

blos y la opresión ejercida por Godos, Búlgaros, Eslavos, Bizantinos y Turcos, el fondo de la nación se conservó conscientemente bajo la influencia romana. El país volvió a tomar su nombre de «Rumanía», en tanto que el lenguaje popular, desembarazado en parte de sus elementos eslavos, se acerca a sus hermanos latinizados de Occidente: la Dacia es, con las Españas y las Galias, la única provincia cuya población se haya romanizado hasta el punto de conservar a través de los siglos la lengua del vencedor. Todavía en nuestros días, dieciocho siglos después de Trajano, los descendientes de los Dacios hacen datar su historia del día en que aquél franqueó el Danubio, en cuyas orillas se ven sus caminos tallados en la roca.

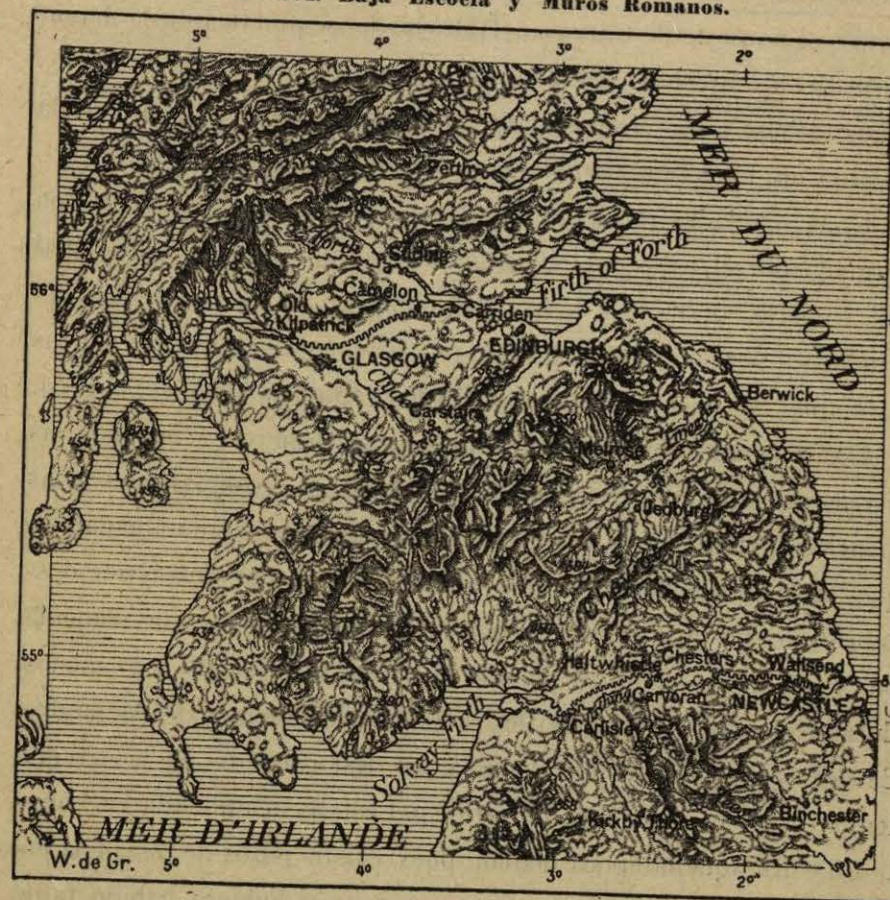
El Imperio había llegado a la más alta potencia y a la mayor cohesión política y militar que pudo alcanzar, excepto del lado de los Germanos, donde unos ríos y unos bosques rodeados de fuertes en los lugares estratégicos detenían las tribus dedicadas al pillaje, y del lado de los Partos, donde una larga frontera indecisa y flotante debía cambiar continuamente de lugar, siguiendo la presión de los pueblos limítrofes y los azares de la guerra; el mundo romano, casi coincidiendo con el mundo civilizado, se presentaba en su soberbia unidad, bien limitado por el Océano o por el desierto, confinando con territorios cuyos habitantes no podían ser considerados por las legiones sino como verdaderos bárbaros.

