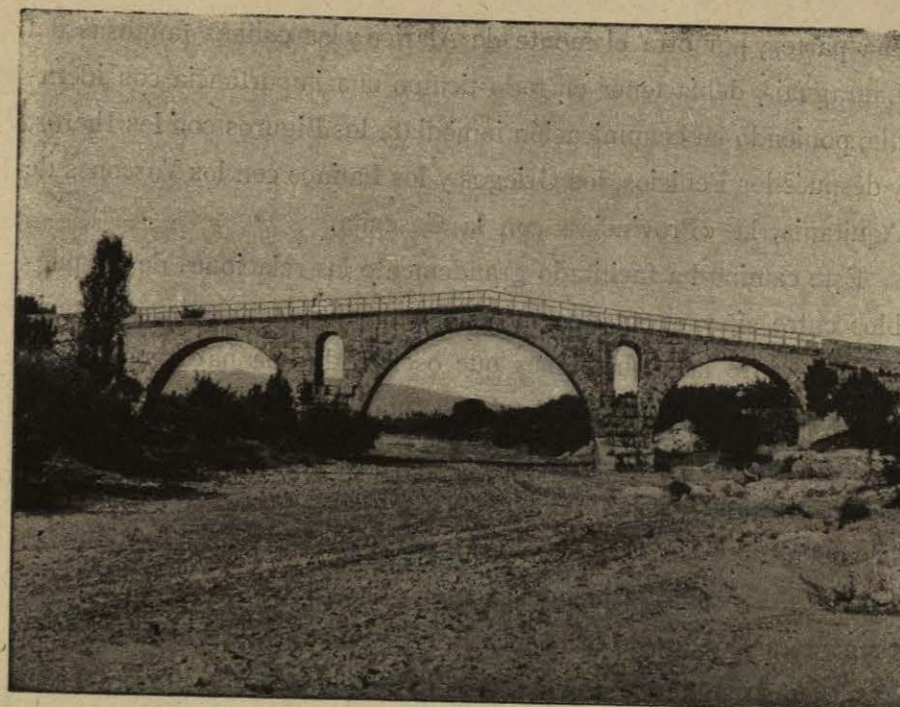


hizo en todo tiempo antes de la época romana el gran movimiento de los hombres y de las cosas entre las dos vertientes; luego, cuando la gran expansión de Roma, y después, en la Edad Media, es el que se denomina garganta del «Peral», que atraviesa el Karst, baja otra vez al valle del Save y se ramifica en seguida en diversas direcciones hacia el Danubio germánico y húngaro. Este paso, en el ángulo nord-oriental de la península Itálica, es tan importante como el Gran San Bernardo en el ángulo nord-occidental: entre estos dos caminos, los Alpes helvéticos y rhéticos se elevaron durante mucho tiempo como una muralla infranqueable a las poblaciones de abajo.

Hasta cuando los Romanos se hicieron los dueños del vasto hemisferio de las campiñas subyacentes, el gran muro les impidió por mucho tiempo intentar allí un camino para sus cambios y sus conquistas: desde luego no encontraron paso sino al Oeste, hacia las Galias, al Este hacia la Panonia; pero a medida que se hizo la utilización de las gargantas alpinas, tuvieron que seguir las mismas indicaciones de la Naturaleza, que habían observado antes que ellos los clanes de montañeses. Si los nombres de los lugares y de las ciudades mencionadas en los anales se han olvidado parcialmente o hasta han desaparecido, las sendas trazadas por el paso de los hombres tienen mayor duración: tal como fueron trazadas después de la retirada de los hielos del gran invierno, asimismo se les encuentra ensanchadas en caminos, transformadas en ferrocarriles.

