

---

# **Claudio Bombarnac**

Julio Verne

---

I

*Claudio Bombarnac, reportero del Siglo XX Tiflis, Transcaucasia.*

Tal es la dirección del despacho que encontré el 13 de mayo al llegar a Tiflis.

He aquí el contenido del telegrama:

«En desocupándose para la fecha del 5 del corriente, Claudio Bombarnac se encontrará en el puerto de Ouzoun-Ada, litoral este del Caspio; allí tomará tren directo Gran Transasiático entre frontera Europa y capital Celeste Imperio. Deberá transmitir impresiones, forma crónicas, celebrar *interviews* personajes distinguidos en su camino y señalar los menores incidentes por cartas o telegramas, según necesidades de un buen periodismo. *Siglo XX* cuenta con el celo e inteligente actividad de su corresponsal, a quien abre crédito ilimitado».

Era la misma mañana en que yo acababa de llegar a Tiflis, teniendo la intención de pasar en ella tres semanas, después de visitar las provincias de Georgia, para provecho de mi periódico y de sus lectores, según esperaba.

He aquí las sorpresas, las precipitaciones de la vida de un corresponsal de prensa.

En esta época, los ferrocarriles rusos estaban unidos a la línea georgiana de Poti-Tiflis-Bakú. Después de un largo e interesante trayecto por las provincias de la Rusia meridional, había franqueado el Cáucaso, y contaba con descansar en la capital de Transcaucasia. Y he aquí que la imperiosa dirección de *El Siglo XX* no me concedía más que medio día de descanso en esta ciudad. Apenas desembarcado, me veía obligado a partir de nuevo, sin haber tenido tiempo de deshacer mi maleta... ¡Qué queréis! Preciso es satisfacer las exigencias del periodismo y las modernas necesidades de la *interview*.

Estaba cuidadosamente preparado, y además bien provisionado de documentos geográficos y etnológicos relativos a la región transcaucásica. Tomaos, pues, el trabajo de saber que el gorro de piel, en forma de turbante, con que se cubren los montañeses y los cosacos, se llama *papakha*, que el gabán, sujeto a la cintura, de donde cuelgan las cartucheras laterales, se llama *tcherkeska*, por los unos, y *bechmet* por los otros. Estad en condiciones de afirmar que en Georgia y Armenia se cubren con una toca en forma de pilón, que los mercaderes visten la *touloupa*, especie de pelliza de piel de carnero, que el kurdo o el parsi llevan todavía la *bourka*, capa de peluche, convertido en impermeable por su especial preparación. Y que en su peinado usan las bellas georgianas el *tassakravi*, formado de una ligera cinta, un velo de lana, o de muselina, que forma marco en sus lindas caras, y que sus vestidos son de colores vivos, con amplias mangas, vestidos de varias faldas; su abrigo de invierno es de terciopelo guarnecido de piel y de orfebrería a lo brandeburgo; que su mantilla es de algodón blanco; que usan el *tchadré*, que oprimen estrechamente con sus codos; en fin... todas las modas apuntadas en mi cartera.

Sabía también que las orquestas nacionales se componen de *zournas*, flautas de sonido destemplado; *salamouris*, especie de chillones clarinetes; mandolinas de cuerdas de cobre, y que se tocan con una pluma; *tchianouris*; violines que se tocan verticalmente; *dimplipitos*, especie de címbalos cuyo sonido semeja el ruido del granizo sobre los vidrios.

Sabía también que el *schaska* es un sable colgado de una bandolera adornada con remaches y bordados de plata; que el *kindjall*, o *kandjar*, es un puñal puesto al cinto, y que el armamento de los soldados del Cáucaso se completa con un largo fusil adamasquinado, con adornos de metal cincelado.

Sabía también que el *tarantas* es una especie de berlina montada sobre cinco piezas de madera flexible, con dos ruedas muy separadas y de mediana altura, y que este carruaje es conducido por un *yemtchik*, encaramado en la parte anterior, desde donde guía los caballos, a los que se agrega un segundo postillón, el *faletre*, cuando es necesario tomar un cuarto caballo en casa del *smatritel*, el maestro de postas de los caminos caucásicos.

Sabía también que la versta equivale a un kilómetro sesenta y siete metros; que las diversas poblaciones nómadas de los gobiernos de

Transcaucasia los componen las siguientes tribus: calmucos, descendientes de los eleutas, quince mil; kirghizes, de origen musulmán, ocho mil; tártaros de Koundrof, mil cien; tártaros de Sartof, ciento doce; nogais, ocho mil quinientos, y turcomanos, cerca de cuatro mil.

Así, después de haber estudiado tan a fondo la Georgia, una orden me obliga a abandonarla. No tendría casi tiempo para visitar el monte Ararat, el lugar donde se detuvo, a los cuarenta días del Diluvio, el arca de Noé. Preciso era renunciar a publicar mis impresiones de viaje por Transcaucasia; perder mil líneas por lo menos, y para las que tenía a mi disposición las treinta y dos mil palabras de nuestra lengua, actualmente reconocidas por la Academia Francesa... Es cruel, pero no hay que discutirlo.

Bien. ¿Y a qué hora sale el tren de Tiflis para el Caspio? La estación de Tiflis es un nudo de líneas férreas: la línea del oeste, que termina en Poti, puerto del mar Negro donde desembarcan los pasajeros procedentes de Europa; la del este, que muere en Bakú, donde embarcan los pasajeros que han de atravesar el Caspio, y, por último, el ferrocarril que acaban de trazar los rusos sobre una longitud de ciento setenta y cuatro kilómetros entre Circaucasia y Transcaucasia, de Vladikarkaz a Tiflis atravesando la garganta de Arkhot, a cuatro mil quinientos pies de altura, y que une la capital de Georgia con los ferrocarriles de Rusia meridional.

Corriendo me dirijo a la estación y entro en la sala de espera y pregunto:

—¿A qué hora sale el tren para Bakú?

—¿Va usted a Bakú? —pregunta el empleado.

Y por la ventanilla me dirige esa mirada, más militar que civil, que brilla siempre bajo las viseras de las gorras moscovitas.

—¿Acaso está prohibido ir a Bakú? —pregunto, tal vez demasiado vivamente.

—No —me replica con tono seco—, siempre que lleve usted un pasaporte en regla.

—Lo tengo —respondí a este funcionario feroz, que, como todos los de Rusia, me parece un gendarme.

Vuelvo a preguntarle a qué hora sale el tren para Bakú.

—Seis de la tarde.

—¿Y se llega?

—Al día siguiente, a las siete de la mañana.

—¿A tiempo para tomar el barco de Ouzoun-Ada?

—A tiempo.

Y el hombre de la ventanilla respondió a mi saludo con otro de precisión mecánica.

La cuestión del pasaporte no era cosa que debía preocuparme. El cónsul de Francia ya me daría los informes necesarios para la administración rusa.

¡Seis de la tarde, y todavía son las nueve de la mañana! ¡Bah! Cuando ciertos itinerarios os permiten explorar París en dos días, en tres Roma y Londres en cuatro, no sería extraordinario poder visitar Tiflis en medio día. Yo sabía ver frente a frente... ¡Qué diablo! O ser reportero o no serlo.

No hay que decir que si mi periódico me ha enviado a Rusia, es porque hablo correctamente el ruso, el inglés y el alemán. Exigir de un cronista el conocimiento de decenas de idiomas que sirven para expresar el pensamiento en las cinco partes del mundo, sería un abuso. De entre ellos, con poseer las tres lenguas citadas y la francesa, se va muy lejos por entre los dos continentes. Verdad es que existe el turco, del que no he entendido más que algunas frases, y el chino, del que no comprendo una palabra; pero no hay que temer no poder entenderse en el Turquestán y en el Celeste Imperio. No faltarán intérpretes en el camino, y cuento con no perder un solo detalle de cuanto vea. Soy de los que creen que todo es asunto de crónica; que la Tierra, la Luna, el universo no han sido hechos más que para suministrar artículos de periódicos, y mi pluma no se detendrá por falta de asuntos.

Antes de visitar Tiflis terminemos con la cuestión del pasaporte. Felizmente, no se trata de obtener el *poderojnaia*, antes indispensable a cualquiera que viajase por Rusia.

Era entonces la época de los correos, de los caballos de posta, y gracias a su influjo, aquel permiso oficial allanaba todas las dificultades, aseguraba los más rápidos tiros de postas, los mayores cumplimientos de los postillones, la mayor rapidez en los transportes, hasta el punto de que un viajero bien recomendado podía franquear en ocho días y cinco horas las dos mil setecientas verstas que separan a Tiflis de San Petersburgo. ¡Pero cuántas dificultades para proporcionarse ese pasaporte!

Un simple permiso de circulación es hoy día suficiente; un permiso que acredite que uno no es un asesino, ni un condenado político, sino lo que se llama un hombre honrado en un país civilizado. Gracias al auxilio que me prestará nuestro cónsul en Tiflis, no tardaré en estar en regla con la administración moscovita. Esto es asunto de dos horas y dos rublos. Me consagro entonces, con mis cinco sentidos, a la exploración de la capital georgiana, sin tomar un guía. Les tengo horror. Hubiera sido capaz de conducir a cualquier extranjero por los dédalos de esta capital, tan minuciosamente estudiada antes. Esto es un don natural.

He aquí que caminando al azar veo, primero la *duma*, o sea el ayuntamiento, donde reside el *golova*, que es el alcalde. Si me hubierais hecho el honor de acompañarme, os hubiera dirigido hacia el paseo de Krasnoia-Gora, en la ribera izquierda del Koura, los Campos Elíseos, algo como el Tívoli de Copenhague o la feria del bulevar de Belleville, con sus *katchelis*, deliciosos columpios cuyo balanceo produce un mareo semejante al del barco; y por todas partes, por entre el laberinto de barracas, las mujeres con ropas festivas, con la cara descubierta, y por consiguiente georgianas o armenias pertenecientes al credo cristiano. Los hombres parecen Apolos de Belvedere, sencillamente vestidos, con aire altivo, y yo me pregunto si descenderán de príncipes... Ya habrá lugar de ocuparse de genealogía... Continuemos nuestra visita lo más aprisa posible. Un minuto perdido son diez líneas de correspondencia, y diez líneas son... esto depende de la generosidad del periódico y de su consejo de administración.

¡Pronto a la posada!... Allí pernoctan las caravanas que vienen de todos los puntos del continente asiático... Llega una, compuesta de mercaderes armenios, y otra sale, formada de traficantes de Persia y del Turquestán ruso. Hubiera querido llegar con la una o partir con la otra... No es posible, y lo lamento.

Desde la inauguración de los ferrocarriles transasiáticos apenas si se

encuentran esos interminables y pintorescos desfiles de viajeros a pie y jinetes, caballos, camellos, asnos y carretas. ¡Bah! No temo que mi viaje por el Asia Central padezca de falta de interés. Un corresponsal de *El Siglo XX* sabrá hacerlo interesante.

He aquí los bazares, con los mil productos de Persia, de China, de Turquía, Siberia y Mongolia; la profusión de telas de Teherán, de Chiraz, Kandahar o Kabul, maravillosos tapices de brillantes colores, sedas... que no valen lo que las sedas de Lyon.

¿Compraré algo? No: llevar bultos en mi viaje al Caspio y al Celeste Imperio sería muy molesto... ¡No! La maleta en la mano, el saco en bandolera, y mi traje de viaje bastarán... ¿Ropa blanca? Ya me la procuraré en el camino... A la inglesa...

Detengámonos delante de los célebres baños de Tiflis, cuyas aguas termales pueden alcanzar sesenta grados centígrados. Allí se practican los últimos perfeccionamientos del *massage* y toda la mecanoterapia. Me acuerdo de lo que ha dicho nuestro gran Dumas, en cuyas peregrinaciones no han faltado nunca incidentes; los inventaba según los necesitaba aquel precursor genial del periodismo.

Pero no tengo tiempo para hacerme masar.

¡Calla! *Hotel de Francia*. ¿Dónde no hay un Hotel de Francia?... Entro y pido de almorzar. Un almuerzo georgiano, regado con un vinillo de Kachelie que tiene fama de no emborrachar nunca, siempre que no se aspire al tiempo de beberlo, haciendo uso de unas botellas de anchos cuellos, en que la nariz entra antes que los labios. Éste es el procedimiento más del gusto de los naturales de la Transcaucasia. En cuanto a los rusos, generalmente sobrios, parece que les basta la infusión de té, no sin cierta adición de vodka, que es el aguardiente ruso por excelencia.

Yo, francés, y gascón por añadidura, me contento con beber mi botella de Kachelie, como bebimos en otro tiempo nuestro rico Châteaux-Lafitte, y cuando el sol brillaba aún sobre las costas de Pauillac. En realidad, ese vino del Cáucaso, aunque un poco agrio, acompaña convenientemente a la gallina cocida con arroz, llamado pilau, y permite encontrarle un sabor especial. Concluyo de almorzar y pago mi cuenta.

Acabemos de mezclarnos a los sesenta mil habitantes que contiene actualmente la capital de Georgia. Perdámonos por el laberinto de calles de población cosmopolita. ¡Cuántos judíos que se abrochan sus vestidos de derecha a izquierda, lo mismo que escriben, lo contrario de la raza aria! ¿Es que aquí los hijos de Israel son también los amos, como en todas partes? Dice un proverbio local que se necesitan seis judíos para engañar a un armenio: ¡y hay tantos armenios en estas comarcas transásicas!

Llego a una plaza enarenada, donde hay centenares de camellos con cuello extendido y las patas delanteras dobladas. Antes estas centenas eran millares; pero después de la construcción del ferrocarril Transcaspiano, que data de algunos años, la cifra de estos gibosos animales ha disminuido en una proporción notable. ¡Id a hacer competencia a los furgones del tren con tan pesados animales!

Bajando la pendiente de las calles desemboco en los muelles del *Koura*, cuyo lecho divide la ciudad en dos partes desiguales; a ambos lados álzanse las casas en forma de anfiteatro. En las márgenes están situados los barrios del comercio. Allí hay gran movimiento de mercaderes vinos, con sus odres inflados como globos, y aguadores con sus recipientes de piel de búfalo, a los que se ajustan tubos semejantes a trompas de elefantes.

Después, héme aquí errando a la ventura. *Errare humanum est*, como dicen los colegiales de Burdeos cuando pasean por los muelles del Gironda.

—Señor —me dice un judío jovencillo, mostrándome cierta casa de ordinario aspecto—. ¿Es usted extranjero? —¡Es claro!

—Entonces no pase usted delante de esa casa sin detenerse un instante y admirarla.

—¿Y qué tiene de admirable?

—Que en ella vivió el célebre tenor Satar, que daba el *do* de pecho.

¡Y qué bien le pagaban!

Le deseo que dé un *do* de pecho y se lo paguen aún mejor que al tenor y subo por la derecha del *Koura* a fin de contemplar la vista general.



En lo alto de la colina, y sobre una meseta donde un declamador recita a gritos versos de Saadi, el poeta favorito de los persas, me abandono a la contemplación de la capital transcaucásica. Lo que hago allí propongo volverlo a hacer en Pekín dentro de quince días; pero mientras llegan las pagodas y los yatnens del Celeste Imperio, he aquí lo que Tiflis ofrece a mis miradas: muros de ciudadelas, cúpulas y campanarios de templos de cultos diferentes; una iglesia metropolitana con su cruz griega, casas de construcción rusa, persa o armenia; pocos tejados y en cambio muchas terrazas; pocas fachadas adornadas, pero muchos balcones volados; dos zonas divididas: el barrio bajo, donde se ha refugiado el elemento georgiano, y el alto, más moderno, atravesado por un extenso y hermoso bulevar plantado de copudos árboles, entre los que se divisa el palacio del príncipe Bariatinsky. Allí hay todo un relieve incorrecto, caprichoso, imprevisto, una maravilla de irregularidad, limitado en el horizonte por el grandioso marco de las montañas.

Pronto serán las cinco; no tengo tiempo de entregarme al torrente de las frases descriptivas. Apresurémonos a volver a la estación.

Allí hay bastante afluencia de gente... Armenios, georgianos, mingrelianos, tártaros, kurdos, israelíes y rusos de las orillas del Caspio. Los unos vienen a tomar billetes directos para Bakú, los otros para las estaciones intermedias.

Aquella vez estaba yo en regla. Ni el empleado con cara de gendarme, ni los mismos gendarmes, hubiesen podido poner obstáculo a mi partida.

Me entregan un billete de primera clase, valedero hasta Bakú. Bajo al andén siguiendo mi costumbre, voy a instalarme en el rincón de un departamento muy confortable. Algunos viajeros suben a mi coche, en tanto que el populacho cosmopolita invade los vagones de segunda y tercera clase. Efectuada la visita del revisor, ciérranse las portezuelas. Un último silbido anuncia que el tren va a ponerse en marcha. De pronto se oyen gritos desesperados y entre ellos distingo estas palabras en alemán:

—¡Parad!... ¡parad!...

Bajo el cristal, y miro.

Un hombre gordo, con la maleta en la mano, sombrero casco en la cabeza

y con las piernas enredadas entre los pliegues de su hopalanda, va corriendo hasta perder el aliento. Llega retrasado.

Los empleados quieren sujetarle... pero ¡id a detener una bomba en mitad de su trayectoria! Aquella vez el derecho es vencido por la fuerza.

La bomba teutónica describe una curva muy bien calculada y va a el compartimiento vecino del nuestro, penetrando por la pórtezuela que un viajero complaciente tiene abierta.

El tren arranca en aquel momento. Las ruedas de la locomotora patinan al principio; después la velocidad se acelera. Partimos.

## II

Y para hablar con precisión, con tres minutos de retraso... Un corresponsal que no precisa, es como el geómetra que descuida llevar sus cálculos hasta la décima decimal. Este atraso de tres minutos ha permitido al alemán ser nuestro compañero de viaje... Tengo la idea de que este buen hombre me proporcionará asunto...; pero no es más que un presentimiento.