Así es como hacia la extremidad nord-occidental de Europa, en medio de las nieblas eternas, los Romanos habían descuidado ocupar la Irlanda y también, al norte de la Gran Bretaña, habían retrocedido ante la obra difícil de invadir la comarca de los Pictos, vasto montón de rocas, cortado de valles profundos. Para anexionar a su dominio ese territorio, que para ellos carecía de valor, hubiera sido necesario ocupar sus puntos estratégicos y surcarle de caminos difíciles de construir, por lo que prefirieron elevar un muro de defensa en la parte más estrecha de la isla, para dejar a los Pictos como una especie de madriguera y proteger las regiones del centro y del Mediodía, que se han convertido en la Inglaterra propiamente dicha.

Desde los primeros tiempos de la conquista, Agrícola comenzó la construcción de un muro de tierra amasada, acompañado de un foso profundo que se prolonga al Sud por el valle de la Forth y

que va a unirse a la Clyde, del cual sólo quedan vestigios bien claros en los parques señoriales, donde se conservan cuidadosamente las herbosas pendientes. Pero ese muro, llamado de Antonino, por el príncipe que le terminó, era demasiado atrevido en la dirección

N.º 204. Baja Escocia y Muros Romanos.



1 : 2 500 000

0 25 75 150 Kil.

del Norte; y el que Adriano hizo construir después, deja completamente fuera de la antigua Bretaña de los Romanos el macizo de los Cheviot-Hills y toda la región de la Escocia meridional, con límites bien trazados. Desde la ensenada de Solway a la desembocadura del Tyne, cerca de Wallsend, «Fin de muralla», el muro continuo flanqueado de trincheras y acompañado de fosos, constituía una línea de defensa muy seria, no sólo por los obstáculos artificiales que oponía al enemigo, sino también por el doble foso natural que formaban, al Sud, los ríos Tyne, afluente del mar del Norte, e Irthing, que se

vierte en el canal de Irlanda. También los bárbaros del Norte debían naturalmente de procurar, siguiendo la altura de separación de las aguas, forzar el paso: de esa manera llegaban sin subidas ni bajadas, y precisamente en la parte menos poblada del istmo, donde las sorpresas eran más fáciles. En la divisoria, en Thirlwall, a seis kilómetros al noroeste de Carvoran-Haltwhistle, se practicaron la mayor parte de las brechas, y ese mismo nombre, según algunos etimólogos, débese a esa circunstancia: la primera sílaba se deriva de la palabra anglo-sajona *thirlian*, que tiene el sentido de «penetrar»¹.

Unas soledades de arena o de rocas, con la única interrupción formada por el valle del Nilo, limitaban todo el frente meridional del Imperio, desde las costas del Atlántico hasta las orillas del Eufrates; pero más allá de este mismo fin natural de las tierras habitables, se encuentran huellas de los conquistadores del mundo.

Los Romanos habían penetrado en el desierto; conocían las tierras arenosas o pétreas, salpicadas de oasis, «comparables a las manchas de una piel de pantera»: Cydamus, la moderna Ghadames, que había sido conocida de los Griegos, puesto que Duveyrier descubrió en ella una inscripción en caracteres helénicos, fué ocupada por los Romanos bajo el reinado de Augusto, y quedó a lo menos durante dos siglos y medio en su poder; en tiempo de Alejandro Severo se encontraba allí todavía un destacamento de la tercera legión Augusta, cuya fracción principal estaba acantonada en Lambessa². En aquella época debían, pues, existir pozos de distancia en distancia a lo largo de ese camino, porque si hubiera habido falta de agua sobre esa línea, Cydamus hubiera recibido de Trípoli (Oea) su guarnición romana. El pozo bien conocido de los caravaneros, llamado Bir-er-Resouf-Cherf (Beressof), situado en el desierto, en la mitad del camino de Lambessa a Ghadames, parece haber sido construído por los Romanos; muy probablemente existirían otros más al Sud, que se tratará de desembarazar y utilizar de nuevo³.