Descendidos victoriosamente de lo alto de los Alpes occidentales a los valles de la vertiente rodánica, los Romanos, libres ya de sus temibles rivales los Cartagineses, habían podido imponer su alianza a muchos pueblos de las montañas, y esos tratados les permitían ensanchar gradualmente alrededor de Marsella la estrecha zona de la «Provincia» costera, después, más allá del Ródano, se habían establecido sólidamente en la Narbonense. A lo largo del litoral no tuvieron más que reparar los caminos y las ciudades fenicias. Del mismo modo que nuestros ferrocarriles están acompañados en casi todo su transcurso por un sendero lateral, así también los Tirios y sus sucesores griegos y cartagineses doblaron su vía de cabotaje del litoral de Hispania y de las Galias por un camino costero; sus ciudades y sus factorías estaban unidas, desde los Alpes a los Pirineos, sea por



PUENTE ROMANO, CERCA DE APT (VAUCLUSE)

caminos paralelos a la orilla, sea por atajos fáciles alrededor de los pantanos y de los promontorios; en los pasos peligrosos el camino estaba cortado en cornisa sobre el flanco de las rocas. ¡Se nos asegura que la vía de gran tráfico estaba empedrada al estilo tirio! Los nombres fenicios fueron reemplazados por nombres romanos¹.

Una vez dueños del camino del litoral, los Romanos veían abrirse ante sí un camino sin obstáculos naturales, el que desde la cuenca del Aude conduce hacia el Océano por las orillas del Garona. Un audaz general, el cónsul Cepión, se aprovechó de esta ventaja para aventurarse bruscamente hasta Tolosa y apoderarse de los riquísimos tesoros que los Galos Tectosagos habían echado en un lago consagrado a Belen, su divinidad solar, análoga a Febo Apolo.

Esta rápida expedición de pillaje, que los Cimbrios errantes vengaron pronto por la aniquilación completa de las legiones sacriléguas, inauguró una nueva era de la historia, la extensión del mundo mediterráneo hacia el Océano del Norte. Es cierto que esta vía fácil, tan bien abierta entre los escarpes de los Cevennes por

¹ Henry Martin, *Histoire de France*, I.—Amédée Thierry, *Histoire des Gaules*; Ch. Lenthéric, *Le Rhône*, t. I, ps. 66 y 67.

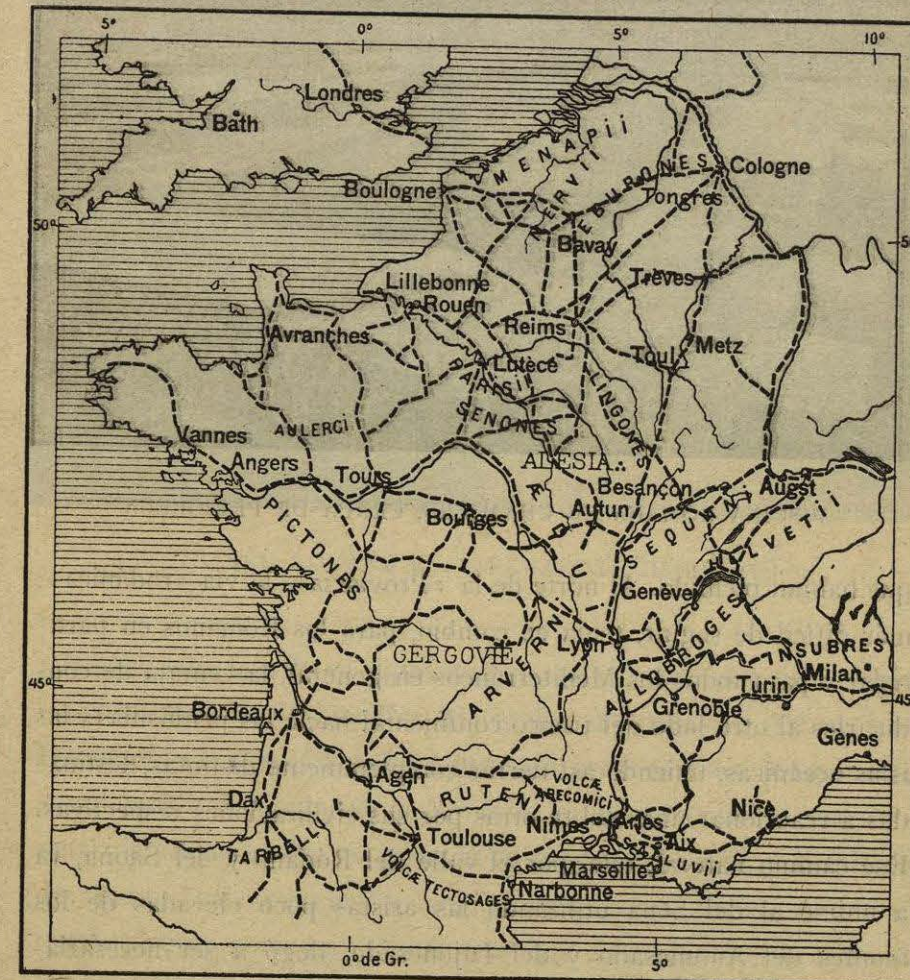
una parte, y por otra el monte de Alarico y las colinas fangosas del Lauraguais, debía tener en todo tiempo una importancia considerable, poniendo en comunicación inmediata los Liguros con los Iberos, y después los Fenicios, los Griegos y los Latinos con los Vascones de Aquitania, la «Provincia» con la Gascuña.

