

y al norte del Caspio abrían caminos fáciles á los viajeros. Sobre los bordes del alto Yenissei se han descubierto inscripciones rúnicas ó al menos runiformes que evidenciaban las relaciones étnicas de los Altaianos y de los Escandinavos. Hasta mucho más allá hacia el Oriente, se ha reconocido el camino seguido por los grabadores de inscripciones: Yadrintzev ha señalado las escrituras rúnicas en el valle del Orkhon, cerca de las ruinas de Karakorum, y Klementz las ha encontrado todavía más al Norte, al este del alto Salenga. Se cree poder en lo sucesivo jalonar el camino por el cual se propagó ese alfabeto rúnico, probablemente de Oeste á Este, desde la Europa septentrional al Asia oriental: la gran etapa intermediaria parece haber sido el país de los Yugor ó la Biarmia (Perm), habitado por los mercaderes muy activos que traficaban con el Báltico. El camino mayor hubiera, pues, sido precisamente aquel por donde los Cosacos invadieron después la Siberia y que sirvió recientemente, antes de la construcción del ferrocarril transiberiano, al vaivén de los hombres y de las mercancías entre las dos mitades del imperio.

El pueblo del Yenissei, al cual se atribuye el uso de las runas, la explotación de las minas de cobre y la fabricación del bronce, sabía también criar animales domésticos. Conocía el caballo y le montaba sin estribos, los dibujos rupestres representan siempre al jinete con el pie libre, y, entre los mil objetos descubiertos en las excavaciones, no se ha visto aún ningún estribo. Este pueblo era agricultor y pacífico: sus armas estaban fabricadas más con intención de emplearlas en la caza que en la guerra. Practicaba la magia, y los chamanes de la época se servían de grandes calderas de cobre para sus encantamientos de los genios. Enterraban los muertos bajo torrecillas poco elevadas, rodeadas de losas dispuestas de modo que formaban dibujos hieráticos y cubrían las cavidades funerarias y sus tesoros, casi todos saqueados hace ya mucho tiempo por los colonos rusos. Se han dedicado grupos de excavadores al descubrimiento de esos terrormonteros sepulcrales para vender los bronceos prehistóricos hallados á los fundidores, que los transforman en cascabeles, en candeleros y hasta en campanas de iglesia<sup>1</sup>. El nombre de

<sup>1</sup> J. Deniker, *Tour du Monde*,

Tchoudes ha sido aplicado en general á todas las poblaciones de la antigua Siberia donde se hallan galerías mineras y las tumbas: también se aplicaba el mismo nombre á las tribus de Europa que han dejado huellas de su estancia, sin que se conozcan sus descen-



Museo de Cluny.

BRAZALETE GALO DE ORO MACIZO  
encontrado en Cavaret (Aisne).

Cl. Giraudon.

dientes actuales. En Esthonia, al sud del golfo de Finlandia, el lago Peipus, que se hallaba rodeado de indígenas esparcidos en los pantanos y en los bosques, era particularmente llamado «mar de los Tchoudes.»

De todos los caminos naturales al oeste del Altai, del Ural y del Cáucaso, el más fácil fué indudablemente el de la Europa Central, que, principiando en las orillas del mar Negro, en el punto donde desembocan el Danubio y el Dniester y donde existió en otro tiempo la ciudad milesiana de Olbia, rodea al Este el gran muro semi-circular de los Carpatos, después gana por algunas aristas bajas



el valle del Vístula para terminar en el mar Báltico. Desde las edades prehistóricas, esta vía, tan cómoda, fué muy frecuentada, como lo atestiguan numerosos escondrijos llenos de objetos de tráfico entre Mediterráneos y Septentrionales: entonces, como en nuestros días, el puerto de Olbia transportaba los trigos de la región de las «Tierras Negras»<sup>1</sup>, mas por importante que haya sido esta vía para el comercio local y el movimiento de los pueblos orientales de Europa, no podía tener valor capital en la gran historia, porque en vez de comunicar directamente con el Mediterráneo y los espacios oceánicos, no los unía sino por mediación de dos cuencas marítimas casi cerradas, el mar Negro y el Báltico.