En aquella latitud, y en el mes de mayo, a las seis de la tarde, es de día. Consulto un horario, y el mapa que lo acompaña me hace conocer todo el itinerario, estación por estación, entre Tiflis y Bakú. No saber qué dirección lleva la locomotora, si el tren sube por el nordeste o baja por el sudeste, sería insoportable; tanto más, cuanto que, llegada la noche, no veré nada, no siendo nictálope como los búhos, las lechuzas y los murciélagos. Mi indicador me dice que la vía férrea sigue casi paralela a la carretera de Tiflis al Caspio, pasando por Saganlong, Poily, Elisabethpol Karascal, Aliat y Bakú, atravesando el valle de Koura. El ferrocarril sigue siempre en lo posible la línea recta; así sucede en Transgeorgia... Entre aquellas estaciones hay una, Elisabethpol, que hubiera visitado con gusto. Antes de recibir el despacho de *El Siglo XX*, había formado el propósito de permanecer en ella una semana. ¡Había yo leído descripciones de este punto tan llenas de atractivos! ¡Y no poder hacer alto más que cinco minutos, y esto entre las dos y las tres de la madrugada! En vez de encontrarme una ciudad resplandeciente bajo los rayos del sol sólo vería un vago conjunto, confusamente entrevisto a los pálidos rayos de la luna. Después de hojear el indicador, examiné a mis compañeros. Somos cuatro. No hay que decir que cada uno está en un ángulo. Yo voy de cara a la marcha y en la entrevista... En los dos ángulos opuestos se han sentado dos viajeros que deben de ser georgianos. Apenas han entrado, se han calado sus gorras y se han envuelto en sus mantas... Parecen pertenecer a esa raza privilegiada de los que duermen en el ferrocarril, y no se despertarán antes de la llegada a Bakú... ¡De éstos, pues, nada sacaré! Para ellos el vagón es una cama. Frente a mí hay un tipo muy distinto, que no tiene nada de oriental: de treinta y dos a treinta y cinco

años, cara con barbilla rojiza, mirada viva, nariz de perro de caza, boca que pide hablar, manos prestas a todos los apretones; fuerte, vigoroso, ancho de hombros y de poderoso torso. En la manera como se ha acomodado, después de haber colocado su saco de viaje y desdoblado su pañuelo, de vistosos colores, he reconocido al *traveller* anglosajón, habituado a los largos viajes, y que vive más en los ferrocarriles y a bordo de los barcos que en el *confort* de su *home*, admitiendo que tenga casa. Debe de ser un viajante de comercio... Observo que lleva bastantes alhajas, sortijas, alfiler de corbata, gemelos con vistas fotográficas, muchos dijes en la cadena del reloj... Aunque no tiene pendientes en las orejas ni anillo en la nariz, no me extrañaría que fuese americano, un yanqui. Ahora a mi negocio. ¿Acaso no es un deber de corresponsal que busca *interviews*, saber quiénes son sus compañeros de viaje, de dónde vienen y a dónde van?... Voy, pues, a comenzar por mi vecino de enfrente, lo que no me parece difícil, pues no piensa ni en dormir, ni en contemplar el paisaje iluminado por los rayos del sol poniente. Si no me engaño, debe de tener los mismos deseos de responderme que yo de preguntarle... Voy a lanzarme... Un temor me detiene... ¿Y si este americano (porque apostarí que lo es) resulta un cronista o corresponsal por cuenta de un *World* o de un *New-York Herald* y encargado de acompañar el tren directo del Gran Transasiático? Esto me disgustaría... Todo menos un rival. Mi vacilación se prolonga... ¿Le preguntaré o no? La noche se aproxima... Al fin me dispongo a abrir la boca cuando mi compañero me dice en mi lengua natal:

—¿Es usted francés?

—Sí, señor —le respondo en la suya.

Decididamente nos entenderemos. El hielo está roto... Y se intercambian preguntas y respuestas entre nosotros. Hay un proverbio en Oriente; dice: «Más preguntas hará un loco en una hora, que sabio en un año». Pero como ni mi compañero ni yo tenemos pretensiones de sabios, nos abandonamos a las preguntas mezclando los idiomas.

—*Wait a bit* —me dice mi americano.

Subrayo esta frase, que constituye una muletilla del americano.

—*Wait a bit*. Apostaría diez contra uno a que es usted corresponsal de algún periódico...

—Y ganaría usted. Sí, señor... Del *Siglo XX*..., y para seguir las peripecias de este viaje.

—¿Va usted hasta Pekín?

—Hasta Pekín.

—Como yo.

¡Esto era la que yo me temía!...

—¿Un colega, eh? —pregunto frunciendo el entrecejo con aire poco simpático.

—No..., tranquilícese usted... No haremos el mismo artículo.

—Claudio Bombarnac, de Burdeos, que tiene mucho gusto en viajar con usted.

—Fulk Ephrinell, de la casa *Strong-Bulbul and Co.*, de Nueva York, estado de Nueva York, U.S.A.

Perfectamente añadido lo de U.S.A.

Nos hemos presentado mutuamente. Yo como corresponsal de prensa, y él como corredor... ¿de qué? Es lo que me falta saber.

Continúa la conversación. Fulk ha viajado un poco por todas partes, ya se sabe... Un poco y algo más, según él dice. Conoce ambas Américas y casi toda Europa; pero va a Asia por primera vez... Habla... habla siempre con sus *wait a bit*, que lanza con facundia inagotable. ¿Acaso el Hudson tiene la misma propiedad que el Garona de hacer a la gente larga de lengua? He estado escuchando dos horas; casi no me ha dejado oír el nombre de las estaciones en cada parada; Saganlong, Poily y otras... Yo hubiese querido examinar el paisaje, débilmente iluminado por la luna, y tomar algunos apuntes; felizmente, mi compañero ha atravesado aquellas provincias y me indica los lugares, las poblaciones, los ríos y las montañas que se perfilan en el horizonte... Pero apenas si las veo... ¡Malditos ferrocarriles! Se parte, se llega, y no se ha visto nada del camino. Entonces yo exclamo:

—¡Cuánto más encantador es viajar en posta, en troika, en tarantas; con lo imprevisto del camino, la originalidad de las posadas, la charla consiguiente en las paradas, el trago de vodka de los yemtchiks..., y de cuándo en cuándo el encuentro con los honrados ladrones, cuya raza acabará por extinguirse!

—Señor Bombarnac —me pregunta Fulk—: ¿Pero se lamenta usted en serio de esas cosas?

—Muy en serio... Con las ventajas de la línea recta del ferrocarril perdemos lo pintoresco de la línea curva de las carreteras de otros tiempos... ¿Acaso la lectura de los relatos de viaje de hace cuarenta años por estas regiones no le agrada a usted? Viajando en ferrocarril, ¿cómo voy a ver una de esas aldeas donde viven los cosacos, mezcla de labriegos y soldados? ¿Cómo voy a asistir a uno de esos espectáculos que encantan al viajero, esos *djiquitovkas* ecuestres, con sus jinetes esgrimiendo sus sables descargando sus pistolas y que os escoltan cuando os ven en compañía de un alto funcionario moscovita, o de un coronel de la Staniza?

—Sin duda hemos perdido esas bellezas —repuso mi yanqui— pero gracias a estas cintas de hierro, que acabarán por rodear nuestro globo como los flejes de un barril, vamos en trece días de Tiflis a Pekín; si ha contado usted con incidentes para divertirse...

—Ciertamente, señor Ephrinell.

—¡Ilusiones, señor Bombarnac! Nada nos sucederá, *wait a bit!* prometo a usted el viaje más monótono, más prosaico, el más soporífero y más insustancial...; en fin, el menos variado... Tan llano como las estepas del Karakorum que el Gran Transasiático atraviesa en el Turquest y las llanuras del desierto de Gobi, que atraviesa en China.

—Pues allá veremos —dije yo—, porque viajo para solaz de mis editores.

—Mientras que yo viajo sencillamente para mis propios asuntos.

Y a tal respuesta sospecho que Fulk no será el compañero de viaje que yo había soñado. El tiene mercaderías que vender, y yo no tengo ni que comprar. Veo, desde luego, que de nuestro encuentro no resultan mayor intimidad en el trayecto. Debe de ser el tal uno de esos yanquis de los que

se han podido decir: «Cuando tienen un dólar entre los dientes imposible es arrancárselo...». Y yo no he de ser el que se lo arranque.

Sin embargo, si yo sé que él viaja por cuenta de la casa *Strong-Bulbul and Co.* de Nueva York, ignoro lo que es ésta casa. De dar crédito al corredor americano, parece ser que la razón social *Strong-Bulbul and Co.* debe de ser conocida del mundo entero; pero entonces ¿cómo es que no la conozco yo, yo discípulo de Chincholle, nuestro maestro? Estoy sobre ascuas, puesto que yo no he oído hablar jamás de la casa *Strong-Bulbul and Co.* Me proponía interrogar a Fulk sobre este particular, cuando me dice.

—¿Usted ha visitado los Estados Unidos de América, señor Bombarnac?

—No, señor.

—¿Iría usted alguna vez a nuestro país? —Es posible.

—Pues entonces no olvide usted explorar en Nueva York la casa *Strong-Bulbul and Co.* ¿Explorar?

—Esa es la palabra.

—Bueno, lo haré.

—Allí verá usted uno de los más notables establecimientos industriales del nuevo Continente.

—No lo dudo; pero ¿podría yo saber?...

—*Wait a bit*, señor Bombarnac —repuso Fulk Ephrinell animándose—. Figúrese usted un taller colosal, amplios edificios para montar y piezas, una máquina con fuerza de mil quinientos caballos, ventiladores que dan seiscientas vueltas por minuto, generadores que consumen toneladas de carbón diarias, una chimenea de una altura de cuatrocientos cincuenta pies, inmensos cobertizos para el almacenaje de productos fabricados, y que hacemos circular por las cinco partes del mundo. Un director general, dos subdirectores, cuatro secretarios, ocho subsecretarios, un personal de quinientos empleados y de nueve mil obreros, una legión de corredores como un servidor de usted, que recorren, Asia, África, América, Oceanía; en fin, un número de negocios que pasa anualmente de cien millones de dólares. Y todo esto, Bombarnac, todo esto para fabricar por millares... sí,

por millares...

En este momento, y bajo la acción de los frenos automáticos, la velocidad del tren disminuye. Al fin aquél se detiene.

—¡Elisabethpol! ¡Elisabethpol! —gritan el conductor y los empleados de la estación.

Nuestra conversación queda, pues, interrumpida. Yo, deseoso de estirar las piernas, bajo el cristal de mi lado y abro la portezuela. Fulk Ephrinell baja.

Héme aquí en el andén de una estación bien iluminada. Unos diez viajeros se han apeado. Cinco o seis de los georgianos se agolpan en los estribos de los coches. Diez minutos de parada. Es lo que el horario marca. A las primeras campanadas subo de nuevo al vagón, y después desde la portezuela, veo que mi sitio está ocupado. Sí; frente al americano se ha instalado una viajera, con esa despreocupación infinita, pro-anglosajonas. ¿Es joven o vieja? ¿Es guapa o fea? La oscuridad no me permite apreciarlo. De todos modos, la galantería francesa me impide ocupar mi antiguo puesto, y me siento junto a la viajera, que no trata de excusarse. En cuanto a Fulk Ephrinell, parece que duerme, y he aquí cómo me he quedado sin saber lo que fabrica por millares la casa *Strong-Bulbul and Co.* de Nueva York.

Parte el tren. Ya hemos dejado muy atrás Elisabethpol. Y bien, ¿qué he visto de esta encantadora ciudad de veinte mil habitantes, situada a ciento setenta kilómetros de Tiflis, sobre el Gandjat-chai, un tributario del Koura, y que yo había procurado estudiar antes de mi llegada? Nada había visto de sus casas de ladrillo, ocultas en la espesura; nada de sus curiosas ruinas; nada tampoco de su soberbia mezquita, construida en los comienzos del siglo XVIII, ni de su plaza del Maidán. Tampoco he podido contemplar los admirables plátanos poblados de cuervos y mirlos y que mantienen una temperatura soportable durante los rigurosos calores del estío. Apenas he visto las altas ramas iluminadas por los rayos de la luna. Tampoco he visto las argentadas y murmuradoras aguas del río a lo largo de la calle principal, y apenas si he vislumbrado algunas casa con sus jardinitos, y semejantes a pequeñas fortalezas almenadas. Sólo me queda el recuerdo de alguna indecisa silueta sorprendida entre las volutas de vapor de la locomotora... ¿Y por qué esas casas están siempre a la defensiva? Es que Elisabethpol era una plaza fuerte, expuesta en otro tiempo a los



frecuentes ataques de los lesgios del Chirván, y estos montañeses, a dar crédito a las historias más verídicas, parecen descender directamente de las hordas de Atila.

Era entonces cerca de la medianoche. El cansancio me invitaba al sueño, y, sin embargo, como buen corresponsal, no quería dormir más que cerrando un ojo y un oído.

No obstante, caí en esa especie de somnolencia que produce la trepidación de un tren en marcha, mezclada con silbidos desgarradores, con el ruido de los frenos y el fragor de los trenes que cruzan. Óyense los nombres de las estaciones durante las breves paradas, y el golpear de las portezuelas que se abren y cierran con sonidos metálicos...

¡Geran, Varvara, Oudjarry, Kiourdamir, Klourdane! En seguida Karasoul, Navagi... Me levanto; pero como mi sitio de antes está ocupado me es imposible mirar a través del cristal.

Entonces me pregunto qué habrá bajo aquel montón de faldas y velos que veo en mi sitio usurpado. Pregunta sin respuesta. ¿Será aquella mujer mi compañera de viaje hasta el término del Gran Transasiático? ¿Cambiaré con ella mi saludo en las calles de Pekín? Mi pensamiento va, de mi compañera, a mi compañero, que ronca en competencia con los ventiladores de la casa *Strong-Bulbul and Co.* ¿Y qué diablos se fabricara en aquella inmensa fábrica? ¿Puentes de hierro o de acero? ¿Locomotoras? ¿Planchas de blindaje? ¿Calderas de vapor o bombas de misas? Por lo que mi americano me ha dicho, me la figuro como una rival de *Zeusot, Cokerill* o *Essen*; algún formidable establecimiento industrial de los Estados Unidos de América, a no ser que lo que me ha contando ...porque Fulk no parece ser *vert*, como se dice en su país, lo que significa que no es un inocente.

Me parece que ahora me duermo poco a poco con un sueño de plomo... Sustraído a las influencias exteriores, ya no oigo ni la estentórea respiración de mi yanqui. Llega el tren a la estación de Aliat... Diez minutos de parada; y sin que me dé cuenta de ello, vuelve a partir. Lo siento, por que Aliat es un puertecito donde hubiera podido contemplar la primera vista del Caspio... entrever aquellas comarcas arrasadas por Pedro el Grande... Como si dijéramos, que allí había tema para dos columnas de crónica histórico-fantástica, con ayuda del Bouillet y del Larousse... Aun no habiendo visto nada de aquel país, ni de su capital, no

es difícil dar rienda suelta a la imaginación.

—¡Bakú! ¡Bakú!

Estos gritos me despiertan. Son las siete de la mañana.



El barco no debía salir hasta las tres de la tarde. Los compañeros de viaje que se disponían a atravesar el Caspio se apresuraron a correr hacia el puerto. Se trataba, en efecto, de lograr un camarote y de procurarse sitio en los salones del paquebote.

Fulk Ephrinell me ha dejado precipitadamente, diciéndome:

—No puedo perder un instante. Tengo que ocuparme del transporte de mi equipaje.

—¿Tiene usted mucho?

—Cuarenta y dos cajas.

—¡Cuarenta y dos cajas! —exclamo.

—Lo que siento es no tener el doble. Con permiso de usted...

No hubiera mostrado más apresuramiento si hubiese tenido que hacer una travesía de ocho días, en lugar de veinticuatro horas, atravesando el Atlántico, en vez del Caspio.

Podéis creerme si os digo que el yanqui no pensó un instante en ofrecer su mano a nuestra compañera para ayudarla a bajar del vagón. Yo lo hago... La viajera se apoya en mi brazo y salta... No: pone lentamente el pie en tierra. Por toda recompensa, recibo un *thank you, sir*, pronunciado con voz seca, y de marcado acento británico.

No sé dónde ha dicho Thackeray que una dama inglesa bien educada es la más completa de las obras de Dios en la tierra. No deseo más que comprobar dicha galante afirmación en mi compañera. Se ha levantado el velo... ¿Es joven o vieja? Con estas inglesas no se sabe nunca. Parece tener veinticinco años: el color de las hijas de Albión, desgarrada; falda pomposa como una marea equinoccial; aunque por sus azules ojos parece miope, no usa gafas. La saludo inclinándome, y ella me honra con un

movimiento de cabeza que no pone en juego más que las vértebras de su largo cuello, y con paso regular se dirige hacia la puerta de salida. Probablemente me la encontraré junto al paquebote. Por mi parte no pienso llegar al puerto hasta la hora de partir. Tengo medio día para visitar Bakú, y ya que el azar me ha traído en mis peregrinaciones aquí, no pienso perder una hora.

Es posible que el nombre de Bakú no despierte la curiosidad del lector si le digo que Bakú es la villa de los *guebres*, la ciudad de los *tírsis*, la metrópoli de los adoradores del fuego, es posible que su imaginación se inflame.

Circundada de triple muralla negruzca y ahumada, dicha población está situada junto al cabo Apcheron y las últimas estribaciones de la cordillera del Cáucaso... Bueno, vamos a ver: ¿estoy en Persia o en Rusia? Puesto que Georgia es provincia rusa, en Rusia estoy, a no dudar; pero dado el aspecto de Bakú, es de creer que estoy en Persia. Allí visito un palacio de los khanes, de puro estilo arquitectónico de tiempo de Schahsar y de Scheherazade, *hija de la Luna*, su espiritual narradora; un palacio cuyas finas esculturas están tan frescas cual si acabasen de recibir a último golpe del cincel. Ya no se ven aquellos ventrudos tejados de káoscú la Santa, sino que allá lejos diviso esbeltos minaretes en las espigas de una antigua mezquita, donde se puede penetrar sin quitarse el alzado; pero es cierto que el muecín ya no recita los versículos del Coran al toque de oración. Los barrios de Bakú son rusos en su aspecto y en sus costumbres, con sus casas de madera sin resto alguno de color Kiental; tiene una estación imponente, digna de una gran ciudad de Europa o de América, y al final de sus calles un puerto de aspecto moderno, cuya atmósfera se llena de los humos de hulla arrojados por las chimeneas de los paquebotes. Ocurre preguntar: ¿por qué usar este carbón en la ciudad del petróleo? ¿Por qué aquel combustible, puesto que el suelo árido y pelado del Apcheron, del que no sale más que el ajenjo del Ponto, es tan rico en hidrocarburo?

Fenómeno verdaderamente maravilloso: ¿queréis un aparato instantáneo de alumbrado o calefacción? Nada más sencillo. Haced un agujero en el suelo, el gas brota, encendedlo. Es un gasómetro natural, al alcance de todas las fortunas. Hubiera deseado visitar el famoso santuario de Atesh-Gah; pero está a 22 *verstas* de la ciudad, y me falta tiempo. Allí brilla eternamente el fuego, conservado desde hace muchos siglos por sacerdotes parsis, procedentes de la India, y a los que les está prohibido

comer carne. En otros países estas personas serían tratadas de vegetarianas.

Esta palabra me recuerda que no he almorzado, y como suenan las once, me dirijo hacia la fonda de la estación, donde seguramente no pienso conformarme con el régimen alimentario de los parsis de Atesh-Gah. En el momento en que entro en el comedor, sale de él precipitadamente Fulk Ephrinell.

—¿No almuerza usted? —le pregunto.

—Ya lo he hecho.

—¿Y sus paquetes?

—Aún me quedan veintinueve que llevar a bordo. Créame usted, no tengo un instante libre. Cuando se representa a la casa *Strong-Bulbul and Co.*, que expide semanalmente cinco mil cajas de sus productos...

—Vaya usted, vaya usted, señor Ephrinell; ya nos encontraremos a bordo. Un momento: ¿ha encontrado usted a nuestra compañera de viaje?

—¿Qué compañera? —pregunta Fulk.

—Sí, hombre, aquella señora joven, que ocupó mi sitio en el vagón.

—¡Ah! ¿Pero había una señora joven con nosotros?

—Sí, señor.

—Pues, amigo Bombarnac, ahora lo sé.

Y el americano abre la puerta, atraviesa el umbral y desaparece. Creo que antes de llegar a Pekín sabré cuáles son los productos de la casa *Strong-Bulbul and Co.* de Nueva York.