Este camino ha facilitado grandemente las relaciones de los pueblos entre sí, y en su trayecto se han realizado grandes acontecimientos entre las poblaciones que oscilan de una parte y de otra, como las olas que, acudiendo de dos mares, se precipitan y se obstinan en medio de un canal. En los tiempos de las primeras relaciones de Roma con las Galias, esta vía histórica llegó a ser, de todas las de ultra Cevennes, la más importante en el equilibrio de las naciones. Entonces la potencia romana, tratando de constituirse sólidamente alrededor de la cuenca del Mediterráneo occidental, debía desde luego aumentarse hacia los lugares donde se le presentaba el menor esfuerzo de resistencia. En este concepto, ninguna otra parte de las Galias ofrecía más facilidades que la baja arista existente entre Aude y Garona. Los obstáculos de que tuvieron que triunfar los Romanos por ese lado no eran comparables con los que tuvieron que vencer en los montes de Auvernia y sobre las aristas de división entre las dos vertientes del Saona y del Sena. Teniendo en aquella época el mundo civilizado a Italia por centro de impulsión, se hallaba casi enteramente limitada a las regiones mediterráneas y no se extendía en la dirección del Océano sino por vías todavía débilmente trazadas: puede decirse que las vías tomaban su importancia comercial únicamente por sus relaciones con Roma, la ciudad señora. Entonces, literalmente, «todo camino conducía a Roma». Así se explica que el camino de Narbona a Tolosa y a Burdeos fuese de todos el más frecuentado de las Galias, y que Narbona, entonces accesible a los barcos de poco calado, fuese, fuera de Italia, la ciudad más popular de la Europa occidental.

Pero durante el curso de las edades, el valor del tránsito se aumenta incesantemente, y la significación histórica de un camino le viene sobre todo de las comarcas hacia las cuales conduce: las que atraviesa quedan relegadas a un segundo lugar. Ahora bien, la vía meridional o «garumniana» de las Galias terminaba en mares desier-

tos que, aun después de la conquista romana, debían ser durante quince siglos «aguas sin orillas». En vez de continuarse hacia el Oeste y de renovarse con una energía sin cesar renaciente, el movi-

N.º 197. Vías de las Galias



Las vías de las Galias están trazadas según el cuadro llamado de Peutinger y el itinerario de Antonino tomado en E. Desjardins, *Géographie de la Gaule romaine*.
Falta el camino del litoral mediterráneo, a lo largo de la Rivera de Génova; la del Mont Cenis, por el contrario, podría suprimirse.