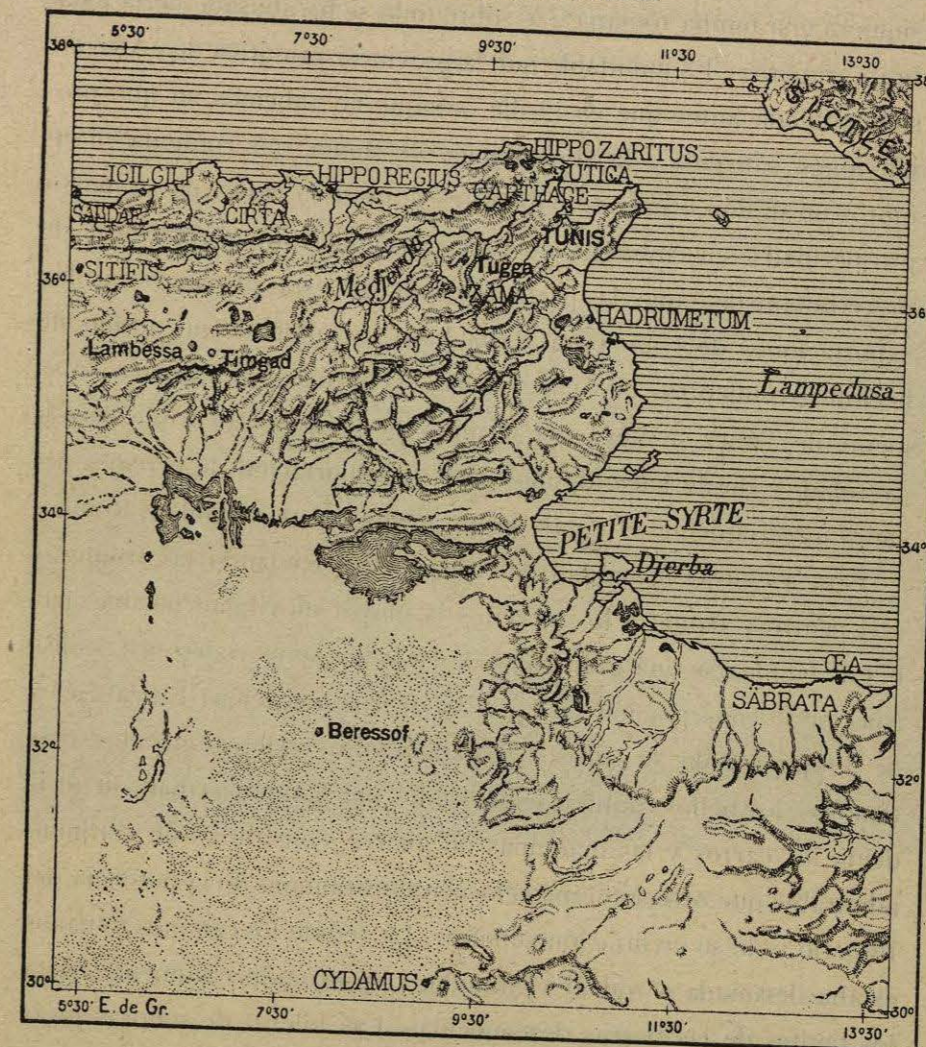
¹ Camden, *Britannia*.—G. C. Chisholm, *Schottish geographical Magazine*, Septiembre 1897, p. 478.

² H. Duveyrier, *Les Touareg du Nord*.

³ Cazemajou y Dumas, *Bulletin de la Société de Géographie*, 2.º trimestre 1896, p. 152.

Sin embargo, si las águilas de Roma habían penetrado en los oasis lejanos y aun practicado reconocimientos hasta las regiones próximas al lago Tchad (E. Gallois), si es verdad que se hayan infil-

N.º 205. Mauritania oriental



1 : 7 500 000

0 100 200 500 Kil.

Saldae	denominada hoy Bugia.	Hippo Regius	denominada hoy Bona.
Igilgili	— Djidjelli.	Hippo Zaritus	— Bicerta.
Setifis	— Setif.	Hadrumerum	— Suza.
Cirta Sittianorum	— Constantina.	Oea	— Trípoli.
Lambaese	— Lambessa.	Thamugas	— Timgad.

trado monedas con las efigies de *Helena Augusta* y de *Costantius Cæsar* en las cuencas del Congo y del Zambeze, las legiones dejaron también, casi sin empezar, jurisdicciones étnicas en la región