¡Cinco mil cajas por semana! ¡Qué fabricación y qué despacho! Concluido el almuerzo, me pongo en marcha. Durante mi paseo, he podido admirar algunos magníficos *lesghiens* con su *tcherkesse* gris, sus cartucheras, su *bechmet* de seda roja viva, sus polainas bordadas de plata, alpargata, el *papak* blanco a la cabeza; el largo fusil al hombro, el *schaska*, y el *kandjjar* a la cintura. Un hombre arsenal, en suma, como hay hombres orquesta.

De soberbio aspecto, deben de causar un efecto maravilloso en las revistas ante el emperador de Rusia.

Son ya las dos: debo dirigirme hacia el embarcadero; pero antes he de pasarme por la estación donde he dejado mi equipaje.

Héme aquí ya con mi maleta en una mano y el bastón en la otra, y me encamino por una de las calles que bajan hacia el puerto. Al volver plaza y cerca del lugar en que la muralla da acceso al muelle, llaman mi atención, no sé por qué, dos personas. Es una pareja con ropa de viaje: el hombre representa de treinta a treinta y cinco años; la mujer, de veinticinco a treinta. El primero es moreno y de pelo ya canoso, horrible fisonomía, mirada viva, audaz, fácil, y con cierto balanceo de caderas. La mujer es una rubia, aún bastante linda, y de cabellos alborotados, que cubre una capota. Lleva un guardapolvo que no es de buen gusto, ni por su corte anticuado ni por su extraño color. Al parecer, esta pareja es un matrimonio que acaba de llegar por el ferrocarril de Tiflis; y si mi instinto no me engaña, son dos franceses. Les observo con curiosidad; ellos no hacen caso de mí. Van muy ocupados para verme. Llevan en las manos y en los hombros sacos, cojines, mantas, bastones, paraguas y sombrillas; todo lo que se pueda imaginar en bultos pequeños, que no quieren facturar en el paquebote. Siento vivos deseos de ayudarles. ¿Acaso no es una feliz y rara coincidencia encontrar franceses fuera de Francia? En el momento en que voy a hablarles, aparece Fulk, y me arrastra consigo, dejando detrás a la pareja. No importa. Ya me los encontraré en el paquebote y haremos conocimiento de la travesía.

—Y bien —pregunto al yanqui—: ¿Cómo va ese embarque de su cargamento?

—Vamos con la caja treinta y siete, señor Bombarnac.

—¿Y no ha habido novedad?

—Ninguna.

—¿Y qué lleva usted en las cajas?

—¡Ah! ¿Qué qué tienen? ¡La treinta y siete! ¡Hasta luego!

Y corre al encuentro de un camión que desemboca en el muelle.

Hay allí un movimiento considerable; toda la animación de las partidas y las llegadas. Bakú es el puerto más frecuentado y seguro del Caspio. No puede temer la competencia de Derbent, situado más al norte. Bakú absorbe casi todo el tráfico marítimo de dicho mar, o, por mejor decir, de dicho gran lago, sin comunicación con otros mares. No hay que decir que el establecimiento de Ouzoun-Ada, en el litoral opuesto, ha centuplicado el tránsito por Bakú; el ferrocarril transcaspiano, abierto para la circulación de viajeros y mercancías, es la nueva vía que une Europa con el Turquestán.

En un plazo próximo quizás, un segundo camino seguirá por la frontera persa, enlazando los ferrocarriles de la Rusia meridional con los de la India inglesa, lo que evitará a los viajeros la navegación por el Caspio; y en cuanto este inmenso lago se haya desecado por la evaporación, ¿por qué no ha de poderse tender una vía férrea por el arenoso lecho, que permita ir dos trenes, evitando el trasbordo de Bakú a Ouzoun-Ada? En tanto se realiza este *desiderátum*, es necesario embarcarse, y esto es lo que me dispongo a hacer en numerosa compañía. Nuestro paquebote se llama *Astara*, de la compañía Cáucaso y Mercurio. Es un gran vapor de ruedas que hace aquella travesía tres veces por semana. Ancho de casco, está dispuesto para poder transportar gran cantidad de mercancías, y parece que al construirlo se ha tenido más en cuenta la comodidad de los fardos que la de los pasajeros. Pero, en fin, no hay lugar para mostrarse exigente, tratándose de una navegación de veinticuatro horas.

Cerca del embarcadero, gran tumulto de gente, unos que parten y otros que ven partir, de la población cosmopolita de Bakú. Observo que la mayor parte de los viajeros son turcomanos. Seremos unos veinte europeos, algunos persas y dos prototipos del Celeste Imperio, que van, seguramente, a China.

El *Astara* está literalmente lleno de mercancías; la cala no ha bastado, y ha habido que utilizar la cubierta para acomodar el cargamento. La popa es para los pasajeros. Echado el puentecillo hasta la proa, resulta todo hacinado de fardos, resguardados con lonas embreadas contra los golpes de mar. Allí están los bagajes de Fulk Ephrinell. Ha mostrado la enérgica actividad de yanqui decidido a no perder de vista un precioso material constituido por cajas cúbicas de una altura de dos pies, recubiertas de cuero cuidadosamente barnizado, y sobre el que se leen estas palabras en letras de molde: *Strong-Bulbul and Co.*, de Nueva York.

—¿Están ya todas sus mercaderías a bordo? —pregunto al americano.

—Ahora llega la caja cuarenta y dos —me responde.

En efecto, un mozo que entra por la puerta del embarcadero la lleva a la espalda. Se me antoja que aquél anda algo inseguro... Debe de haber bebido mucho vodka.

—*Wait a bit!* —grita Fulk; y después, para ser mejor comprendido, dice en buen ruso:

—¡Cuidado!... ¡Mucho cuidado!

Consejo excelente, pero tardío. El mozo acababa de dar un traspies, y la caja cae felizmente por encima de la borda del *Astara*. Se abre en dos partes y una gran cantidad de paquetitos cuya envoltura se desgarran, esparcen su contenido por el puente. ¡Qué grito de indignación ha lanzado Fulk Ephrinell! ¡Y buen puñetazo ha administrado al torpe mozo!

—¡Mis dientes! ¡Mis dientes! —repite con voz desesperada. Y se arrastra para recoger los pequeños pedazos de marfil artificial esparcidos por allí.

Yo, en tanto, no puedo contener la risa. ¡Sí!... ¡Son dientes lo que fabrica la casa *Strong-Bulbul and Co.*, de Nueva York! ¿Para proveer de ellos a las cinco partes del mundo es para lo que funciona la gigantesca fábrica, que remite cinco mil cajas por semana? ¡Aquella máquina de mil quinientos caballos consume cien toneladas de carbón diarias, fabrica la primera materia para los dentistas del Antiguo y Nuevo Continente, hasta para los de Chica! ¡Esto sí que es americano!

Vamos a ver: ¿no se dice que la población del globo es de mil cuatrocientos millones de almas? Pues bien, a treinta y dos dientes por individuo hacen cerca de cuarenta y cinco mil millones; si hay, pues, ocasión para reemplazar todos los dientes naturales por los artificiales, la casa *Strong-Bulbul and Co.* no podrá dar abasto.

Mas dejemos a Fulk Ephrinell correr junto a los odontológicos tesoros de su caja cuarenta y dos. Suena el último toque. Todos los pasajeros estamos a bordo. El *Astara* va a largar amarras... De repente, se oyen gritos hacia el muelle. Los reconozco porque los he oído en Tiflis cuando iba a salir el tren de Bakú... Es el alemán de entonces... Ya viene



sofocado... Corriendo... No puede más... La pasarela ha sido retirada y el paquebote empieza a moverse. ¿Cómo se va a embarcar aquel pasajero retrasado? Felizmente, un calabrote echado a popa del *Astara* mantiene aún el barco junto al muelle. El alemán aparece en el momento en que dos marineros maniobran con las amarras. Le dan la mano y le ayudan a saltar a bordo.

Decididamente, aquel grueso alemán está acostumbrado a tales lances. Mucho me sorprenderá que llegue a su destino.

Ya repuesto, el *Astara* se pone en marcha, y bajo la acción de sus potentes ruedas muy pronto está fuera del canalizo. A unos cuatrocientos metros se agita la superficie del agua con una especie de hervor profundo. Yo me hallaba entonces cerca del costado de babor, a popa, con un cigarro en la boca, y contemplaba cómo iba desapareciendo el puerto tras el cabo Apcheron, mientras la cordillera del Cáucaso subía al oeste del horizonte. Apuro entre los labios la punta de mi cigarro, y después de las últimas fumadas, lo arrojo por encima de la borda. En el momento de caer al agua, una sábana de fuego se propaga en torno al casco del buque. Es que aquel citado hervor proviene de un manantial submarino de petróleo, y aquel fragmento de cigarro ha sido suficiente para inflamarlo... Se oyen algunos gritos... El *Astara* rueda en medio de volutas de fuego; pero un golpe de timón nos aleja de aquel manantial terrible y el peligro desaparece. El capitán ha venido hacia popa, y se limita a decirme con tono frío:

—Ha cometido usted una imprudencia.

Yo respondo, como se tiene por costumbre en semejantes circunstancias.

—Capitán... No sabía... Le aseguro a usted que no sabía...

En esto, detrás de mí suena una voz seca y desabrida, que me dice:

—Hay que saber de todo, señor.

Me giro... Es la inglesa quien me ha dado esta lección.

## IV

Suelo desconfiar de las impresiones de viaje. Estas impresiones son subjetivas (empleo esta palabra porque está de moda, aunque nunca he sabido lo que significa). Un hombre alegre, verá alegremente las cosas; un hombre triste las verá tristemente.

Si a Demócrito se le hubiesen antojado encantadoras las márgenes del Jordán y las playas del Mar Muerto, Heráclito, en cambio, hubiera encontrado feos los panoramas de la bahía de Nápoles y de las playas del Bósforo. Soy feliz por naturaleza (perdóneseme el que hable de mí mismo). Es raro que la personalidad del autor no aparezca en lo que escribe; y si no, veanse Hugo, Dumas, Lamartine y tantos otros. Shakespeare es una excepción —pero yo no soy Shakespeare, como tampoco Lamartine, Domas o Hugo—.

Sin embargo, por enemigo que yo sea de las doctrinas de Schopenhauer y de Leopardi, he de confesar que las orillas del Caspio me han parecido monótonas y tristísimas. En aquel litoral no hay vegetación ni aves; no parece que se está en el mar. Y si bien el Caspio no es otra cosa que un lago a veintisiete metros bajo el nivel del Mediterráneo, no dejan de agitarlo violentas tempestades. Allí, como dicen los marinos, un barco no tiene escape. ¡Y que es un centenar de leguas de ancho! Pronto se está en la costa hacia el oeste o hacia el este, y ni en la parte de Asia ni en la parte de Europa hay gran número de puertos de refugio.

A bordo del *Astara* vamos unos cien pasajeros; no pocos de ellos oriundos del Cáucaso, que comercian con el Turquestán, y que sólo nos acompañarán hasta las provincias orientales del Celeste Imperio.

Ya hace algunos años que el ferrocarril transcaspiano corre entre Ouaoun-Ada y la frontera china, y sólo entre dicho puerto y Samarkanda hay más de sesenta y tres estaciones. En este trayecto deben de dejar el tren la mayor parte de los viajeros. Nada me importan éstos, y no me ocuparé en estudiar sus personas. Suponed que uno de éstos sea interesante: ¿a qué molestarme en estudiarle hasta el fondo, si a lo mejor me deja?

No: reservo toda mi atención para los que hagan el viaje completo. Ya tengo a Fulk Ephrinell, y quizás a la encantadora inglesa, que me parece que va a Pekín. Y encontraré más compañeros de viaje en Ouzoun-Ada. En lo que concierne a la pareja francesa, aún no puedo decir nada; pero antes de acabar la travesía ya procuraré saber algo respecto de ella. También tengo a los dos chinos, que van a su país, evidentemente... Si yo conociese sólo cien palabras del *Kouan-hoa*, que es la lengua que se habla en el Celeste Imperio, quizá pudiese sacar algún partido de las curiosas caras de abanico de estos chinos. Pero lo que me hacía falta era un personaje algo legendario, algún héroe misterioso que viajase de incógnito, gran señor o bandido... En fin, no olvidemos nuestro doble papel de corresponsal para los hechos, e *interviewer* para las gentes... a tanto la línea, teniendo cuidado en la elección; de una buena elección depende una buena suerte.

Bajo por la escalera a popa: allí no hay sitio; los camarotes están ya ocupados por los pasajeros y las pasajeras, temiendo al mareo y al vaivén. Acostados desde su entrada a bordo, no se levantarán hasta que el barco atraque en los muelles de Ouzoun-Ada. A falta de camarotes, otros viajeros se han instalado en los divanes; rodeados de bultos y paquetes, difícilmente pueden moverse. ¡Vayan ustedes a buscar un tipo novelesco entre estos durmientes amenazados de mareo! Por mi parte, tengo la intención de pasar la noche en cubierta, y subo por la chupeta; allí está el americano acabando de ordenar su caja rota.

—¿Querrá usted creer —exclama—, que el tío borracho aquel ha tenido el valor de pedirme propina?

—¿Se le ha perdido a usted algo, señor Ephrinell?

—No, felizmente.

—Y dígame usted: ¿cuántos dientes lleva usted a China en esas cajas?

—Un millón ochocientos mil, sin contar las muelas del juicio.

Y Fulk Ephrinell se ríe de aquella broma, que ha debido de repetir muchas veces. Le dejo, y me voy por el puentecillo. El aspecto del cielo es hermoso; corre un norte fresco. A lo largo se ven bandas verdosas en la superficie del mar. Puede que la noche sea más dura de lo que se

suponía. A proa se ven numerosos pasajeros, turcomanos andrajosos, kirghizes, mujiks sin duda emigrantes, pobre gente, en fin, echada sobre la obra muerta. Casi todos fuman, o comen las provisiones que han llevado para la travesía. Otros buscan en el sueño un descanso a sus fatigas; quizás la manera de engañar el hambre.

Me dan ideas de irme a pasear por entre aquellos grupos... Parezco un cazador que mueve los matorrales para levantar pieza. Allí, entre los montones de paquetes, semejo un carabinero en funciones.

Una caja muy grande, de madera blanca y recubierta de lona, atrae mi atención. Tendrá una altura de un metro ochenta, por otro de anchura y profundidad. La han colocado allí con el cuidado que exigen estas palabras escritas en ruso en sus tapas:

«Espejo. Frágil. Cuidado con la humedad»; y las indicaciones: «Alto-bajo,» que han sido observadas. Después, la dirección de este modo: Señorita Zinca Klork, Avenida Cha-Coua, Pekín, Provincia de Petchili, China.

Esta Zinca Klork, como su nombre indica, debe de ser una rumana que aproveche el tren directo del Gran Transasiático para que le envíen espejos. Y yo me pregunto: ¿es que en los almacenes del Imperio del Medio falta este artículo? Entonces, ¿cómo hacen las bellas hijas del Celeste Imperio para admirar sus rasgados ojos y el edificio de su cabellera?

La campana da el toque para la comida de las seis de la tarde. El *dining-room* está en proa. Bajo, y encuentro la mesa ya dispuesta con unos cuarenta comensales.

Fulk Ephrinell se ha instalado hacia el centro del salón. Me hace señas para que me siente a su lado en un sitio libre, y yo me apresuro a ello.

No sé si será casualidad; pero la viajera inglesa está sentada a la izquierda de Fulk Ephrinell, que habla con ella, y que cree deber presentármela.

—Miss Horacia Bluett —me dice.

Enfrente veo a la pareja francesa, muy ocupados ambos leyendo el menú. Al otro extremo de la mesa, y en la parte por donde vienen los platos (lo

que le permite servirse el primero), está el viajero alemán. Hombre robusto, de cara llena, pelo rubio, barba rojiza, manos hinchadas, nariz larga que recuerda la trompa del elefante. Tiene ese aire *sui generis* de los oficiales de la *landsturm*, y le amenaza una obesidad precoz. Yo le digo a Fulk Ephrinell:

—Esta vez no se ha retrasado.

A lo que el americano me responde:

—En el imperio alemán no se falta nunca a la hora de comer.

—¿Sabe usted cómo se llama ese alemán?

—Sí; es el barón Weisschnitzerdörfer.

—¿Y va con ese nombre hasta Pekín?

—Hasta Pekín. Como el mayor ruso que se ha sentado junto al capitán del barco.

Miro al personaje en cuestión. Tipo marcado moscovita, de unos cincuenta años, canoso, fisonomía agradable. Pienso: «Yo sé ruso; él sabrá francés. Quizá sea ese el compañero de viaje que busco».

—¿Y dice usted que es un mayor?

—Sí. Médico del ejército ruso. Se llama Noltitz.

Decididamente el americano, aunque no es corresponsal de prensa, esta mejor informado que yo. Todos comen con gran comodidad, pues el balanceo es poco sensible. Fulk Ephrinell está muy embebido en la conversación con miss Horacia. Comprendo que hay alguna aproximación entre ambos temperamentos anglosajones. En efecto: si Fulk es corredor en dientes, la otra es corredora en pelo. Miss Horacia Bluett representa una importante casa de Londres, la casa *Holmes-Holme*, a la quee expide el Celeste Imperio dos millones de cabelleras femeninas anualmente. Dicha señora va a Pekín a fundar un despacho por cuenta de a casa *Holmes-Holme*, almacén general de los productos recogidos de las cabezas de las súbditas... y sin duda también de los súbditos del Hijo del Cielo. Este negocio se presenta en condiciones tanto más favorables, cuanto que la sociedad secreta del «*Loto azul*» tiende a la supresión de la

coleta, emblema de los chinos y de los tártaros manchúes. Y a mi se me ocurre lo siguiente. «Vamos, es un cambio muy equitativo: China envía su pelo a Inglaterra, América le envía los dientes; ventajas del librecambio». Hace un cuarto de hora que estamos a la mesa. No ha sobrevenido accidente alguno. El viajero barbilampiño y su rubia compañera parecen escuchar cuando hablamos en francés; muestran evidente satisfacción y visibles deseos de mezclarse en nuestra conversación. De suerte que no me he engañado, son compatriotas; pero ¿qué gente será?

El balanceo aumenta; se mueven los platos en los huecos de la mesa, los cubiertos entrechocan, las copas vierten parte de su contenido, las lamparas colgantes oscilan, buscando la vertical; o, por mejor decir, es la mesa, nuestros sitios, los que obedecen a los caprichos del vaivén; efecto curioso de observar cuando se tiene el corazón bastante marino para no sufrir.

—Parece que el buen Caspio empieza a sacudirse las pulgas —me dice el americano.

—¿Se marea usted? —le pregunto.

—Yo... —me dice—, no más que un delfín —y dirigiéndose a su vecina, añade:

—¿Y usted, *miss*?

—Nunca, responde ella.

Enfrente de nosotros la pareja cambia algunas palabras en francés.

—¿Te pones mala?

—No, Adolfo; todavía no; pero si esto continúa, me parece...

—Bueno, Carolina; será preciso subir al puente. El viento ha saltado al este, y el *Astara* no tardará en meter el pico entre sus plumas.

Esta manera de expresarse indica que el señor Caterna, que así se llama, es marino, o ha debido de serlo.