La vía transeuropea que comienza en la extremidad septentrional del golfo Adriático, formada por los caminos convergentes de dos riberas, una procedente de las bocas del Eridan ó Po, y otra del Timaro, desembocadura supuesta de un Ister ó Danubio subterráneo, fué también uno de los caminos frecuentados: ciertas brechas y líneas de relieve relativamente fáciles guiaban allí los pueblos á través de las múltiples murallas de los Alpes. Después de haber llegado al Danubio rodeando los altos valles del Sara y del Drave, este camino de caravanas debía pasar no lejos de la Viena actual para entrar en las llanuras del Norte por la depresión de doble vertiente por donde corren, por un lado el Morava, afluente del Danubio, por otro lado el alto Oder. Los mercaderes que seguían esta vía llevaban á los Germanos, Lituanios y Escandinavos los objetos fabricados por los Asiates ó por los Etruscos, y en cambio entregaban al comercio mediterráneo el precioso ámbar recogido en las playas del Báltico. Durante mucho tiempo creyeron los Griegos que esta resina transparente provenía de las llanuras bajas del Eridan, porque los jefes de las caravanas guardaban cuidadosamente el secreto de sus viajes<sup>2</sup>. Es verosímil que á lo largo de ese camino y de sus ramificaciones occidentales sirviera la moneda de oro en discos ligeramente combados de que tantos ejemplares se han hallado en las cuencas del Rhin, del Elba y del Danubio, en la Galia, en Hungría y hasta en Lombardía. Estas piezas, generalmente mudas,

<sup>1</sup> Herodoto, *Historias*, IV, 17.

<sup>2</sup> Fr. Lenormant. *Les premières Civilisations*.

que los arqueólogos alemanes designan con el nombre de *Regenbogen Schlüsselchen*, platitos de arco iris, se atribuyen á los Boiis y á los Helvecios, y su fabricación es anterior á la invasión de los Cimbrios en Italia<sup>1</sup>.

Desde el punto de vista puramente geográfico, esas dos vías orientales de Europa, que cortan el continente de Sud á Norte, que unen la una el mar Negro y la otra el golfo Adriático al mar interior de Escandinavia, son evidentemente muy inferiores al camino principal que atraviesa las Galias, desde las bocas del Ródano al estuario del Sena, y que une también por la vía más corta las orillas del Mediterráneo y las del libre Océano. La mayor parte de los pasajes alpinos practicados por los conquistadores y los mercaderes de Italia no eran por el Durance, el Isere ó el Lemán, más que caminos tributarios del eje mayor formado por el Ródano, el Saona y el Sena, y, por consiguiente, aumentaban su importancia. Por último, los pasos de los Alpes centrales, que se abrían más al Oriente para descender al Norte en los valles del Rhin ó del Danubio, tenían por primer inconveniente oponer á la marcha una sucesión de cordilleras en su más ancho espesor colectivo y conducir á regiones de curso más difícil y más tortuoso. Por esos caminos de la Germania, la extensión continental que había de atravesarse es mucho mayor que por la vía de las Galias, y la parte del mar adonde se llega consiste en comarcas oceánicas que se prolongan sin límite hacia los hielos del Norte.

Pero los rasgos exteriores del planeta se han utilizado y valorado de muy diverso modo según las edades: diferenciándose mucho las circunstancias de la civilización ambiente, pueden unas obrar sobre un punto, mientras que en otro quedan sin efecto; una pira maravillosamente preparada no arde hasta que se le acerca la chispa. Las grandes vías transeuropeas tuvieron cada una su período de actividad correspondiente á la iniciativa y á la cultura de los pueblos que habían de emplearlas y á la apropiación del planeta. Así como en nuestros días las líneas férreas no temen ya sub-franquear el muro de los Alpes y desplazan el eje nord-sud del comercio europeo hacia el

<sup>1</sup> Ch. Robert y Al. Bertrand, *Ac. des Inscriptions*, Enero 1884.