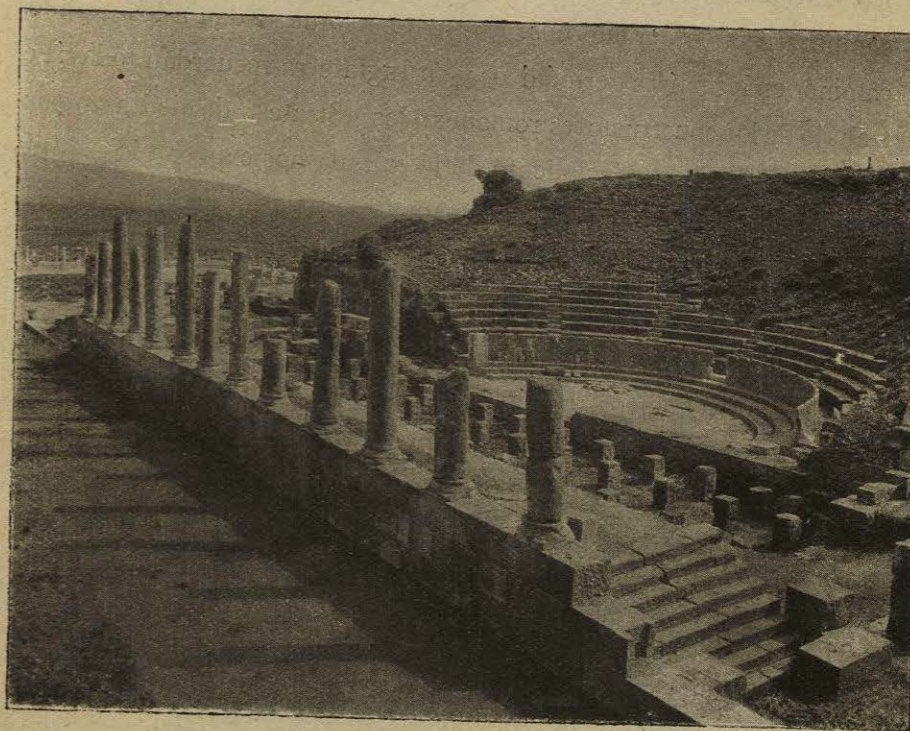
costeña, que fueron después elementos de disgregación, cuando la relajación de la potencia central. Así fué que el monte Ferratus, el Djurjura de nuestros días, les resistió constantemente: no se encuentra entre los Gauaua ni una sola ruina de torre o de casa, ni siquiera una tumba romana¹. Y sobre todo se ha abusado de la palabra «granero». Es indudable que la provincia primitiva de «Africa», más poblada antes que en el día, aunque no sabemos en qué proporciones, subvenía a la alimentación de Roma, que contenía en sus muros un millón o más de habitantes durante la época de su mayor prosperidad; sin embargo, no parece, según las investigaciones de los economistas, que la parte alícuota de esta provincia en las exportaciones de trigo para Italia haya excedido de un millón de hectolitros, mientras en la actualidad, la producción de trigo solamente de Túnez se eleva por término medio a casi el triple de esa cantidad, y desde hace algunos años la exportación de cereales alcanza precisamente el total de la antigua exportación a Roma².

Para asegurar la unidad del Imperio aproximando las fronteras y el centro y dando a los ejércitos la mayor movilidad posible, había de emplearse una gran parte de las rentas imperiales en la construcción y conservación de las vías de comunicación. En la época de Trajano y de su sucesor Adriano, gran viajero entre los más famosos, los bellos caminos empedrados por donde pasaban sin accidente los carros y las máquinas de guerra, constituían un conjunto admirable que ofrecía el más elocuente testimonio de la potencia del Imperio y de su civilización superior. La red de los caminos romanos estaba destinada a rodear el mundo, y se extendía realmente hasta los límites de las tierras desconocidas. Las hileras de sonoras losas se continuaban de mar a mar, desde Brundisium (Brindisi), sobre las playas adriáticas, hasta Bononia (Boulogne), sobre la costa del océano galo, y hasta en plena Germania pantanosa y silvestre más allá del Ems y del Weser hasta el Elba, y se unían en Batavia a todo un sistema de canales. La vía se desarrollaba, frecuentemente rectilínea, — en Britania, de 292 kilómetros, de Lincoln a la costa

¹ E. Masqueray, *Formation des Cités chez les Populations sédentaires de l'Algérie*, ps. 113-114.