Ahora se comprende el movimiento que hace con las caderas cuando anda.

Aumenta más el balanceo, y la mayor parte de los comensales no pueden soportarlo. Pasajeros y pasajeras, en número de unos treinta, se han levantado de la mesa para ir sobre cubierta a respirar el aire libre. Eso les pondrá bien.

Quedamos en el comedor unas diez personas, contando al capitán, con el cual habla tranquilamente el mayor Noltitz. Fulk Ephrinell y miss Bluett parecen hallarse muy habituados a los accidentes de la navegación. El barón alemán come y bebe como si estuviera sentado en una cervecería de Munich o de Frankfurt; con el cuchillo en la mano derecha y el tenedor en la izquierda, cortando pedacitos de carne bien llena de sal y de pimienta, y remojada en salsa, que va introduciendo entre sus labios peludos con el extremo de su cuchillo... ¡Puf! ¡Qué ordinario! De todas maneras, él engulle y no pierde un bocado de la comida, a pesar de todas las sacudidas del barco.

Un poco más lejos se hallan los dos hijos del Celeste Imperio. Los observo con gran curiosidad: el uno es joven, de aire distinguido, de unos veinticinco años, de fisonomía agraciada, no obstante su cara amarillenta y sus rasgados ojos. Sin duda debe a su permanencia durante algunos años en Europa, haber tomado de ella sus maneras y hasta su traje. Su bigote es sedoso, espiritual su mirada; su peinado, más francés que chino. Me parece hombre de carácter jovial, y, empleando una metáfora de su país, sospecho que no debe de subir con frecuencia a la Torre de los Pesares. Por el contrario, su compañero tiene aspecto burlón, y parece enteramente un muñeco de porcelana, de cabeza movable; de cincuenta a cincuenta y cinco años, de aspecto canijo, lo alto del occipucio medio rasurado; por la espalda le cuelga la trenza. El traje tradicional con su falda, su túnica, su cinturón, su pantalón bombacho, sus babuchas multicolores. Este hombre pertenece a la clase *verde* china. No puede resistir el mareo, y después de una sacudida violenta de la embarcación, se levanta y desaparece por la escalera. El joven chino grita, tendiéndole un librito que ha dejado sobre la mesa:

—¡Cornaro!... ¡Cornaro!

¿Qué significa esta palabra italiana en boca de un oriental? ¿Acaso este chino habla la lengua de Boccaccio? *El Siglo XX* tiene derecho a saberlo, y lo sabrá.

La señora Caterna se levanta muy pálida y va en dirección a cubierta, seguida por su esposo. Acabada la comida, dejo en conversación a Fulk Ephrinell y miss Bluett, que hablan de corretajes y precios, y me voy a pasear por la popa del *Astara*. Es noche casi cerrada. Algunas nubes corren rápidamente, barridas por el viento del este, y allá, en las altas zonas del cielo y a través de los jirones, apuntan algunas estrellas. La brisa refresca. El farol del trinquete se balancea; su luz tiembla, y los dos fanales, obedeciendo al movimiento, proyectan sobre las olas sus alargadas luces verdes y rojas.

Pronto se reúne conmigo Fulk Ephrinell. Como Horacia se ha ido a su camarote, él va en busca de un sitio en el diván, al salón de popa. Nos damos las buenas noches y nos separamos. Yo, por mi parte, envuelto en mi manta, me acurrucaré en cualquier rincón del puente y dormiré como un marinero franco de servicio.

Son las ocho. Enciendo un cigarro, y con las piernas muy separadas para asegurar el centro de gravedad contra el balanceo, me paseo. En la cubierta no hay pasajeros de primera; así es que casi me encuentro solo. Sobre la cubierta pasea el segundo de a bordo, vigilando al timonel, que se halla junto a él, en el gobernalle.

Las paletas de las ruedas baten el agua con violencia, produciendo ruido de truenos. Un humo espeso sale del tubo de la chimenea, entre penachos de chispas. A las nueve la oscuridad es total. Trato de indagar con la mirada para ver si a lo largo se divisa la luz de algún barco. Nada... El Caspio es poco frecuentado. Sólo se oyen gritos de aves marinas, gaviotas y otras que se abandonan a los caprichos del viento. Así las cosas, y mientras estoy paseando, me asalta una idea. ¿Terminaré mi viaje sin poder sacar cosa de provecho para el periódico? La dirección me exigiría responsabilidad, y con razón. ¿Qué? ¿No va a pasar nada de Tiflis a Pekín? Evidentemente, será culpa mía. Estoy decidido a todo para evitar semejante fracaso.

Cuando voy a sentarme en uno de los bancos de popa del *Astara* son las diez y media. Pero con la fuerte brisa que se levanta, no es posible permanecer allí... Me voy, pues, a proa, cogiéndome a la borda; bajo el puente, entre los tambores, el viento me sacude con tal violencia, que tengo que buscar refugio a lo largo de la muralla de fardos recubiertos de lona. Allí busco un lugar a propósito; me abrigo bien con mi manta, y apoyando la cabeza en la embreada lona, no tardo en dormirme. Pasado



cierto tiempo, que no puedo precisar, me despierta un ruido extraño. ¿Qué es eso? Escucho con atención. Parece un rugido a mi lado.

—Algún pasajero de proa... —preciso—. Se habrá metido entre las cajas, bajo la lona, y duerme como un bendito en su camarote improvisado.

A la luz que se filtra por la parte inferior del farol de bitácora, no veo nada... Escucho de nuevo... El ruido ha cesado... Miro otra vez... Nadie hay en aquella parte del puente; los pasajeros de segunda se han acostado en la proa... Vamos, habré soñado... Vuelvo a echarme...

¡Caramba!... Ahora no hay error posible. De nuevo el gruñido... Y seguramente sale de la caja en que apoyo la cabeza... ¡Vive Dios!, me digo; ahí dentro hay un animal.

¡Un animal! ¿Un perro? ¿Un gato? No. ¿Para qué iban a meter un animal doméstico en esa caja? ¿Entonces será una fiera? ¿Una pantera? ¿Un tigre? ¿Un león? Me lanzo sobre esta pista. ¿Acaso son fieras para alguna colección o para algún sultán del Asia Central?... ¿De forma que aquello es una jaula?... ¿Y si se abre, y la fiera se precipita sobre cubierta?... ¡Qué peripecia! Ya tengo original para el periódico. Y ved adonde puede llegar la excitación cerebral de un corresponsal en ejercicio... Es preciso, cueste lo que cueste, que yo sepa a quién se envía esa fiera... Si va destinada a Ouzoun-Ada o a China misma. La dirección debe estar escrita en el cajón. Saco una cerilla larga, la froto, y como el viento me da de espaldas, la llama se mantiene recta... ¿Qué es lo que veo? Pues... nada; que el cajón que contiene la fiera, es precisamente el mismo en que dice: «Señorita Zmca Klork, Avenida Cha-Coua, Pekín-China».

¡La fiera *frágil!* ¡Cuidadito con la humedad para el león! ¿Con qué propósito la señorita Zinca Klork (y que debe de ser bonita, porque es rumana, sin duda es rumana); con qué objeto se la expide una fiera metida en una caja y con aquella dirección?... Razonemos, en vez de divagar. Es evidente que el animal que hay ahí tiene que comer y beber... Ahora bien: desde Ouzoun-Ada hasta la capital de China se emplean once días en atravesar Asia. ¿Quién le va a dar de comer y de beber, si no debe salir de la jaula? Los empleados del Gran Transasiático sólo tendrán para dicha fiera las atenciones delicadas que el transporte de un espejo exige, puesto que así va declarado, y morirá de inanición. Todas estas cosas se agitan en mi espíritu, y mis ideas se embrollan. «¿Esto es un sueño o estoy despierto?», como dice la Margarita del Fausto en una frase más lírica que

lógica. Resistir el sueño me es imposible. Cada párpado me pesa dos kilos. Me dejo caer sobre la lona, me envuelvo bien en la manta, y me duermo profundamente.

¿Cuánto tiempo he dormido? Quizá tres o cuatro horas: lo que sé es que aún no era de día cuando me desperté. Después de frotarme los ojos, me levanto y voy a apoyarme sobre la obra muerta. El *Astara* es menos sacudido; el viento ha saltado al nordeste. La noche es fría; procuro entrar en calor dando grandes paseos por espacio de media hora. Ya no pensaba en la fiera, cuando de repente viene el recuerdo. ¿No sería conveniente llamar la atención del jefe de estación en Ouzoun-Ada, sobre ese peligroso cajón? ¡Bah! Después de todo, eso no es cuenta mía; ya veremos lo que pasa... Consulto mi reloj... No son más que las tres... Otra vez a mi puesto. Y apoyando la cabeza contra el cajón, cierro los ojos... Otra vez el ruido... No hay duda... Un estornudo medio ahogado ha hecho temblar las tablas del cajón... Así no estornuda ningún animal... ¿Pero es posible?... ¿Un ser humano oculto en aquella caja? ¿Y se hace transportar de contrabando con destino a la linda rumana? ¿Será un hombre, o una mujer?... El ruido del estornudo me ha parecido de hombre...

Ya no puedo dormir. ¡Ah! ¡Cuánto tarda en amanecer! ¡Cuánto tarda el que yo pueda examinar ese bulto! ¿No quería yo incidentes? Pues ya hay uno... Y si no saco quinientas líneas...

Empieza a despuntar el alba. Las nubes del cénit reciben su primera coloración... El sol parece mojado por el beso de las olas... Yo miro... Sí: aquél es el cajón con destino a Pekín... Observo ciertos agujeros acá y allá, sin duda respiraderos. Quizá por estos dos ojos espían lo que pasa fuera... No hay que ser indiscreto.

A la hora del almuerzo se sientan a la mesa aquellos que han podido librarse del mareo, y que son el joven chino, el mayor Noltitz, Fulk Ephrinell, miss Horacia Bluett, el señor Caterna, el barón Weisschnitzerdörfer, y siete u ocho pasajeros más. Me guardo muy bien de decirle al americano el secreto del cajón; a la menor indiscreción, ¡adiós a mi artículo!...

A medio día se señala tierra al este. Una tierra plana y amarillenta, sin rocas, ligeramente ondulada y en la que se dibuja en las cercanías de Krasnovodsk.

A la una estamos a la vista de Ouzoun-Ada, y a la una veintisiete mis pies pisan tierra asiática.

## V

Inicialmente, los viajeros desembarcaban en Mikhaïlov, puertecito que formaba el origen de la línea del Transcaspiano; pero apenas tiene suficiente fondo para buques de mediano calado, razón por la cual el general Annenkof concibió el proyecto de crear el nuevo ferrocarril, lo que también le hizo fundar Ouzoun-Ada, abreviando notablemente la dureza de la travesía del Caspio. De los puntos de mi pluma ha de salir más de una vez el nombre de este ingeniero eminente. La inauguración de dicha estación, construida en tres meses, se efectuó el 8 de mayo de 1886.

Felizmente, he leído la memoria del ingeniero Boulangier, referente a prodigiosa obra del general Annenkof; de manera que ya en este trayecto del ferrocarril entre Ouzoun-Ada y Samarkanda no iré sin saber nada de sus circunstancias. Además, cuento con el mayor Noltitz, que está al corriente de estos trabajos. Tengo el presentimiento de que vamos a ser buenos amigos, y, a despecho del proverbio que dice «al amigo y al caballo no cansallo», me prometo cansar a mi compañero de viaje en provecho de mis lectores.

Se habla con frecuencia de la rapidez desplegada por los americanos en la construcción de la vía férrea por las llanuras de *Far-West*; pero es de justicia que se sepa que los rusos no son menos diligentes en este punto, si es que no lo son más en celeridad y atrevimientos industriales.

Nadie ignora lo que fue la aventurada campaña del general Skobeleff contra los turcomanos, campaña cuyo éxito definitivo aseguró la creación del ferrocarril transcaspiano. Desde entonces el estado político de Asia Central ha sufrido profundas modificaciones, y el Turquestán no es más que una provincia de la Rusia asiática, cuyas fronteras confinan con las del Celeste Imperio; y aun el mismo Turquestán chino experimenta los efectos de la influencia rusa, cuya marcha civilizadora no han podido contener las vertiginosas alturas del Pamir.

Voy, pues, a lanzarme por ese país que Tamerlán y Gengis-Khan asolaron en otro tiempo; esas fabulosas comarcas de las cuales los rusos poseen

desde 1886 seiscientos quince mil kilómetros cuadrados y un millón trescientos mil habitantes. La parte meridional de dicha región forma hoy la Transcaspiana, dividida en seis distritos: Fort-Alejandrovski, Krasnovodsk, Askhabad, Karibent, Merv y Pendeh, gobernados por coroneles y tenientes coroneles rusos.

Compréndese fácilmente que una hora baste para visitar Ouzoun-Ada, cuyo nombre significa *isla larga*. Es casi una ciudad, pero una ciudad moderna, con calles tiradas a cordel sobre un ancho tapiz de amarillenta arena. Algunos monumentos, algunos recuerdos... Pontones de madera y casas de madera también, aunque ya empiezan a construirse de piedra. Se puede prever lo que será dentro de cincuenta años aquella primera estación del Transcaspiano: una gran ciudad, después de haber sido una gran estación.

No creáis que faltan hoteles; entre otros, está el hotel del Zar, con buena mesa, buenas habitaciones y buenas camas, aunque la cuestión de la cama no tiene que preocuparme, puesto que el tren parte el mismo día a las cuatro de la tarde. Desde luego me apresuro a telegrafiar a *El Siglo XX*, por el cable del Caspio, dando parte de mi llegada a Ouzoun-Ada. Hecho esto, ocupémonos de mi contabilidad de corresponsal. Nada más fácil: se reduce a abrir una cuenta de informaciones con los que debo estar en relaciones durante el viaje. Es mi sistema, y no me ha ido mal con él; y en espera de los desconocidos, inscribo a los conocidos en mi cartera, con su número de orden:

Núm. 1. Fulk Ephrinell, americano.

Núm. 2. Miss Horacia Bluett, inglesa.

Núm. 3. Mayor Noltitz, ruso.

Núm. 4. Señor Caterna, francés.

Núm. 5. Señora Caterna, francesa.

Núm. 6. Barón Weisschnitzerdörfer, alemán.

Aquí no figuran aún con su número respectivo los dos chinos, hasta que no haya conseguido fijar sus cualidades. Respecto al individuo encerrado en el cajón, abrigo el firme propósito de ponerme en comunicación con él,

sea como sea, y de prestarle mi auxilio, a ser posible, sin descubrir su secreto.

Ya está el tren formado en la estación. Se compone de vagones de primera y segunda clase, de un vagón restaurante y de dos furgones de equipajes. Los vagones están pintados de color claro, como prevención contra el calor y el frío, pues es sabido que en Asia Central la temperatura oscila entre 50 grados centígrados sobre cero y 20 bajo cero, o sea, una diferencia de 70 grados, y es muy prudente atenuar sus efectos.

Los coches se hallan unidos por una especie de pasarela, según el sistema americano, y el viajero, en vez de estar encerrado en un departamento, puede circular por toda la longitud del tren. Entre los asientos almohadillados existe un balconcillo que pone en comunicación las dos plataformas de cada vagón, sobre las que se tienden las referidas pasarelas. Dicha facilidad de comunicación, aprovechada principalmente por los empleados de la Compañía, es, sin duda, una garantía de seguridad.

Nuestro tren comprende una locomotora montada sobre cuatro ruedecillas, lo que le permite seguir las curvas más pronunciadas; un ténder con depósito de agua y combustible, un furgón de cabeza, tres vagones de primera con veinticuatro asientos cada uno, un vagón restaurante con dependencia y cocina, cuatro vagones de segunda, y un furgón de cola. Los vagones de primera clase están provistos de gabinetes-tocadores, dispuestos en la parte posterior; y sus asientos, por un sencillo mecanismo, pueden transformarse en camas, cosa indispensable para largos trayectos. Los viajeros de segunda clase confieso que no están tan humanamente tratados, y tienen que llevar sus provisiones, a menos que prefieran avituallarse en las estaciones. Hay que tener en cuenta además que son pocos los que hacen el trayecto completo entre el Caspio y las provincias orientales de China (unos seis mil kilómetros); la mayor parte van a los principales pueblos del Turquestán ruso, unidos a la frontera del Celeste Imperio desde hace algunos años por el ferrocarril Transcaspiano, en un trayecto de dos mil doscientos kilómetros.

La inauguración de la línea del Gran Transasiático sólo se remonta a mes y medio, y la Compañía sólo ha puesto en circulación dos trenes semanales. Hasta hoy todo marcha perfectamente; pero, en honor a la verdad, debo añadir el importante detalle de que los empleados van provistos de cierto número de revólveres que, en caso de necesidad,

pueden prestar a los viajeros; prudente precaución, sobre todo en lo que concierne a la travesía de los desiertos de China, donde si se produjera alguna agresión, sería preciso estar en situación de poder rechazarla.

Imagino, además, que la Compañía ha debido de tomar todas las precauciones posibles para garantizar la seguridad de los trenes; pero son *celestes* los que administran la sección china, y ¿quién sabe qué clase de gente será? ¿No es de temer que tiendan más a asegurar sus dividendos que a los viajeros?

Esperando a que el tren parta, me paseo por el andén examinando aquél, y mirando por las ventanas de los vagones que no tienen puertas laterales, y sucesivamente las dichas plataformas. Todo es nuevo; el cobre y el acero de la locomotora relucen; los coches centellean; sus ballestas son fuertes; sus ruedas descansan a plomo sobre los raíles: he aquí el material va a atravesar un continente entero. Este ferrocarril no tiene rival ni aun en América; la línea del Canadá, de cinco mil kilómetros, la Unión y Central, cinco mil doscientos setenta, la de Santa Fe, cuatro mil ochocientos setenta y cinco; la Atlántico-Pacífico, cinco mil seiscientos treinta, y la Norte Pacífico, seis mil doscientos cincuenta. El único ferrocarril que tendrá mayor extensión, una vez acabado, será el Gran Transiberiano, que, desde el Ural hasta Vladivostok contará seis mil quinientos kilómetros.

Entre Tiflis y Pekín, nuestro viaje no debe durar más que trece días, y once solamente desde Ouzoun-Ada; el tren sólo se detendrá en las estaciones secundarias para tomar agua y carbón; en Merv, Bujara, Samarkanda, Tasnkent, Kachgar, Kokhan, Su-Tcheu, Lan-Tcheou y Tai-Youan, pasará varias horas, lo que me permitirá ver esas ciudades a modo de corresponsal.

Se comprende que ni el mismo maquinista, ni los propios fogoneros haran este servicio de once días. De seis en seis horas son relevados. A los rusos que han de trabajar hasta la frontera del Turquestán, los relevaran los chinos en sus locomotoras.

Sólo hay un empleado de la Compañía que no debe dejar su puesto. Es Popof. que es el conductor del tren, un tipo de auténtico ruso; de aire militar de larga hopalanda y gorro ruso, muy peludo y barbudo. Me propongo hablar con este hombre a poco locuaz que sea, y si no me desprecia un vaso de vodka, me hablará largo y tendido acerca de este país. Hace diez años que se halla al servicio del Transcaspiano, entre

Ouzoun-Ada y Pamir, y desde hace un mes efectúa todo el recorrido hasta Pekín. A este individuo le inscribí en mi cartera con el número 7. ¡Haga Dios que me proporcione los informes que necesito! No pido accidentes de viaje, no: sólo pequeños incidentes, dignos de *El Siglo XX*.