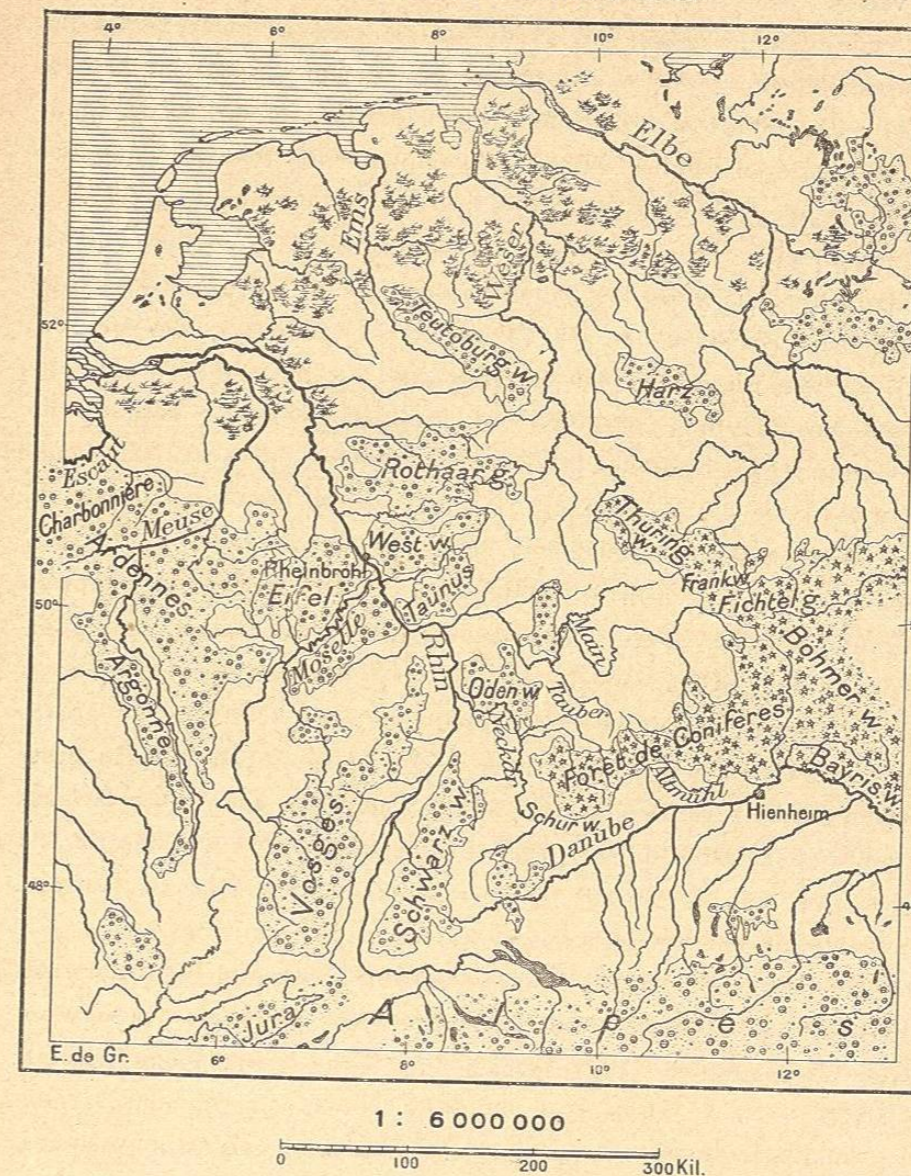


este del territorio de las Galias, en los tiempos del Imperio Romano una sustitución análoga hizo pasar el tráfico del valle del Don hacia el del Ródano. Cuando el centro del movimiento humano se hallaba en las orillas del mar Egeo, en Grecia y en Asia menor, los caminos orientales de Europa habían adquirido por eso mismo una virtud económica de primer orden, que faltaba entonces al camino occidental de las Galias, relativamente abandonado. Las vías de la Sarmacia servían el tráfico de los trigos, lo mismo que el de los metales, del ámbar y de las pieles, y toda la existencia política de esas comarcas orientales reposaba sobre ese equilibrio económico de vaivén de los géneros entre el Norte y el Sud. Pero cuando el núcleo de la potencia política se desplazó hacia el Oeste, de Grecia hacia Roma y hacia las Galias, debió producirse fatalmente una ruptura. Las caravanas que habían sido divinizadas en la persona de Odín, se hallaron desposeídas de los beneficios que les había procurado el comercio de transporte durante muchas generaciones; los Godos ú otros pueblos que habían tomado parte en esa industria se consideraron como despojados de un derecho hereditario, y, obligados á cambiar de oficio, retrocedieron en cultura y se hicieron bandidos, sea á sueldo de los Romanos, sea agrupados en derredor de jefes escogidos por ellos mismos. Esa fué una de las causas de la prodigiosa conmoción de los hombres que se llama la «irrupción de los bárbaros»<sup>1</sup>.

Cuando ocurrió ese gran acontecimiento, las vías longitudinales de Europa, las que corren de Este á Oeste, tuvieron más importancia que las transversales que tenían Italia y principalmente Roma por objetivo. Las Galias, con su dulce clima, sus caudalosos ríos, sus inmensas llanuras y sus graciosos ribazos eran entonces una tierra casi tan deseada como Italia y los caminos de acceso á aquéllas eran mucho más fáciles. Desde las llanuras que recorre el Volga hasta los valles del Soma, del Sena y del Loira, parece, á la vista del mapa, que no haya obstáculo alguno: existían, sin embargo, y hasta muy numerosos; en un lado pantanos, en otro bosques, amplios estuarios ó lechos fluviales; pero los mercaderes y otros via-

<sup>1</sup> Ph. Champault, *Science Sociale*, 1894, p. 53.

N.º 263. Obstáculos silvestres en Germania.



Las principales regiones forestales de Francia y de Alemania están copiadas de los mapas especiales de los dos países. El bosque de coníferas al norte del Danubio está reconstituido según R. Gradmann, *Peterm. Mitteilungen*, 1899. La Charbonnière está conforme con las indicaciones de Duvivier, *Le Hainaut ancien*.

El trazado de las costas es el del período actual. En la época de la invasión de los bárbaros no existía el Zuiderzee, pero la costa del mar del Norte avanzaba menos hacia el Oeste que en nuestros días.

jeros se presentaban como amigos y encontraban sin dificultad guías que les mostraban los terrenos secos, los claros de los bosques y