² E. Levasseur, *Bulletin de la Soc. de Géog. com. de Paris*, 1896, fasc. 7 y 8, p. 560.

sud, atravesando Cirencester y Bath, el camino romano no se separa de la línea recta en un espacio de más de 10 kilómetros; —vía exactamente medida por límites militares, con etapas regulares y postas y paradas para los emperadores, los generales y los altos funcionarios del Estado. El camino mayor se prolongaba sobre las orillas opuestas de los mares, de un lado a través de la Gran Bre-



TIMGAD (ARGELIA)—TEATRO ROMANO

taña hasta el país de los Caledonios, de la otra parte por la Iliria hasta las costas del mar Egeo, y más lejos en el Asia Menor y en Siria. Asimismo, un camino sin interrupción, que franqueaba los Pirineos y el Jura, el Ródano y el Rhin, unían Cádiz a Viena.

Puede juzgarse del buen estado de los caminos y de la excelencia del comisariado por la marcha de Séptimo Severo, conduciendo todo el ejército panonio desde las márgenes del Danubio hasta las del Tíber, al paso de 32 kilómetros diarios con todos sus bagajes y su armamento. Tan bien trazados estaban la mayor parte de esos caminos, que continuaron siendo utilizados durante los siglos de la Edad Media, a pesar de su falta de cuidado de conservación,

y casi todos respondían tan bien a las condiciones económicas del país, que ha sido necesario reconstruirlos siguiendo los mismos itinerarios. La medida de la regresión que se produjo en el mundo europeo a consecuencia del derrumbamiento de la civilización romana, nos la suministra el hecho de que en España, en las Galias y en Inglaterra bastaron ampliamente al comercio durante los siglos de la Edad Media, y que no ha sido necesario completarlos sino en tiempos comparativamente modernos. Los nombres que se dan a los grandes caminos en los países germánicos y en Inglaterra recuerdan todavía el trabajo de los constructores romanos: los «Strates» de piedras superpuestas para el establecimiento de la calzada nos explican los términos de *strasse*, *straat*, *street*: en cuanto a la palabra inglesa *highway*, proviene de que los caminos estaban, en efecto, elevados sobre el suelo en verdaderos terraplenes¹; puede verse todavía al sudoeste de Old Sarum (Salisbury) una calzada de cinco metros de ancho que, sobre siete kilómetros de distancia, domina la llanura de cerca de dos metros.

Por lo demás, no ha de olvidarse que muchos caminos atribuidos a los Romanos habían sido ya trazados, y hasta enlosados por pueblos comerciales más antiguos: en Alemania, especialmente, se señalan caminos empedrados que existían antes de la llegada de las legiones romanas, siguiendo en su mayor parte las aristas del país marcadas por hileras de túmulos.

Al trabajo material de la construcción de los caminos, correspondía el trabajo intelectual de la obra cartográfica. Durante los tres últimos siglos del Imperio romano y toda la duración de la Edad Media, las Tablas de Claudio Ptolomeo, trazadas hace diecisiete siglos y medio, sirvieron de regla a todos cuantos, Europeos o Arabes, trataban de darse cuenta de la forma de las tierras y de los mares. El ilustre astrónomo había tratado de fijar la posición real de los lugares por sus coordenadas de longitud y de latitud: tal es, en efecto, el único método científico, y desde ese punto de vista, el progreso realizado en la determinación geográfica de las localidades era inapreciable, pero no habiendo sido hechas las observaciones precisas, las supuestas notaciones astronómicas eran falsas, imagina-

¹ W. Denton, *England in the fifteenth Century*, ps. 171 a 173.



Cl. de la Dirección de las antigüedades de Túnez.
TEMPLO DEL CAPITOLIO EN TUGGA

das, y el mapa de Ptolomeo hubiera ganado en ser dibujado únicamente según los itinerarios de los viajeros, con indicaciones de las direcciones y de las distancias¹.

¹ Vivien de Saint-Martin, *Etude sur la Géographie grecque et latine de l'Inde*, páginas 45 y 62.