Entre los viajeros que se pasean por el andén, se ven muchos judíos, a quienes se conoce más por su tipo que por sus ropas. En otro tiempo, en Asia Central no tenían derecho a llevar más que el *toppé*, especie de gorro redondo y un cordel a la cintura, sin adorno alguno de seda, so pena de muerte; y aun se dice que no podían entrar en ciertas ciudades más que a lomos de asnos, y en otras a pie. En la actualidad llevan el turbante oriental.

¿Quién pretendería impedirselo, puesto que son súbditos del Zar blanco, ciudadanos rusos que disfrutan derechos civiles y políticos iguales a los de sus compatriotas los turcomanos?

Aquí y allá circulan también *tadjiks*, de origen persa, los hombres más agraciados que se pueda imaginar. Unos están tomando sus billetes para Merv o Bujara, otros para Samarkanda, Tashkent y Kokhan, y no pasarán de la frontera ruso-china. Son en su mayor parte viajeros de segunda clase. Entre los de primera se observan muchos uzbekos, tipos muy comunes, de frente deprimida, pómulos salientes y tez amarillenta, que en otro tiempo fueron los señores del país, y de cuyas familias salían los emires y los khanes de Asia Central.

Pero ¿no se encuentra ningún europeo en esta tierra del Gran Transasiático? Confesémoslo: cuento cinco o seis apenas; algunos comerciantes de la Rusia meridional y uno de esos inevitables *gentlemen* del Reino Unido, huéspedes habituales de los ferrocarriles y barcos. Aunque a los ingleses les es difícil obtener el pasaporte de la administración rusa para tomar el ferrocarril Transcaspiano, éste de que hablo ha podido obtenerlo.

Este personaje me parece digno de atención. Es alto, delgado, de cabellera entrecana como sus patillas rizadas, que indican que cuenta ya cincuenta años; la característica de su fisonomía es el ceño, o, por mejor decir, el desdén, compuesto a dosis iguales de amor a lo inglés y de desprecio para lo que no lo es. Este tipo es quizá insoportable para sus mismos compatriotas cuando el propio Dickens, Thackeray y otros le han flagelado con frecuencia. Erguido y pagado de sí mismo, ¡qué olímpica



mirada arroja sobre la estación, el tren, los empleados y el vagón en el que ha señalado su puesto con su saco de viaje! ¿Es que este *gentleman* viene a demostrar aquí la envidia tradicional de Inglaterra ante las grandes obras debidas al genio ruso? Ya lo sabré, y entretanto démosle el número 8 en mi cartera.

En suma, poco o nada de individualidades importantes. Es lastimoso: si el emperador de Rusia, por un lado, y el Hijo del Cielo, por el otro, subieran en el tren, para encontrarse diplomáticamente en la frontera de ambos Imperios, ¡qué de fiestas, qué de agasajos, qué descripciones, cuánto original para cartas y telegramas!

Recuerdo ahora la caja misteriosa: ¿no tiene derecho a este calificativo? Sí, seguramente... Se trata de buscar el lugar en que se encuentra, y de calcular el medio para acercarme a ella.

El furgón de cabeza está ya lleno con los paquetes de Fulk Ephrinell; se abre como los vagones, y está igualmente provisto de una plataforma y de una pasarela. Un corredor interior permite al jefe del tren atravesarlo para llegar al tónder y a la locomotora en caso de necesidad. La garita de Popof está colocada sobre la plataforma del primer vagón, en el ángulo izquierdo. Llegada la noche, me será fácil visitar el furgón, pues solamente se cierra por las puertas de los extremos del corredor que pasa entre los bultos; además, ese furgón está reservado para los equipajes facturados hasta China. Los otros equipajes ocupan el furgón de cola.

Cuando llego, la famosa caja está aún en el andén. Mirándola de cerca observo que los respiraderos están abiertos en cada cara, y que la pared está dividida en dos partes, de las cuales una puede deslizarse sobre la otra, por lo que pienso que el prisionero ha querido tener el medio de dejar su prisión, por la noche al menos.

En este momento los factores levantan la caja, y tengo la satisfacción de ver que observan las recomendaciones escritas sobre sus tapas. Es depositada, no sin grandes precauciones, a la entrada del furgón, a la izquierda, bien retirada y bien sujeta. El alto *arriba*, el bajo *abajo*.

La pared anterior queda libre como la puerta de un armario; ¿y acaso no será un armario... que me propongo abrir?

Basta saber si el empleado destinado a los equipajes va en el mismo

furón... No... Veo que su puesto está en el furgón de cola.

—Ya está en su sitio ese *frágil* —dice uno de los empleados cuando se asegura de que la caja está puesta de modo conveniente.

—No hay cuidado de que se mueva —responde otro—. Los espejos llegaran en buen estado a Pekín, a menos que el tren descarrile.

—O que atrape algún taponazo... Y eso no sería la primera vez —le dice el otro.

—Y tienen razón: esto se ha visto... y se verá aún.

El americano viene a unírseme, y dirige una última mirada a su almacén de incisivos molares y caninos, no sin haber lanzado su inevitable *Wait a bit!*

—Ya sabe usted, señor Bombarnac —añade—, que hay que ir a comer al Hotel del Zar, ya es hora: ¿me acompaña usted?

—Vamos allá.

Y noos dirigimos al comedor.

Allí están todos mis números. El 1, Fulk, no hay que decir que se acota junto al número 2. Los esposos franceses, 4 y 5, están también juntos. El número 3 se pone frente al 9 y al 10, que son los dos chinos, a los que acabo de conceder número en mi cartera. En cuanto al gran 6, alemán, ya está con la nariz metida en el plato y engulléndose la sopa. Veo también que el jefe del tren, Popof (número 7), tiene su sitio reservado en el extremo de la mesa. Los demás comensales, europeos y asiáticos, se han instalado con evidentes intenciones de hacer honor a la comida.

¡Ah! Se me olvidaba el 8, el *gentleman* cuyo nombre ignoro, y que parece resuelto a encontrar la cocina rusa inferior la inglesa.

Observo también el exquisito cuidado que el señor Caterna muestra hacia su mujer, invitándola a ganar el tiempo que el mareo le ha hecho perder a bordo del *Astara*. Le sirve de beber, le elige los mejores trozos, etc.

—¡Qué suerte que no nos coja a sotavento del teutón, porque entonces nos quedaríamos sin probar bocado!

En efecto: el señor Caterna está a barlovento, es decir, que los platos le son presentados a él antes que al barón Weisschnitzerdörfer, el cual no se incomoda, para despacharlos con poca aprensión. Aquella reflexión, enunciada con tecnicismo de la gente de mar, me hace sonreír, y el señor Caterna, que lo advierte, me guiña un ojo y alza un poco el hombro como indicándome al barón.

Ya no tengo duda; esos franceses no son personas distinguidas, pero son buenas gentes, respondo que sí; cuando se viaja por estas alturas con compatriotas, no hay que ser exigente.

La comida ha terminado diez minutos antes de la hora de partir. Suena la campana... Todos se dirigen hacia el tren. La locomotora resopla.

Mentalmente, elevo una última súplica al Dios de los corresponsales, rogándole no me prive de aventuras. Después de haber notado que todos mis números van en los vagones de primera clase, lo que me permitirá no perderles de vista, ocupo mi puesto.

El barón Weisschnitzerdörfer... ¡oh, nombre interminable!, no se ha retrasado esta vez... Pero el tren se ha retrasado cinco minutos de la hora marcada... Y allí hay que ver al alemán quejarse, maldecir y lanzar sus interjecciones, amenazando con exigir daños y perjuicios a la Compañía... ¡Diez mil rublos! Nada más, si por ella cae él en falta... Pero ¿cómo es posible, si va hasta Pekín? Por fin, los últimos silbidos desgarran el aire, chocan los vagones, y un ¡hurra! formidable saluda al Transasiático, que parte a todo vapor.

## VI

Las ideas que un hombre concibe cuando va a caballo, son distintas de las que concibe cuando va a pie; y la diferencia sube de punto cuando el viaje es por el camino de hierro. La asociación de los pensamientos, el carácter de las reflexiones y el encadenamiento de los hechos, sucedense en su cerebro con rapidez igual a la del ferrocarril. Ruedan las ideas en la cabeza, como ruedan los coches sobre dos *rails*. Por eso acaso me siento en particular disposición de ánimo, deseoso de observarlo todo, ávido de instruirme, y todo con una velocidad de cincuenta kilómetros por hora. Este máximo kilométrico debe conservar nuestro tren al través del Turquestán, y descenderá después a una velocidad media de treinta cuando recorra las provincias del Celeste Imperio.

Acabo de ver esto en el indicador horario que he comprado en la estación. Dicho horario va acompañado de un extenso mapa doblado, que contiene todo el trazado del ferrocarril entre el mar Caspio y las costas orientales de China. Estudio, pues, el Transasiático saliendo de Ouzoun-Ada, como estudié el Transgeorgiano cuando salí de Tiflis.

La distancia entre ambos carriles es de un metro sesenta centímetros; distancia impuesta a los caminos de hierro rusos, y que excede en nueve centímetros a las demás vías europeas. A este propósito se asegura que los alemanes han fabricado gran número de traviesas de dicha dimensión, para el caso eventual en que quisieran invadir la Rusia; y yo me inclino a pensar que los rusos, por su parte, habrán tomado la misma precaución, para el caso, no menos eventual, en que quisieran invadir la Alemania.

Corre la vía férrea desde Ouzoun-Ada entre montículos de arena, y al llegar al brazo de mar que separa a Ouzoun-Ada del continente, le atraviesa sobre una rambla de mil doscientos metros, protegida por sólidos murallones contra las violencias del mar.

Ya hemos pasado muchas estaciones sin detenernos, entre otras Mikhaílov, a una legua de Ouzoun-Ada. Ahora la distancia entre unas y otras es de quince a treinta kilómetros. Las que acabo de entrever parecen

hotelitos, con balaustradas y tejados a la italiana, lo que produce singular efecto en el Turquestán, en la proximidad de Persia. El desierto se extiende hasta las cercanías de Ouzoun-Ada, y las estaciones del ferrocarril forman a manera de pequeños oasis, creados por la mano del hombre. El hombre es, sin duda, el que ha plantado estos delgados álamos que proyectan su escasa sombra; él, quien a costa de grandes gastos ha traído esta agua, cuyos frescos surtidores caen en elegante pilón. Sin estos trabajos hidráulicos no habría un árbol ni un rincón de verdura en medio de estos oasis, que al mismo tiempo sirven para nutrir la línea, y no son nodrizas secas lo que necesitan las locomotoras.

La verdad es que nunca he visto terrenos tan desnudos, tan áridos y refractarios a la vegetación, y que desde Ouzoun-Ada ocupan una extensión de doscientos sesenta kilómetros. Cuando el general Annenkof comenzó sus trabajos en Mikhaílov, tuvo que destilar el agua del Caspio a la manera que se hace a bordo con los aparatos ad hoc; mas si el agua es necesaria para producir el vapor, éste es necesario para evaporar el agua. Los lectores de *El Siglo XX* se preguntarán cómo pueden caldearse las máquinas en un país donde no hay un pedazo de carbón, ni un leño que cortar. ¿Acaso habrá depósitos de estas materias en las estaciones principales del Transcaspiano? De ninguna manera. Lo que allí se ha puesto en práctica es una idea que ya tuvo nuestro gran químico Sainte-Claire Deville, en los primeros tiempos del uso del petróleo en Francia. Las calderas de las máquinas están alimentadas por medio de un aparato pulverizador, con los residuos provenientes de la destilación de esta nafta, que Bakou y Derbent proveen de manera inagotable. En determinadas estaciones de la línea existen vastos depósitos llenos de dicho combustible mineral, vertido en los recipientes del ténider, y quemado en las parrillas de que están provistas las máquinas. También se emplea la nafta en los vapores que surcan el Volga y otros afluentes del Caspio.

Se me creerá si afirmo que el paisaje no es muy pintoresco; el terreno es casi llano, muy arenoso y de aluvión, donde se estancan aguas salobres. Así, pues, se ha prestado muy bien al establecimiento de una vía férrea. Aquí no hay barrancos, ni ramblas, ni viaductos, ni obra alguna de arte, para servirme de un término caro a los ingenieros, y hasta muy caro. Tan sólo existen acá y allá algunos puentes de madera, de una longitud de doscientos o trescientos pies. En tales condiciones, el coste del ferrocarril transcaspiano, por kilómetro, no ha pasado de setenta y cinco mil francos. Tal monotonía no será interrumpida más que por los vastos oasis de Merv,

Bukhara y Samarkanda.

Me ocuparé de los viajeros, tanto más fácilmente, cuanto que, como he dicho, se puede circular de un extremo al otro del tren.

Con un pequeño esfuerzo de imaginación pudiera uno creerse en una población semoviente, cuya calle principal me dispongo a recorrer.

Recuérdese que a la locomotora y al ténder sigue el furgón, en uno de cuyos ángulos va depositada la caja misteriosa, y que la garita de Popof ocupa el ángulo izquierdo de la plataforma del primer vagón.

En el interior de este coche observo algunos *sartos* de altivo semblante, vestidos con sus largas faldas de colores brillantes y calzados con anchas botas de cuero. Tienen hermosos ojos, barba poblada, nariz acaballada, y se les tomaría por verdaderos señores a no saber que la palabra *sarto* significa revendedor, y que sin duda se dirigen a Tachkend, donde tales revendedores pululan.

También van en dicho vagón, y sentados uno enfrente de otro, los dos chinos. El joven mira por el cristal; el otro, un *la-lao-ye*, es decir, un viejo, no cesa de repasar las páginas de un libro. Este volumen es pequeño, en octavo menor, semejante a un Anuario del viajero, forrado de peluche, como breviario de canónigo, y sujeto por una tira de goma. Lo que me asombra es que el propietario del libro no parece leerle de derecha a izquierda. ¿No estará impreso en caracteres chinos? Procuraré verlo.

En dos asientos contiguos están Fulk Ephrinell y miss Horacia. Hablan y hacen cuentas con un lápiz. No sé si el práctico americano murmura al oído de la práctica inglesa el adorable verso que hizo palpitar el corazón de Lidia:

*Nec tecum possum vivere sine te!*

Pero lo que sé es que Fulk Ephrinell puede perfectamente vivir sin mí. En lo que he obrado muy cuerdamente ha sido en no contar con su concurso para animar este viaje. Ese diablo de *yankee* me ha dejado —esta es la palabra— por esa angulosa hija de Albión.

Llego a la plataforma, franqueo el pasadizo y me encuentro a la entrada del segundo coche.

En el ángulo de la derecha está el barón Weisschnitzerdörfer; y como el tal teutón es más miope que un topo, roza con su larga nariz las líneas del libro indicador en que lee. El impaciente viajero comprueba, estación por estación, si el tren pasa a la hora reglamentaria, y cuando hay retraso prorrumpe en nuevas recriminaciones y amenazas contra la Compañía del Gran Transasiático.

También van allí los esposos Caterna, que se han instalado con toda comodidad. El marido demuestra su buen humor; de cuando en cuando oprime las manos y el talle de su mujer. Después se vuelve o levanta hacia el techo la cabeza, y pronuncia algunas palabras aparte. La señora Caterna se inclina, hace gestos, se echa hacia el rincón del compartimiento... Al salir, oigo el estribillo de una opereta, canturreado por el señor Caterna.

En el interior del tercer vagón, entre muchos turcomanos y tres o cuatro rusos, veo al Mayor Noltitz. Habla con uno de sus compatriotas. Si me diesen pie para ello, de buena gana me mezclaría en su conversación; pero vale más mantenerse en cierta reserva, puesto que el viaje no ha hecho más que empezar.

Visito después el vagón restaurante. Es una tercera parte más largo que los otros: un verdadero comedor, con una sola mesa. En la parte de atrás se encuentra un mostrador. En la otra parte la cocina, donde funcionan el cocinero y el fondista, ambos de origen moscovita. Este *dining-car* me parece convenientemente dispuesto. Atravieso el comedor y me encuentro en la otra mitad del tren, donde van, como amontonados, los viajeros de segunda. *Kirghizes* de aspecto poco inteligente, frente achatada, mandíbula saliente, barbilla picuda, nariz ancha de cosaco, piel muy morena. Estos pobres diablos, de religión musulmana, pertenecen ya a la Gran-Horda, errante por la frontera de Siberia y de China, ya a la Pequeña-Horda, extendida entre los montes Urales y el mar de Aral. Un vagón de segunda y aun de tercera sería un palacio para gente habituada a campar al aire libre en las estepas y en las miserables chozas de las aldeas. Ni sus camastros ni sus escabeles valen tanto como las banquetas forradas, en las que van sentados con gravedad asiática. Allí van también dos o tres *nogais*, que vuelven al Turquistán Oriental, de raza más notable que los *kirghizes* de la raza tártara; es de los que salen los sabios y profesores que han ilustrado las importantes ciudades de Bukhara y Samarkanda. Pero la ciencia y la enseñanza apenas pueden bastar para conseguir lo

estrictamente necesario, sobre todo en el Asia Central; así que estos *nogais* se dedican a ser intérpretes. Por desgracia, y por efecto de la difusión de la lengua moscovita, el oficio es poco lucrativo.

Ahora que ya sé el sitio que ocupa cada uno de mis números, sabré dónde buscarlos cuando llegue la ocasión. En el trayecto hasta Pekín no tengo duda, en lo referente a Fulk, Horacia, el barón alemán, los dos chinos, el Mayor Noltitz, los esposos Caterna, ni tampoco por el altanero *gentlemen*, cuya silueta he vislumbrado en el ángulo del segundo coche. En cuanto a la gentecilla que no ha de atravesar la frontera, me tiene sin cuidado; pero entre mis compañeros no vislumbro aún al protagonista de mi futura crónica. Esperemos, que ya saldrá.

Mi intención es tomar notas cada hora, cada minuto, por mejor decir. Antes de que se haga de noche me voy a la plataforma anterior del vagón para echar una rápida ojeada a las cercanías. Una hora fumando me permitirá llegar a la estación de Kizil-Arwat, donde debe detenerse algún tiempo el tren. Al ir del segundo al primer vagón, me cruzo con el Mayor Noltitz. Yo me inclino por deferencia, y él me saluda con la gracia y amabilidad que distingue a los rusos de condición. A esto se limita nuestro encuentro, pero el primer paso está dado.

Popof no está en su garita en este momento; y como la puerta del furgón de equipajes está abierta, creo que nuestro jefe de tren habrá ido a hablar con el maquinista. Allí, a la izquierda del furgón, está la caja misteriosa. Son las seis y media; tengo luz bastante todavía para satisfacer mi curiosidad.

El tren marcha por pleno desierto: es el Kara-Koum, el desierto negro, que se extiende más allá de Khiva sobre la parte del Turquestán comprendida entre la frontera de Persia y el río Amou-Daria. Las arenas del Kara-Koum son tan negras como las aguas del mar Negro, que no son negras, como no son blancas, rojas ni amarillas las de los mares Blanco, Rojo y el río Amarillo. Pero yo aprecio esas denominaciones, por mentirosas que sean. En los paisajes es preciso representarlo todo por los colores. ¿Es que la geografía no es el paisaje?