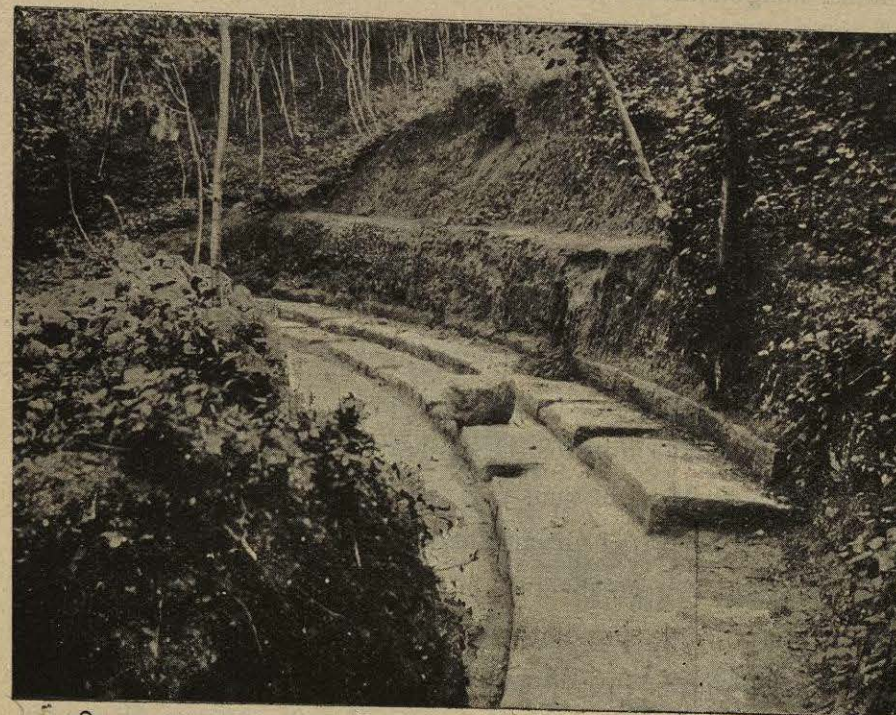
miento no podía, por el contrario, sino amortiguarse mucho tiempo sobre playas abandonadas. Era preciso que se descubriera América para que la Rochela y Burdeos pudiesen propagar a lo lejos la vida



PISCINA ROMANA EN CHAMIERS, CERCA DE PERIGUEUX

que habían recibido. Al norte de la «Provincia», la vía «rodánica», más difícil de seguir, tenía en cambio, para los Romanos en particular y para todos los Mediterráneos en general, la ventaja de conducirles al otro lado del tronco continental hacia las penínsulas y las islas oceánicas, uniendo así tierras completamente distintas, destinadas a reaccionar unas sobre otras por sus civilizaciones respectivas. Ese camino natural, que, por el valle del Ródano y del Saona, va a unirse al del Sena utilizando las aristas poco elevadas de los montes del Autunesado y del Dijonesado, llegó a ser necesariamente, por los acontecimientos que en él tuvieron lugar, el eje mismo de las Galias, el tronco del cual se separan las ramas.

Sin embargo, no ha de considerarse esta vía mayor como un camino propiamente dicho, como un camino regular que franquea una brecha única de una a otra vertiente. Hay de esas vías históricas que se dividen de mil maneras siguiendo las desigualdades y los obstáculos del terreno, a semejanza de los senderos de las praderas y de las montañas, que, según las condiciones del suelo y de las pendientes, unas veces se curvan o se desvían, otras suben, bajan o se desdoblan. En ciertos sitios, el camino parece borrado y no se



TEATRO ROMANO EN BAUCHARDS (CHARENTE)

compone más que de vestigios mal enlazados, como los ribazos que se pierden entre las piedras al escalar un peñasco. Así se han formado, en la travesía de las alturas, diversos caminos secundarios, sucediéndose del Sudoeste al Nordeste en una extensión de un centenar de kilómetros, y no pasando en ninguna parte de 500 metros de altura. Los comerciantes fenicios, quizá los Griegos, siguieron, muchos siglos antes que César, esas vías de comunicación entre el litoral del Mediterráneo y la vertiente oceánica. Alesia defendía uno de los pasos, y se decía que esta ciudad fué fundada por Melkarth, el Hércules tirio, el dios de la fuerza por excelencia, puesto que los hombres tenían interés en dejarse subyugar¹. Del lado del Nordeste por los altos valles del Saona, de Oignon y del Doubs, el camino mayor «ródano-secuaniano» se bifurcaba también hacia el Rhin y toda la Germania. Sin embargo, los itinerarios de los traficantes habían quedado completamente ignorados de los sabios griegos; éstos no se formaban ninguna idea aproximativa de los caminos de las

¹ Diodoro de Sicilia, lib. V, 24.—F. Lenormant, *Les premières Civilisations*, II—122