pueblos de la Europa occidental, con los pueblos llamados latinos y con Inglaterra: con España y Portugal porque les unen los lazos estrechísimos de la sangre y del idioma, porque le han legado su historia y su carácter; con Francia porque ha bebido en las fuentes de su pensamiento y puede hallar, además, en el ahorro francés generoso propulsor de riqueza y progreso; con Italia por afinidades múltiples y por su contingente de trabajo y de idealidad sin tendencias conquistadoras; y con la opulenta y fuerte Inglaterra interesadísima en que la que fué su Colonia no acabe por desposeerle del inmenso dominio del Canadá.

¿Imagináis lo que pudiera ser la Confederación de la América Latina unida por un puente de intereses y de afectos reales y fortísimos con el Occidente de Europa?

Y quizá entonces llegaría a establecerse una unión más *material*; quizá entonces llegara a realizarse la comunicación euro-afro-americana soñada por el Marqués de Camarasa, defendida por don Manuel Antón en el Ateneo de Madrid y de la que hizo un estudio (aunque parcial y considerado sólo desde el punto de vista estratégico) nuestro ilustre general Marvá,— comunicación que pondría a Pernambuco a poco más de cinco días de Londres, vía *túnel* de la Mancha, París, Madrid, Algeciras, Ceuta, Dakar y el Atlántico, con trenes que anduviesen 100 kilómetros y buques que alcanzasen velocidades de 25 o 30 millas por hora;

entonces Buenos Aires y Montevideo, Río Janeiro y Bahía, acercaríanse prodigiosamente a Cádiz, a Lisboa, Burdeos, a Liverpool y — por las Columnas de Hércules — a Barcelona, a Marsella, a Génova; entonces una vez más podría desencajarse y trasponerse el eje de la civilización, de la riqueza, del poderío, que merced a los canales ístmicos parece posible llegue a fijarse en Nueva York.

Y no creáis que ese camino de Londres a Pernambuco sea más difícil para mañana de lo que parecía el canal de Suez a Lord Palmerston y el de Panamá a los desencantados accionistas franceses.

Pensad que la obra de pura imaginación de un novelista alemán, heredero acaso de Jules Verne y de Wells, ha suscitado apasionadas polémicas, siendo muchos los hombres de ciencia que no juzgan absurda en el futuro la construcción de un túnel de más de dos mil millas entre el Cabo Ortegá, en España, y la costa de Labrador, en Norte América; pensad que todas las agencias telegráficas nos han hablado como de la cosa más seria de que el eminente Sr. Archdeacon, en un notable artículo sobre el porvenir de la navegación aérea, afirma acercarse el día en que merced a la fuerza de propulsión del radio pueda el hombre lanzarse al espacio infinito, más allá de los planetas.

Ya sin freno la fantasía, cabe suponer que en los espacios siderales nos encontremos, disfrazado de diosa Themis y fortificando preventivamente los astros, algún estadista yankee, dispuesto a proponer al Congreso del Olimpo varios millones de dólares por el derecho exclusivo de construir canales en la región cerúlea. . . . Perdonadme esta broma.

Empecé mi discurso sin prejuicios ni apasionamientos, y al desarrollar el tema, apoyándome en los datos de que disponía, llegué a conclusiones condenatorias, pesimistas, irónicas, acaso equivocadas, pero siempre sinceras.

Creo que si al arrollador poderío económico y político de los Estados Unidos no se opone con urgencia un poderío paralelo en la América Latina, pelagra la vida independiente de veinte Repúblicas.

Por eso proclamo la necesidad de que los conductores de hombres en los pueblos al Sur del Bravo piensen en agruparse, en unirse, en establecer una estrecha confederación, fundada no en inconsistentes sentimentalismos, sino en la conveniencia; pero tampoco sólo en una conveniencia inmediata, material y grosera, sino en una conveniencia de carácter más alto y universal, a fin de que los grandes grupos humanos no se amalgamen y confundan en una sola masa amorfa y gris, sino que —ascendiendo todas en la escala del progreso indefinido— se mantengan las grandes comunidades de pueblos con matices y caracteres peculiares: las grandes razas.

Y claro es que para mí la idea de raza no responde a la limitada y mezquina, falsa y engañadora de un concepto meramente fisiológico, sino a cierta concepción más vaga y sutil en apariencia, más real en el fondo: a la concepción psicológica.

Más, sin duda, que la sangre que corre por nuestras venas (sangre mil veces mezclada), influye en el íntimo modo de ser de un pueblo la sangre del espíritu, que es el verbo; el lenguaje que vivifica nuestros sentires, turquesa impalpable en que moldeamos nuestro pensamiento, cincel maravilloso con que esculpimos el ideal, ese ideal que vislumbramos en la elevada cima a que un pueblo asciende por peldaños gloriosos, como los épicos arrestos del Cid de la leyenda, la fe y la generosidad de la Reina Católica, las dotes estupendas de capitán y de político de Hernán Cortés, la caballeresca hidalguía de Prim, las nobles intuiciones y las ansias de independencia de Bolívar *el Libertador*, la sublime magnanimidad de Nicolás Bravo que *en venganza* del fusilamiento de su padre perdona y liberta a centenares de prisioneros españoles; ese ideal que constituye nuestra característica, que no debe disminuir nuestra capacidad para las conquistas materiales del progreso, pero que debe matizarlas con

algo ténue y peculiarísimo, algo muy delicado y muy fuerte, muy hondo y muy alto, algo cuya quinta esencia reside en nuestro culto común a un héroe más real y viviente que los héroes perecederos de que nos hablan las historias, un héroe inmortal, de cuya gloriosa estirpe todos queremos ser — y todos somos: Nuestro Señor Don Quijote....

He dicho.

GONZALO DE MURGA.