Parece que en este desierto había en otro tiempo un vasto lago central, seco después, como se secará el Caspio, y aquella evaporación se explica por la enérgica concentración de los rayos solares en las superficies entre el mar de Aral y el Pamir.



El Kara-Koum está formado por montecillos arenosos, movibles por efecto de los huracanes. Los rusos les llaman barkanes, y varían de diez a treinta metros de altura. Los fuertes vientos del Norte les empujan hacia el Sur, lo que constituye un justificado temor para la seguridad del Transcaspiano. Tropezó con esta dificultad el general Annenkof, y estaba muy apurado buscando un medio de protección, cuando la pródiga naturaleza, que le presentaba un terreno tan favorable para la vía férrea, le dio también los medios para contener la movilidad de los barkanes.

Por entre aquellos arenales nacen muchos arbustos espinosos, tamarindos, cardos y *haloxylonammოდendron* que los rusos, aunque menos científicamente, llaman saksaul. Sus profundas y vigorosas raíces forman un fuerte suelo como el *hippoohae rhamnóides*, un arbusto de la familia de las eleagnidas, que se emplea para apisonar la arena en la Europa septentrional.

A las plantaciones de saksaul han unido los ingenieros de la línea, en diversos sitios, ciertos revestimientos de tierra arcillosa, puesta en pilares y a lo largo de las partes más amenazadas de ser invadidas, una línea de empalizadas.

Mas si tales precauciones son útiles para la vía, no son suficientes para proteger a los viajeros, porque el viento azota con la arena como metralla por aquella llanura de eflorescencias blanquinosas de sal; gracias a que ahora no nos encontramos en la época de los calores, y a nadie le aconsejaría yo que viajase en el Gran Transasiático en los meses de junio, julio y agosto.

Siento mucho que el Mayor Noltitz no venga a tomar el aire del Kara-Koum en el puentecillo. Le hubiera yo ofrecido un Londres elegido, de los que llevo buena provisión, y él me hubiera dicho si las estaciones que veo en el indicador Balla-Ischen, Aidine, Pereval, Kansandjik, y Ouchak son puntos interesantes del ferrocarril, cosa que no creo. Pero no puedo permitirme molestarle en su siesta; su conversación hubiera sido para mí tanto más interesante, cuanto que dicho señor, en su calidad de médico del ejército ruso, tomó parte en la campaña de los generales Skobelev y Annenkof.

En las estaciones que sólo saluda el tren con un silbido, el Mayor me hubiera dicho cuál de ellas fue teatro de los sucesos de la guerra. Yo, como francés, le hubiera interrogado acerca de la expedición de los rusos

al Turquestán, y no dudo que mi compañero de viaje se hubiera apresurado a satisfacer mi curiosidad. Seriamente, no puedo contar más que con él... o con Popof.

Y a propósito: ¿por qué Popof no está en su garita? Él tampoco sería insensible a los encantos de un cigarro. Me parece que su coloquio con el maquinista no acaba...

Pero aquí está. Le veo entrar en el furgón de equipajes; le atraviesa... sale... vuelve a cerrar la puerta; se detiene un instante en la plataforma; una mano con un cigarro se tiende hacia él. Popof sonrío, y pronto sus bocanadas de humo se mezclan con las mías.

Creo haber dicho que nuestro conductor se halla al servicio de la Compañía hace quince años. Conoce todo el país hasta la frontera china, y ya ha recorrido toda la línea del Gran Transasiático cinco o seis veces.

Popof se hallaba ya en funciones en la primera sección del ferrocarril entre Mikhaílov y Kizil-Arvat, cuya sección se comenzó en diciembre de 1880 y se terminó en diez meses. Cinco años después llegaba la primera locomotora a Merv, el 14 de julio de 1886, y año y medio más tarde llegaba triunfalmente a Samarkanda. En el presente momento los *rails* del Turquestán empalman con los del Celeste Imperio, y las paralelas de hierro se extienden desde el Caspio hasta Pekín sin interrupción.

Cuando Popof terminó de darme estos informes, le pedí que me dijese algo de nuestros compañeros de viaje, de los que van con destino a China: sobre todo del Mayor Noltitz. Popof me ha dicho:

—El Mayor ha vivido mucho tiempo en el Turquestán, y ahora va a Pekín para organizar el servicio de un hospital destinado a nuestros compatriotas. No hay que decir que con la autorización del Zar.

—Que me place, le he respondido yo. Espero hacer amistad con él muy pronto.

—También él tendrá mucho gusto en ello.

—Y a esos dos chinos que han subido en Ouzoun-Ada, ¿les conoce usted?

—No, señor; no sé de ellos más que el nombre que va en el talón de equipajes.

—¿Cómo se llaman, Popof?

—El más joven, Pan-Chao; el más viejo Tio-King. Deben de haber viajado mucho por Europa. Lo que no puedo decir a usted es de dónde vienen. Yo creo que el joven Pan-Chao debe de ser algún rico hijo de familia, porque va acompañado de su médico.

—¿Qué será Tio-King?

—Sí, señor. El doctor Tio-King.

—¿Y no hablan más que chino?

—Es probable. Yo no les he oído hablar en otra lengua. En vista de lo que me dice Popof, mantengo el número 9 para el joven Pan-Chao, y el 10 para el doctor Tio-King. —El americano... continúa Popof.

—¿Fulk Ephrinell, dije yo, y la inglesa miss Horacia Bluett?... De esos ya sé lo bastante...

—¿Quiere usted que le diga lo que pienso de esa pareja, señor Bombarnac?

—Diga usted, señor Popof.

—Pues que, en cuanto lleguen a Pekín, acaso miss Bluett llegue a ser mistress Ephrinell...

—Y el cielo bendiga su unión, Popof, que realmente han nacido el uno para el otro.

Veo que, sobre este particular, Popof y yo estamos de acuerdo.

—Y los dos franceses, esos dos esposos tan amartelados, ¿quiénes son?

—¿No se lo han dicho a usted?

—No.

—No tenga usted cuidado, que ya se lo dirán. Además, si desea usted saberlo, su profesión está escrita con todas sus letras en sus equipajes.  
—¿Y qué son?

—Cómicos, que van a representar en China.

—¡Cómicos! Ahora me explico ciertas actitudes, ciertos gestos, la móvil fisonomía del señor Caterna. Lo que no me explico son sus locuciones de marino. ¿Y a qué género pertenecen esos artistas?

—Él es cómico, primer actor.

—¿Y la mujer?

—Primera dama.

—¿Y dónde va la lírica pareja?

—A Sanghai, donde están contratados los dos en el teatro de la colonia francesa.

Les hablaré de teatros y de asuntos de bastidores, y, como dice Popof, bien pronto trabaré relaciones con ellos. Pero no encontraré en su compañía mi protagonista novelesco.

En cuanto al desdeñoso *gentleman*, el conductor tan sólo sabe que en sus maletas va escrita la siguiente dirección: «Sir Francis Trevellyan, de Trevellyan-Hall, Trevellyanshire».

—Un señor que no responde cuando se le habla, dice Popof.

—¡Bien! El número 8, personaje mudo.

—Vamos con el alemán, añado.

—El barón Weisschnitzerdörfer.

—¿Yo creo que va a Pekín? —digo yo.

—Y aún más allá, quizás.

—¿Más allá?...

—Sí: va a dar la vuelta al mundo.

—¡La vuelta al mundo!

—En treinta y nueve días.

De manera que, después de mistress Bisland, que dio la famosa vuelta en setenta y tres días, y miss Nellie Bly; que la dio en setenta y dos, y del honorable Train, que la dio en setenta, ¿este alemán pretende darla en treinta y nueve? Bien es verdad que los medios de comunicación son actualmente más rápidos; la dirección más recta, y que, utilizando el Gran Transasiático que pone a Pekín a quince días de Berlín, puede el barón economizarse la mitad del recorrido, no yendo, como antes se iba, por Suez y Singapoore.

—¡No llegará nunca! —exclamé yo.

—¿Y por qué? —preguntó Popof.

—Porque siempre llega retrasado. En Tiflis, por poco pierde el tren... Y en Bakou por poco se queda en tierra. —Pero en Ouzoun-Ada no se retrasó.

—No importa, Popof. Mucho me sorprenderá si mi alemán gana a los americanos y a las americanas en esa apuesta de *globe-trotters*.

## VII

El tren ha llegado a Kizil-Arvat, doscientas cuarenta y dos verstas desde el Caspio, a las siete y trece minutos de la noche, en lugar de a las siete. Este pequeño retraso ha provocado trece interjecciones del barón; una por minuto.

Dos horas de parada en Kizil-Arvat. Aunque el día empieza a caer, puedo emplear bien el tiempo en visitar esta pequeña ciudad, que cuenta con más de 2000 habitantes, rusos, persas y turcomanos. Pero pocas cosas hay que ver, ni dentro ni en las cercanías. No hay árboles; en la campiña no se ve ni una palmera; sólo hay prados de cereales, cruzados por un arroyuelo. Mi buena estrella me ha dado por compañero, mejor dicho, por cicerone, al Mayor Noltitz.

Hemos hecho conocimiento de la manera más sencilla. En cuanto hemos echado pie a tierra nos hemos acercado. Yo le he dicho:

—Caballero, soy francés. Me llamo Claudio Bombarnac. Soy corresponsal de *El Siglo XX*, y usted es el Mayor Noltitz, del ejército ruso. Va usted a Pekín, y yo también. Hablo la lengua de usted, como es probable que usted hable la mía.

El Mayor hizo una señal de asentimiento, y yo continué:

—Señor Mayor, en vez de permanecer extraños el uno al otro durante este largo trayecto por el Asia Central, ¿tendría usted gusto en que entabláramos amistad en este viaje? Usted sabe de este país todo lo que yo ignoro de él, y yo le oiría a usted y me instruiría con mucho gusto.

—Señor Bombarnac, me responde el Mayor en francés y sin acento alguno. Estoy a la disposición de usted.

Después, sonriendo, añadió:

—Eso de instruirle a usted... Uno de vuestros eminentes críticos ha dicho, si no recuerdo mal: «Los franceses no quieren aprender lo que saben».

—Veo que ha leído usted a Sainte-Beuve, y acaso el escéptico académico tenga razón en tesis general; pero yo soy una excepción de esa regla, y deseo aprender lo que no sé; y le aseguro a usted que, en lo tocante al Turquestán ruso, soy un ignorante.

—Estoy por completo a la disposición de usted, respondió el Mayor, y tendré mucho gusto en hablar con usted de las hazañas del general Annenkof, cuyos trabajos he seguido paso a paso.

—Se lo agradezco a usted mucho, señor Noltitz. No esperaba menos de la urbanidad de un ruso para un francés.

—Y si usted quiere permitir que yo cite en parte la frase célebre de los Danicheff, le diré a usted: «y así será siempre mientras haya en el mundo franceses y rusos».

—Bien, señor Mayor; después de Sainte-Beuve, Dumas, hijo; veo que trato con un parisién.

—Sí... De San Petersburgo, señor Bombarnac.

Nos estrechamos cordialmente las manos. Un instante después mi compañero y yo recorríamos la ciudad, y he aquí lo que el Mayor me dijo:

A fines de 1885 terminó el general Annenkof en Kizil-Arval el trozo primero de este ferrocarril, en una extensión de doscientos veinticinco kilómetros, de los cuales ciento sesenta debían ser formados en la superficie de un desierto sin gota de agua.

Mas antes de decir cómo se ejecutó tan extraordinario trabajo, ha tenido Noltitz buen cuidado de recordarme los sucesos que gradualmente fueron preparando la conquista del Turquestán y su unión definitiva al Imperio moscovita.

Ya en 1854 habían los rusos celebrado un tratado de alianza con el khan de Khiva. Algunos años después, y decididos a proseguir su marcha hacia el Este, efectuaron las campañas de 1860 a 1864, que les valieron los *kanatos* de Kokhan y Bukhara. Dos años más tarde, el de Samarkanda seguía igual suerte, después de las batallas de Irdjar y de Zera-Buleh.

Le quedaba por conquistar la parte meridional del Turquestán, y

principalmente el oasis de Akhal-Tekke, que confina con Persia. Los generales Sourakine y Lazareff trataron de llevar a efecto esta conquista en las expediciones de 1878 y 1879, pero su plan no tuvo resultado hasta que el célebre Skobeleff, el héroe de Plewna fue el encargado por el Zar de reducir a las valientes tribus turcomanas.

Operó Skobeleff su desembarco en el puerto de Mikhaïlov; el puerto de Ouzoun-Ada aún no existía, y su lugarteniente el general Annenkof, con objeto de facilitar la marcha por el desierto, construyó el camino de hierro estratégico, que en diez meses llegó a la estación de Kizil-Arvat.

He aquí cómo los rusos procedieron al establecimiento de aquella vía, con una rapidez superior, como ya he dicho, a la desplegada por los americanos en el Far-West. Dicha obra debía reportar utilidad desde el doble punto de vista militar e industrial.

Primeramente el general Annenkof formó un tren de marcha con treinta y cuatro vagones, cuatro de dos pisos para los oficiales, veinte de dos para los obreros y soldados, un comedor, cuatro vagones cocinas, otro de ambulancia, otro de telégrafos, otro de víveres, otro de forjas y otro de reserva. Éstos fueron sus talleres ambulantes y su cuartel, donde 1 500 obreros militares y empleados encontraron alojamiento y manutención.

Dicho tren iba avanzando a medida que se colocaban los *rails*. Componían los obreros dos brigadas, trabajando cada una seis horas diarias, auxiliados por gentes del país, acampadas en tiendas, y cuyo número subía a 15 000 hombres. Un hilo telegráfico los ponía en comunicación con Mikhaïlov, de donde partían, por un pequeño camino de hierro Decauville, los trenes que conducían los *rails* y las traviesas.

En estas condiciones, y gracias a lo plano del terreno, el resultado diario significaba un adelanto de ocho kilómetros, en tanto que sólo había sido de cuatro en las llanuras de los Estados Unidos. La mano de obra no costaba cara: cuarenta y cinco francos mensuales a los obreros de los oasis, y cincuenta céntimos diarios a los de Bukhara.

Así fueron transportados los soldados de Skobeleff a Kizil-Arvat y ciento cincuenta kilómetros más allá hasta Gheok-Tepé, cuya ciudad no se rindió hasta ver destruidas sus viviendas y sacrificados doce mil de sus defensores; el oasis de Akhal-Tekké cayó en poder de los rusos. No tardaron en someterse los habitantes del oasis de Atek, tanto más



espontáneamente cuanto que en su lucha con Kouli-khan, jefe de los mervienos, habían implorado el apoyo del Zar. Los mervienos, en número de doscientos cincuenta mil, siguieron su ejemplo, y la primera locomotora entró en la estación de Merv en julio de 1886.

—Y dígame usted, señor Noltitz: ¿con qué ojos han visto los ingleses los progresos de Rusia por el Asia Central?

—Con malos ojos, respondió el Mayor. Ya ve usted, los ferrocarriles rusos enlazando con los chinos, en vez de enlazar con los de la India; el Transcaspiano haciendo competencia al camino de hierro que funciona entre Herat y Delhi. ¡Además, que los ingleses no han tenido la misma suerte en el Afghanistan! ¿Ha visto usted ese *gentleman* que va en el tren?

—Sí, señor. Es sir Francis Trevellyan de Trevellyan-Hall, Trevellyan-shire.

—Pues bien: sir Francis Trevellyan no tiene más que miradas de desprecio y encogimientos de hombros para todo lo que hemos hecho. Él personifica la profunda envidia de su nación. Inglaterra no puede admitir que nuestros ferrocarriles vayan desde Europa al Pacífico, cuando los ferrocarriles ingleses no pasan del Océano Índico.

Esta interesante conversación ha durado cerca de hora y media, en tanto que recorríamos las calles de Kizil-Arvat. Como ya era hora de volver a la estación, a ella nos dirigimos ambos. Hemos convenido en que el Mayor abandonará su sitio del tercer vagón y se vendrá al mío. Éramos ya como paisanos; llegaremos a ser vecinos de la misma casa y compañeros de cuarto.

A las nueve suena la señal de partida. El tren, saliendo de Kizil-Arvat, se lanza por el S. E. hacia Askhabad, a lo largo de la frontera persa.

Media hora aún fuimos hablando de diversas cosas. Noltitz me hace observar que si el sol no hubiera ya traspuesto el horizonte, hubiese yo podido ver las altas cimas de los grandes y los pequeños Balkanes del Asia, que se levantan por encima de la bahía de Krasnovodsk.

La mayor parte de nuestros compañeros ya se han instalado convenientemente para pasar la noche en sus asientos, que, merced a un ingenioso mecanismo pueden transformarse en camas, con su almohada, su manta, y el que duerma mal, será que no tiene la conciencia tranquila.

No debe ser de éstos, a lo que parece, el Mayor Noltitz, quien, después de darme las buenas noches, duerme el sueño del justo.

Por mi parte, yo no puedo conciliar el sueño, por efecto del estado de mi ánimo. Me acuerdo del famoso cajón y de su huésped, y resuelvo ponerme en comunicación con él aquella misma noche. Recuerdo en aquel momento que aquel ente no es el primero que viaja de tan excepcional manera. En 1889, 1891 y 1892 un sastre austríaco, Hermann Zeitung, fue de Viena a París, de Amsterdam a Bruselas y de Amberes a Cristianía metido en una caja, y dos novios de Barcelona. Erres y Flora Anglora, han compartido la misma caja... de conserva, atravesando España y Francia.

Lo más prudente es que yo espere que Popof vuelva a su garita. El tren no se detiene hasta Gheok-Tepé, a la una de la madrugada. En el trayecto entre Kizil-Arvat y Gheok-Tepé espero que el amigo Popof eche un buen sueño, y entonces será la ocasión de poner en práctica mi proyecto.

¡Calle! Tengo una idea. ¿Si será Zeitung el sastre que busca su modo de vivir en este medio de locomoción, sacando así el dinero a la gente? Debe ser él... No puede ser otro. ¡Diablo! Su personalidad no es muy interesante, ¡y yo que contaba con este intruso!... Vamos. Yo le conozco por retratos... Voy a ver...

Media hora después de la partida, el ruido de una puerta que se cierra en la plataforma anterior de nuestro coche, me indica que el jefe del tren ha entrado en su garita. No obstante mi deseo de ir al furgón de equipajes, contengo mi impaciencia, porque es posible que Popof aún no esté en lo mejor de su sueño. Dentro todo está tranquilo, bajo la velada luz de las lámparas. Fuera, noche oscura; la trepidación del tren se confunde con el ruido del viento frío que corre...

Me levanto... Descorro la cortinilla de una de las lámparas, y consulto mi reloj... Son las once y cinco minutos. Faltan dos horas para llegar a Gheok-Tepé. Ha llegado el momento.

Me deslizo por entre los asientos hasta la puerta del vagón. La abro suavemente y la cierro del mismo modo... Nadie me ha oído... Nadie se ha despertado.

El puentecillo tiembla con la trepidación del tren. En medio de la insondable oscuridad, y a la vista del Kara-Koum, experimento la

impresión que produce la inmensidad nocturna del mar alrededor de un barco.

Una débil luz se filtra por las persianas de la garita... ¿Debo esperar que se apague, o durará toda la noche?... En todo caso, Popof no se ha dormido, lo que noto por el ruido que produce al volverse. Permanezco quieto, apoyado en la barandilla... Me inclino hacia fuera, y percibo la estela luminosa que proyecta el farol de la máquina... Parece que marchamos por un camino de fuego... Las nubes corren en rápido desorden, y entre sus jirones brillan algunas constelaciones. Aquí Casiopea, y la Osa Menor en el Norte... Y en el cénit brilla la Lira.

El más absoluto silencio de una a otra plataforma... Popof, por más que está encargado de vigilar el personal del tren, duerme. Tranquilo ya, atravieso el puente y héme en la puerta del furgón de equipajes, que sólo está sujeta con un cerrojo. Le descorro sin ruido, para no llamar la atención de Popof y de mi enjaulado.

Aunque la oscuridad es profunda en el interior del furgón, que carece de ventanas laterales, consigo orientarme. Sé que la caja está en el ángulo de la izquierda. Lo esencial es no tropezar con algún bulto; tanto más, cuanto que esos bultos pertenecen a Fulk Ephrinell, ¡y valiente escándalo si uno de ellos fuera roto con sus paquetes de dientes artificiales! Poco a poco, y tanteando con pies y manos, doy con la caja... No hubiesen hecho las patas de una mosca más ruido que mis manos... Me inclino, aplico el oído a la tapa...

Ningún ruido de respiración... No estarán más silenciosos en sus cajas los productos de la casa *Strong-Bulbul and Co.*, de Nueva York.

Me asalta el temor de ver defraudadas todas mis esperanzas de corresponsal... ¿Acaso me he engañado a bordo del *Astara*? ¿Habré soñado aquello de la respiración y del estornudo? ¿No habrá nadie en el cajón... ni aun Zeitung?... ¿Es que realmente serán espejos expedidos a la señorita Zinca Klork?... No. Acabo de sorprender un débil movimiento en el interior de la caja... El movimiento aumenta, y me pregunto si la tapa no va a correrse para dar paso al prisionero, que deseará respirar el aire libre. Lo mejor que puedo hacer para ver sin ser visto, es ocultarme entre dos bultos, y, gracias a la oscuridad, nada tendré que temer...

De repente oigo un pequeño chasquido... No, esto no es ilusión... Es el

chasquido de una cerilla... Casi en seguida, algunos débiles rayos de luz se filtran por los respiraderos de la caja... ¿Qué duda podía tener ya de la clase de ser oculto en la caja?... A menos que fuese un mono de esos que conocen el uso del fuego y el manejo de las cerillas... Algunos viajeros pretenden que existe, y habrá que creerlos bajo su palabra.

Sí... No puedo ocultarlo... Siento una emoción vivísima, y me guardo bien de moverme...

Pasa un minuto... Nada indica que la tapa se haya movido... Nada permite suponer que el desconocido salga... Sigo en acecho... Después concibo la idea de aprovechar aquella luz y mirar por los agujeros... Me levanto, y me aproximo sigilosamente... Un solo temor me detiene; que la luz se apague...

Ya estoy junto a la tapa, pero sin tocarla, y aplico un ojo a un agujero.

¡Cielos! ¡Es un hombre!... Pero no es el sastre austríaco... A ver... En seguida. Mi número 11...

Distingo perfectamente sus facciones. Parece de veinticinco a veintiséis años de edad. Lleva toda la barba... Es moreno... Su tipo es rumano, lo que confirma mis ideas sobre la señorita Zinca Klork, también rumana. Tiene agradable cara, enérgica, y energía se necesita para viajar de tal suerte. Pero si no es un malhechor que quiere viajar oculto, debo confesar que, por su aspecto, tampoco es el héroe que yo busco. Después de todo, tampoco eran héroes ni el austríaco ni el español que viajaron de igual modo que este rumano. Eran gente joven, sencilla, burguesa, y, no obstante, dieron asunto a los cronistas y corresponsales. También yo adornaré mi número 11 con toda clase de metáforas y tropos, y le engrandeceré, le ampliaré, como el que amplía un cliché fotográfico.

Además, no es lo mismo viajar en caja de Tiflis a Pekín que ir de Viena o de Barcelona a París, como hicieron Zeitung, Erres y Flora.

A nadie denunciaré a mi rumano; que no dude de mi discreción y que cuente con mi apoyo si en algo puedo servirle, en el caso de que sea descubierto.

Pero no lo será... ¿Y qué hace en este momento? Sentado en el fondo de la caja, el buen muchacho cena tranquilamente a la luz de una lamparilla.

Sobre las rodillas tiene un bote de conserva y galleta, y en un armario veo algunas botellas llenas, y una manta y una hopalanda colgadas en las paredes. La verdad es que el número 11 está con toda comodidad, como el caracol en su concha; su home rueda con él, y se economiza el millar de francos que le hubiese costado el viaje de Tiflis a Pekín, aunque hubiese ido en segunda. Ya sé que esto es defraudar, y que hay leyes que castigan ese fraude... Entretanto, él puede salir de su cajón cuando le plazca; pasear por el interior del furgón, y hasta aventurarse por la noche a salir a la plataforma. Yo no lo censuro, y lejos de ello, cuando pienso que va destinado para una linda rumana, me pondría con mucho gusto en su sitio.

Concibo la idea, que me parece buena, aunque tal vez no lo sea, de dar un golpecito en la tapa de la caja; entrar en relaciones con mi nuevo compañero, y saber de dónde viene, ya que sé adonde va. Me devora una ardiente curiosidad, y es preciso que la satisfaga, porque hay momentos en que el corresponsal se siente metamorfoseado en hija de Eva.

Pero ¿cómo lo tomará este hombre?... Muy bien; estoy seguro de ello. Le diré que soy francés, y un rumano no ignora que puede siempre confiarse a un francés. Le ofreceré mis servicios... Le propondré dulcificar los rigores de su prisión con mis entrevistas y procurarle algunas golosinas... No le pesarán mis visitas ni deberá temer mis imprudencias.

Llamo en la tapa...

La luz se apaga.

No se le oye respirar...

Hay que tranquilizarle.

—Abra usted, le digo dulcemente en ruso. Abra usted...

No he podido acabar la frase, porque en este momento el tren ha experimentado una sacudida, y me parece que detiene su velocidad, aunque aún no hemos llegado a la estación de Gheok-Tepé.

Se oyen gritos... Me apresuro a salir del furgón, cuya puerta vuelvo a cerrar.

Ya era tiempo.

Apenas llego a la plataforma, Popof sale de la garita, y, sin verme, entra en el furgón y se dirige hacia la locomotora.

Casi al mismo tiempo el tren ha vuelto a tomar su velocidad normal. Popof reaparece en seguida.

—¿Qué ha pasado, amigo Popof?

—Lo que pasa frecuentemente, señor Bombarnac. Un dromedario aplastado...

—¡Pobre animal!

—Sí: ¡pobre animal, que ha podido hacer descarrilar al tren! —¡Pues vaya al diablo ese animal!

## VIII

Antes de que el tren llegue a la estación de Gheok-Tepé, he vuelto a mi vagón... ¡El demonio del dromedario! Si no se hubiese hecho aplastar tan torpemente, el número 11 no me sería desconocido. Hubiera abierto la tapa del cajón, hubiésemos conversado amigablemente, y nos hubiéramos separado con un buen apretón de manos. Y ahora, ¡cuál no será su inquietud puesto que sabe que ha sido descubierto, que existe alguno del que puede sospechar malas intenciones, de alguno que acaso no vacile en descubrir su secreto, y que, en virtud de ello, le sacarán de la caja y será puesto a buen recaudo en la próxima estación!... Y que la señorita Zinca Klorck le esperará inútilmente en la capital del Celeste Imperio.

Convendría tranquilizarle esta misma noche; pero el caso es que el tren va a llegar muy pronto a Gheok-Tepé, y muy pronto también a Askhabad, de donde saldrá al despuntar el alba. Y ya no hay que contar con que Popof se duerma... Estoy haciéndome estas reflexiones, cuando la locomotora entra en la estación Gheok-Tepé, a la una de la madrugada. Ninguno de mis compañeros de viaje ha dejado la cama.

Bajo al andén y me pongo a rondar el furgón de equipajes. Arriesgado sería tratar de introducirme en él. Hubiera tenido gusto en visitar la ciudad; pero la oscuridad me impedirá ver nada. Según lo que me ha contado el Mayor Noltitz, aún se conservan las huellas del terrible asalto de Skobelev en 1880. Murallas desmanteladas, brechas abiertas, etc. Me resigno a no ver todo esto más que por los ojos del Mayor. A las dos parte el tren, después de haber recibido algunos viajeros, que Popof me dice son turcomanos... Ya les pasaré revista cuando sea de día.

Un paseo de diez minutos por la plataforma me permite entrever las alturas de la frontera persa en el límite del horizonte. Más allá de los macizos de un verde oasis, cruzado por numerosos arroyuelos, atravesamos grandes llanuras cultivadas, donde la línea férrea va describiendo muchas curvas, *diversions*, según dicen los ingleses. Después de asegurarme de que Popof no piensa ya en dormirse, me voy a mi sitio.

A las tres, nueva parada.

—¡Askhabad!, se oye gritar en el andén.

Bajo, dejando a mis compañeros profundamente dormidos, y me interno por la población.

Askhabad es la capital de la región Transcaspiana, y recuerdo lo que a este propósito ha dicho el ingeniero Boulanger con motivo de su interesante viaje hasta Merv. Todo lo que yo he visto al salir de la estación por la izquierda es la sombría silueta de la fortaleza turcomana dominando la ciudad nueva, cuya población casi se ha duplicado desde 1887. Aparece como un inmenso bosque tras espesa cortina de árboles.

A las tres y media estaba de vuelta. En aquel momento Popof atraviesa el furgón de equipajes, no sé para qué. ¡Qué intranquilo estará el joven rumano con aquellas idas y venidas por delante del cajón! Después pregunté a Popof:

—¿Qué hay de nuevo?

—Nada, señor Bombarnac... El airecillo de la mañana, que es fresco.

—Sí que lo es. Diga usted: ¿hay cantina en la estación? —Sí... Hay una para los viajeros.

—Y también será para los empleados, señor Popof. Venga usted conmigo.

Y Popof no se ha hecho rogar. Si la cantina está abierta, supongo que los consumidores no encontrarán gran cosa. Por todo licor, kimis, sacado de la leche de yegua fermentada, con sabor a tinta; y aunque muy líquida, muy nutritiva. Preciso es ser tártaro para tomar el kimis. Por lo menos a mí tal me ha parecido; pero Popof le ha encontrado excelente, y esto es lo esencial.

La mayor parte de los sartos y kirghizes que han bajado en Askhabad han sido reemplazados por otros viajeros de segunda. Éstos son *afghanes* mercaderes, y sobre todo contrabandistas muy expertos en esta clase de negocios. Todo el té verde que se consume en el Asia Central lo llevan éstos de China por la India, y por más que el transporte sea considerablemente largo, lo expenden a más bajo precio que el té ruso. No



hay que decir que los equipajes de los *afghanes* fueron registrados con minuciosidad moscovita.

El tren ha vuelto a partir a las cuatro de la mañana. Mi vagón sigue convertido en *sleeping-car*. Envidio el sueño de mis compañeros, y me voy a la plataforma, que es lo único que yo puedo hacer.

Empieza a despuntar la aurora. Acá y allá aparecen las ruinas de la antigua ciudad con su alcazaba de altos muros. Veo una serie de grandes pórticos en una extensión de mil quinientos metros. Después de haber franqueado varias ramblas por la desigualdad del oscuro terreno, entra el tren en una gran estepa. Marchamos con una velocidad de sesenta kilómetros en dirección oblicua al S. E., siguiendo la frontera persa. Solamente la línea se aleja de dicha frontera pasado Douchak. En este trayecto de tres horas se ha detenido la locomotora para proveer a diversas necesidades en Gheours, cruce del camino de Meschhed, desde donde se divisan las alturas de Irán, y en Artyk, donde el agua es abundante, aunque ligeramente salobre.

Atraviesa el tren el oasis del Atek, importante tributario del mar Caspio. Por todas partes verdura y árboles. Es un oasis que justifica su nombre, y que no desmerece del que existe en el Sahara. Se extiende este oasis hasta la estación de Douchak, seiscientas seis verstas. Llegamos a esta estación a las seis de la mañana.

Dos horas de parada, o, lo que es igual, dos horas de paseo... En marcha a visitar Douchak. Voy acompañado del Mayor Noltitz, que sigue siendo mi cicerone. Un viajero va delante de nosotros... Le reconozco. Es sir Francis Trevellyan. El Mayor me hace observar que este *gentleman* tiene aún la cara más ceñuda, su labio más desdeñoso y su actitud más anglosajona.

—¿Y sabe usted por qué, señor Bombarnac? —añade el Mayor. Porque desde esta estación hasta el término de los caminos de hierro de la India inglesa, una línea que atravesara la frontera del Afghanistan, Kandahar, el paso de Bolán y el oasis de Pendjeh, bastaría para unir los dos ramales.

—¿Y esa línea tendría?

—Pues apenas mil kilómetros. Pero los ingleses se obstinan en no querer dar la mano a los rusos, y, sin embargo, ya ve usted, ¡qué ventaja para su comercio! ¡Poner Calcuta a doce días de Londres!

Y así fuimos hablando y recorriendo la población, cuya importancia se previa hace ya muchos años. Un ramal la une al ferrocarril de Teherán, en Persia, mientras que hacia los caminos de hierro de la India no hay en estudio trazado alguno. En tanto que los *gentlemen* calcados en el modelo de sir Francis Trevellyan estén en mayoría en el Reino Unido, la obra del ramal asiático no se terminará.

Después pregunté al Mayor acerca del grado de seguridad que ofrece el Gran Transasiático por el Asia Central, a lo que me respondió:

—En el Turquistán la seguridad es completa. La vía está vigilada sin cesar por agentes rusos, y la policía funciona en las cercanías de las estaciones; y como éstas se hallan poco distantes unas de otras, no creo que los viajeros tengan nada que temer de las tribus errantes. Además, la población turcomana se ha sometido a las exigencias, muy duras casi siempre, de la administración moscovita; así es que, desde hace tantos años como está en funciones el ferrocarril transcaspiano, ningún ataque ha venido a interrumpir la marcha de los trenes.

—Perfectamente, señor Noltitz. ¿Y la parte comprendida entre la frontera y Pekín?

—Eso ya es otra cosa. Desde la meseta de Pamir hasta Kachgar, la vía está vigilada severamente; pero más allá queda el Gran Transasiático bajo la inspección de la administración china, y, a la verdad, me inspira poca confianza.

—¿Acaso las estaciones están muy distantes?

—Algunas sí.

—¿Y los empleados rusos son reemplazados por chinos? —Sí; excepto el jefe Popof, que debe acompañarnos durante todo el trayecto.

—¿De manera que empleados, maquinistas y fogoneros serán chinos? Ve a usted una cosa que me inquieta por la seguridad de los viajeros.

—Desengáñese usted, señor Bombarnac. Los chinos son agentes tan expertos como los nuestros, y excelentes maquinistas. También hay ingenieros que han establecido muy hábilmente la vía por el Celeste Imperio. No hay que dudar que la raza amarilla es una raza inteligente y

muy apta para el progreso industrial.

—Así lo creo. Día llegará en que sea la dueña del mundo..., después de la raza eslava, por supuesto.

—Nada sé de lo que reserva el porvenir, me responde Noltitz sonriendo; pero volviendo a los chinos, puede afirmarse que tienen gran penetración y una facultad de asimilación asombrosa... Y esto que le digo a usted lo sé por experiencia.

—Conforme; pero ¿acaso no hay que temer a los numerosos malhechores que recorren los vastos desiertos de mogolia y de la China septentrional?

—¿Piensa usted que habían de tener el suficiente atrevimiento para atacar un tren?

—Sí, señor Mayor... y eso me tranquiliza. —¿Tranquilizarle a usted eso?

—Sí, señor; porque lo único que me preocupa es que no haya incidentes en nuestro viaje.

—En verdad, señor corresponsal, que es usted admirable. ¿Necesita usted incidentes?

—Sí, como el médico necesita enfermos. Venga en buen hora alguna aventura.

—Pues, señor Bombarnac, temo que no se le logren a usted los deseos. Si es verdad lo que yo he oído decir sobre lo que la Compañía ha tratado con ciertos jefes de cuadrilla...

—¿Cómo aquella famosa administración helénica con el Hadji-Stavros de la novela de About?

—Precisamente... ¡y quién sabe si hasta con su consejo!

—Vea usted una cosa que yo no hubiera podido creer.

—¿Y por qué no, señor Bombarnac? Ese medio de garantizar la seguridad de los trenes en la travesía por el Celeste Imperio, hubiera sido muy fin de siglo. Después de todo, parece que con quien ha tratado la Compañía es con un tal Ki-Tsang, uno de esos salteadores de camino que ha querido

conservar su independencia y su libre acción.

—¿Y quién es ese chino?

—Un audaz capitán de ladrones, de origen semichino, semimogol, que después de haber explotado durante mucho tiempo el Yunnan, donde ha acabado por ser vivamente perseguido, se ha trasladado a las provincias del Norte, habiéndosele visto en la parte de la mogolia que cruza el Gran Transasiático.

—He ahí un proveedor de crónicas como el que yo necesito.

—Es que las crónicas que pudiera proporcionarle a usted Ki-Tsang, costarían caras.

—¡Bah, señor Mayor! *El Siglo XX* es bastante rico para pagarlas.

—Pagar con dinero, sí; pero nosotros pagaríamos acaso con la vida. Felizmente nuestros compañeros no le han oído a usted hablar de esa suerte, que de lo contrario hubieran venido en masa a pedir se le expulsara a usted del tren. Así, pues, sea usted precavido, y no deje ver sus deseos de cronista deseoso de aventuras. Sobre todo, que no tengamos que ver con el chino, aunque sólo sea en interés de los viajeros.

—Pero no del viaje, señor Mayor.

Volvemos entonces a la estación. La parada en Douchak durará aún media hora. Paseándome, por el andén, estoy observando una maniobra que va a modificar la composición del tren.

Un nuevo furgón ha llegado de Teherán por el ramal de Meschhed, que une a la capital de Persia con el Transcaspiano. Dicho furgón, cerrado y sellado, va escoltado por seis agentes persas, cuya consigna parece ser no perderle de vista. Ignoro si será por la disposición de ánimo en que me encuentro, pero me parece que en ese vagón hay algo de particular y misterioso; y ya que el Mayor me ha dejado, me dirijo a Popof, que vigila la maniobra.

—Dígame usted, amigo Popof: ¿adónde va ese furgón?

—A Pekín, señor Bombarnac.

—¿Y qué lleva?

—¡Oh! Un gran personaje.

—¡Un gran personaje!

—¿Le admira a usted?

—¡Es claro!... ¿En un furgón?...

—En un furgón.

—¿Y me avisará usted cuando vaya a bajar ese gran personaje?

—¡Pero si no bajaré!

—¿Por qué?

—Porque está muerto.

—¡Muerto!

—Sí... Es un cuerpo que llevan a Pekín. Allí será enterrado con todos los honores que le son debidos.

Al fin, tenemos un personaje importante en nuestro tren... Cadáver, es verdad; pero ¿qué importa?

Pido a Popof que me entere de quién sea el difunto, que debe ser algún mandarín de calidad, y en cuanto lo sepa, enviaré un telegrama a *El Siglo XX*.

En tanto que miro el furgón, un nuevo viajero le examina con no menos curiosidad que yo. Dicho viajero es un hombre de orgulloso semblante; representa unos cuarenta años; lleva el elegante traje de los ricos mogoles; es de alta estatura, mirada un tanto sombría, bigote de mosquetero a lo Scholl; tez muy mate y párpados que apenas se mueven. He aquí un buen tipo, pienso; no sé si llegará a ser el protagonista que busco; pero, por si acaso, voy a apuntarle con el número 12. Éste, mi pretendido protagonista, es, según me dice Popof, el señor Faruskiar. Va acompañado de otro mogol de rango inferior, de igual edad que el anterior y llamado Ghangir. En tanto que miran el vagón unido al tren, antes del

furgón de equipajes, cambian algunas palabras. Acabada la maniobra, la guardia persa ocupa el vagón de segunda clase, detrás del coche mortuorio, con el objeto de que el precioso cuerpo esté siempre bajo su vigilancia.

Oigo gritos en el andén de la estación...

Ya sé quién grita... Le reconozco. Es el barón Weisschnitzerdörfer, que exclama:

—¡Esperad!... ¡Esperad!

Aquella vez no se trata de que parte el tren, sino de su sombrero, un casco azulado de viaje arrebatado por el viento, que sopla fuertemente. Rueda por el andén, llega a los *rails*, corre por los vallados y las cercas, y su propietario corre también, hasta perder el aliento, sin lograr cogerle.

Al ver aquella furiosa persecución, los esposos Caterna se desternillaban de risa. El chino Pan-Chao suelta la carcajada, mientras el señor Tio-King conserva su imperturbable seriedad. El alemán no puede más; su cara es ya de color de escarlata. Va anhelante, consiguiendo echar la mano al fugitivo sombrero, cayendo cuan largo es, con la cabeza cubierta con su abrigo, lo que da motivo al señor Caterna para canturrear el célebre motivo de miss Helyett:

*Ah! le superbe point de vu... u... u... ue!*

*Ah! la perspective imprévu... u... u... ue!*

No conozco nada tan bufo, tan burlesco como un sombrero que lleva el viento; que va, viene, caracolea, salta, vuelve a saltar, corre, vuela en el preciso momento en que parece va a ser cogido. Si alguna vez me sucediera otro tanto, perdonaré de buen grado a los que se rían de lucha tan cómica. Pero el barón no está de ese humor. Se levanta aquí, cae allá, corriendo por la vía adelante. ¡Eh, cuidado, cuidado! le gritan, por que el tren que viene de Merv, entra en la estación con cierta velocidad.

Murió el sombrero... La locomotora le ha aplastado sin piedad, y el célebre casco se ha convertido en un pingajo que entregan al barón; y hay que oír otra vez la serie de imprecaciones que aquel hombre dirige al Gran Transasiático.

Suena la señal, y todo el mundo se apresura a ocupar sus asientos. Entre los nuevos viajeros veo tres mogoles, muy mal encarados, que suben a un vagón de segunda.

Cuando pongo el pie en la plataforma, oigo al joven chino que dice a su compañero:

—¿Ha visto usted, doctor Tio-King a ese alemán con su ridículo sombrero? ¡Cuánto me ha hecho reír!...

¡Qué correctamente habla Pan-Chao el francés! ¿Qué digo el francés? El parisién. Yo entraré con él en conversación.

## IX

Salimos a la hora reglamentaria. Por esta vez el barón no tendrá derecho a quejarse. Después de todo, comprendo su impaciencia. Un minuto de retraso puede hacerle perder el paquebot de *Tien-Tsin* para el Japón.

El día se anuncia malo. Y hace un viento capaz de apagar el sol como una débil luz; uno de esos huracanes que, según se dice, detienen las locomotoras. Y hoy felizmente sopla del Oeste, y será muy soportable, pues va al tren por la espalda. Se podrá estar sobre las plataformas. Ahora tengo grandes deseos de entrar en conversación con el joven Pan-Chao. Popof tiene razón; éste debe de ser un hijo de familia que ha pasado algunos años en París para instruirse y divertirse. Debe de ser uno de los huéspedes asiduos de los *five o'clocks* de *El Siglo XX*.

Entretanto, tengo que ocuparme de otros asuntos. Y primeramente del hombre de la caja. Todo un día habrá transcurrido antes de que pueda yo disipar su inquietud. ¡En qué situación está, sin duda! Pero como no sería prudente penetrar en el furgón durante el día, es necesario esperar a la noche.

No olvidemos que una conversación con el señor y la señora Caterna está igualmente indicada en el programa, lo que no presentará tampoco ninguna dificultad.

Lo que debe de ser menos fácil es ponerse en comunicación con mi número 12, el altivo señor Faruskiar. ¡Parece muy orgulloso este oriental!

¡Ah! Necesito conocer en breve plazo el nombre del mandarín que regresa a China... bajo la forma de un cuerpo muerto. Con un poco de destreza, Popof acabará por saberlo de alguno de los persas que hacen la guardia a S. E.

Puede que sea algún gran funcionario, el Pao-Wang, el Ko-Wang, el virrey de los dos Kiang, el príncipe King en persona.



Durante una hora va el tren atravesando el oasis. Pronto entraremos en pleno desierto. El suelo es de cuarzo, cuyos estratos se extienden hasta las cercanías de Merv. Hay que irse habituando a esta monotonía del viaje, que se prolongará hasta la frontera del Turquestán. Oasis y desierto, desierto y oasis... Pero cuando nos acerquemos al Pamir, la decoración cambiará. No faltan motivos de paisaje en el nudo orográfico que los rusos han sabido cortar, imitando lo que hizo Alejandro con el nudo que unía el yugo al timón del carro de Gordium. Esto valió al conquistador macedonio el imperio del Asia. He aquí un buen augurio para la conquista por los rusos.

Esperemos, pues, la travesía del Pamir y sus variados paisajes. Más allá se extienden las interminables llanuras del Turquestán chino; inmensos arenales del desierto de Gobi donde de nuevo empezará la monotonía del paisaje.

Son las diez y media... Pronto será servido el almuerzo en el interior del dining-car. Ocupémonos desde luego de mi paseo matinal a lo largo del tren.

¿Dónde estará Fulk Ephrinell, que no le veo en su puesto junto a miss Horacia? Después de saludar a ésta políticamente, la pregunto sobre el particular.

—El señor Fulk ha ido a echar una ojeada a sus cajas, me responde. Y eso de decirme el señor Fulk, me indica que pronto dirá Fulk a secas.

El señor Faruskiar y Ghangir, desde que salió el tren, se han acomodado en el segundo vagón. Solos en aquel momento, están hablando en voz baja.

Al volver encuentro a Fulk Ephrinell que va a reunirse con su compañera... Me aprieta *yankemente* la mano; le digo que miss Horacia Bluett me ha dado noticias suyas.

—¡Oh! ¡Qué mujer... qué mujer, amigo! ¡Qué práctica! ¡Qué ordenada!... Es una de esas inglesas...

—Dignas de ser americanas, añado yo.

—*Watt a bit!* contesta sonriendo con aire significativo.

En el momento de salir veo que los dos chinos están ya en el comedor. Sobre una mesita del vagón ha quedado el librito que leía el doctor Tio-King.

No creo que sea indiscreto en un corresponsal coger este libro, abrirlo y leer su título, que dice así:

De la vida sobria y ordenada,  
o el arte de vivir mucho tiempo  
en una perfecta salud

Traducido del italiano de  
LUIS CONARO, noble veneciano.

Aumentada con la manera de corregir un mal temperamento, de gozar felicidad perfecta hasta la más avanzada edad, y no morir sino por la consunción del húmedo radical, a consecuencia de senectud.

SALERNA.

MDCCLXXXII.

Ésta es, pues, la lectura favorita del doctor Tio-King. Y he aquí por qué su no muy respetuoso discípulo le arroja algunas veces por broma el nombre de Cornaro.

No tengo tiempo de ver de este libro más que su lema: *abstinentia adjicit vitam*. Por lo demás, no me encuentro dispuesto a poner en práctica la divisa del noble veneciano, a lo menos para el almuerzo. Nada de nuevo en lo que concierne a la situación de los comensales en el *dining-car*. Me encuentro junto al Mayor Noltitz, que observa con cierta atención al señor Faruskiar y a su compañero, colocados en un extremo de la mesa. Ambos nos preguntamos quién puede ser aquel mogul de tan altivo continente.

—¡Calla!, digo yo, riendo ante la idea que surge en mi cerebro: si será ese...

—¿Quién? preguntó el Mayor.

—Ese capitán de ladrones... ese famoso King-Tsang.

—No bromeé usted, señor Bombarnac, y hable usted en voz baja de eso... Se lo ruego.

—Vamos, Mayor, convenga usted en que sería uno de los personajes más

interesantes. Digno de que se le rogara que se prestase a una *interview*.

Y hablando así, comemos con buen apetito. El almuerzo es excelente, pues la cocina se ha provisto en Askhabad y en Douchak. Como bebidas tenemos té, vino de Crimea y cerveza de Kazan. Y para comer, chuletas de carnero y excelentes conservas, y de postre sabroso melón, peras y uvas de primera calidad.

Después de almorzar, me voy a fumar mi cigarro a la plataforma del *dining-car*. Allí va en seguida el señor Caterna. El estimable cómico espiaba aquella ocasión de entablar relaciones conmigo.

Sus ojos espirituales entornados, sus mejillas habituadas a las postizas patillas, como sus labios a los falsos bigotes, y su cabeza a las pelucas, rojas, negras, grises, ya calvas o ya cabelludas, según los papeles que había de representar, todo denota al comediante hecho a la vida de las tablas. Pero tiene una fisonomía franca y alegre, un aire honrado; toda la apariencia de una buena persona.

—Señor, me dice: ¿cómo es posible que dos franceses vayan de Bakou a Pekín sin tratarse?

—Caballero, le respondo: cuando se encuentra a un compatriota...

—Y parisién...

—Y, por consecuencia, dos veces francés, sentiría mucho no haberle estrechado la mano. Así que, señor Caterna... —¿Sabe usted cómo me llamo?

—Y usted sabe cómo me llamo, yo seguramente.

—¡Es claro! Claudio Bombarnac, corresponsal de *El Siglo XX*.

—Para lo que usted guste mandar.

—Mil gracias, señor Bombarnac; y hasta diez mil, como se dice en China, adonde voy con mi esposa.

—Para ir a Sanghai de primer actor y primera dama en la compañía de la colonia francesa.

—¡Pero, hombre, usted lo sabe todo!

—Un corresponsal...

—¡Naturalmente!

—Y le diré a usted más; teniendo en cuenta ciertas locuciones marítimas que le he oído a usted, creo que ha debido usted ser marino en otro tiempo.

—Y no se equivoca usted. He sido patrón de una chalupa del almirante Boissoudy, a bordo del Redoutable.

—Lo que extraño es cómo no ha hecho usted el viaje por mar.

—¡Ah! Es muy sencillo, señor Bombarnac. La señora Caterna, que es indudablemente la primera dama de provincia, y a la que ninguna pasa por delante... perdón (es una costumbre de marino), en los papeles de criada y en los disfraces, no puede soportar el mar. Así que en cuanto he sabido que existe este ferrocarril, IE he dicho: —Carolina, tranquilízate, no te inquiete el pérfido elemento; iremos atravesando Rusia, Turquestán y China, sin dejar tierra firme. Esto ha causado mucho placer a la linda, a la buena, a la excelente, a la... no encuentro la palabra, caballero... En fin; una primera actriz que representaría los papeles de dueña si fuese necesario, para no dejar a un empresario en mal lugar... ¡Una artista! ¡Una verdadera artista!

El señor Caterna gusta de extenderse cuando habla; como dicen los maquinistas, «está en presión», y hay que dejarle que suelte un poco de vapor. Por más que parezca sorprendente, adora a su mujer, y yo me complazco en creer que ella le corresponde. Una pareja feliz. El señor Caterna está muy contento de su suerte; tiene amor al teatro, sobre todo al de provincia, donde el matrimonio ha representado el drama, la zarzuela, la comedia, la opereta y la ópera cómica, la ópera, las traducciones, las funciones de espectáculo y la pantomima; agrádanle las representaciones que empiezan a las cinco de la tarde y acaban a la una de la madrugada, ya en los grandes teatros de las capitales, ya en los salones de los ayuntamientos, ya en las granjas de las aldeas, de cualquier modo, como se podía, sin trajes, sin decoraciones, sin orquesta... y hasta sin espectadores, y, por lo tanto, sin ingresos. Comediantes que hacían a pluma y a pelo.

En su cualidad de parisién, el señor Caterna, cuando navegaba, ha debido ser el bufón del mascarón de proa. Diestro de manos, como un escamoteador: diestro de pies, como un bailarín en la cuerda floja, sabiendo imitar con la lengua o los labios todos los instrumentos de madera o cobre, posee el más variado surtido de canciones, couplets, himnos patrióticos, brindis, monólogos y escenas de cafés-conciertos. Esto me lo cuenta con mucha gesticulación, inagotable facundia, yendo y viniendo con las piernas separadas y sus pies un poco hacia dentro. No me fastidiaré en compañía de un hombre tan alegre. Le pregunté:

—¿Dónde estaba usted cuando salió de Francia?

—En la Ferté-sous-Jouarre, donde la señora Caterna ha tenido un verdadero éxito en el papel de Elsa, en Lohengrin, que hemos cantado sin música. Amigo, ¡si viese usted lo admirable que resultó!

—¿Habrá usted recorrido el mundo, señor Caterna?

—¡Ya lo creo! Rusia, Inglaterra y las dos Américas. ¡Ah, amigo Claudio!

Ya me llama Claudio.

—¡Ay, amigo Claudio! En algún tiempo era yo el ídolo de Buenos Aires, y el disloque en Río de Janeiro. Usted no lo creerá; pero yo, malo en París, soy excelente en provincias. En París se representa para uno mismo, y en provincias para los otros. Y además, el repertorio es más variado.

—Mi enhorabuena, querido compatriota.

—La acepto con mucho gusto, porque amo mi oficio, ¿qué quiere usted? Todo el mundo no puede aspirar a ser senador o... corresponsal.

—¡Phs! ¡Valiente cosa, señor Caterna! —dije yo riendo.

—¡Oh! no; es un oficio de gran importancia.

Y en tanto que el inagotable cómico seguía habla que habla, las estaciones iban apareciendo al paso entre los silbidos de la locomotora. Kulka, Nisachurch, Kulla-Minor y otras. Todas de aspecto triste. Más adelante, Bairam-Alí, en la versta 795, y Kourlan-Kala, en la 815.

—Y para decirlo todo, continuó el señor Caterna, algún dinerillo hemos hecho de pueblo en pueblo. En el fondo de la maleta hay algunas obligaciones del Norte, de las que no hago el mayor caso. En fin, un poquillo de bienestar, honradamente ganado, señor don Claudio. ¡Ah, Dios mío! Aun cuando vivamos bajo un régimen democrático y de igualdad, aún está lejos el día en que se vea comiendo a la misma mesa al barba al lado de la prefecta en casa del presidente de la Audiencia, y a la actriz abrir el baile con el prefecto, en casa del capitán general. Pero ¡qué importa!, mientras tanto se come y se bebe entre las personas de la misma categoría.

—Lo que no es menos alegre, señor Caterna.

—Ni menos *comme il faut*, señor don Claudio, replica el futuro primer actor cómico de Sanghai, sacudiendo una chorrera imaginaria con la desenvoltura de un señor de la época de Luis XV.

En aquel momento la señora Caterna se reúne con nosotros.

Es una mujer creada y puesta en el mundo para hacer dúo a su marido, así en la vida como en escena. Una de esas camaradas de teatro, que no son malas ni chismosas, nacidas de no se sabe quién, ni cómo, ni dónde, pero mujeres honradas.

—Presento a usted a Carolina Caterna, me dice el actor con el mismo tono que hubiera empleado para presentarme a la Patti o a la Sarah Bernhardt.

—Después de haber estrechado la mano de su marido, me consideraré muy honrado con estrechar la de usted, repliqué yo.

—Hela aquí sin ceremonia, señor.

—Como ve usted, es la mejor de las mujeres.

—Y él el mejor de los maridos.

—Estoy orgulloso, dice el cómico. ¿Por qué? Muy sencillo, porque he comprendido que la felicidad en el matrimonio está contenida en aquel precepto del Evangelio, al cual todos los maridos debían acomodarse: «lo que quiere la mujer, quiera el marido».

Créanme ustedes. Era curioso de ver aquella unión de dos cómicos de la

legua tan diferente de la contabilidad amorosa por «debe» y «haber», del corredor y la corredora que conversan en el interior del vagón vecino.

El barón Weisschnitzerdörfer, cubierto con una gorra de viaje, sale del *dining-car*, donde seguramente no ha estado perdiendo el tiempo, consultando el indicador.

—¡Ahí va el caballero del sombrero cómico! —exclama el señor Caterna, después que el barón ha entrado en el vagón sin haberse dignado saludarnos.

—Es demasiado alemán, dice la señora Caterna.

—¡Y decir que Enrique Heine llama a esas gentes nobles, sentimentales! —añado yo.

—Entonces él no conocía a éste, dice el señor Caterna. Noble, sí puede ser; pero sentimental...

—A propósito, digo yo: ¿sabe usted para qué ese barón ha tomado el Gran Transasiático?

—Para comer sopa de coles en Pekín, responde.

—No, no. Es un rival de miss Nellie Bly. Tiene la pretensión de dar la vuelta al mundo en treinta y nueve días.

—¡Hombre! ¡Querrá usted decir en ciento treinta y nueve, señor Bombarnac! Tiene un aire poco sport ese barón.

Y el cómico se pone a cantar con voz de clarinete ronco, el tan conocido motivo de *Las campanas de Corneville*:

He dado tres veces la vuelta al mundo.

Y añade, señalando al barón:

—Él no da ni la mitad.

## X

A las doce y cuarto pasa el tren la estación de Kari-Bata, que es muy semejante a una de las estaciones del camino de hierro de Nápoles a Sorrento, con sus tejados a la italiana. Veo un vasto campamento en la parte de la Rusia Asiática. Los pabellones flotan al soplo del fresco viento. Hemos entrado en el oasis de Merv, de ciento veinticinco metros de longitud, doce de ancho y de una cabida de seiscientos mil hectáreas. No se dirá que mis informes carecen de precisión. A derecha e izquierda se ven campos cultivados, hermosas arboledas, una sucesión no interrumpida de aldeas, cabañas entre los setos, jardines llenos de frutales, rebaños de carneros y bueyes en hermosas dehesas; tan rica campiña está regada por el Mourgab (el río blanco). Pululan por allí los faisanes, como en las planicies normandas los cuervos.

A la una para el tren en la estación de Merv, a ochocientos veintidós kilómetros de Ouzoun-Ada.

Aquella ciudad ha sido destruida y reedificada varias veces; las guerras del Turquestán han hecho de ella su teatro. Parece que en otros tiempos era un refugio de bandidos y gente perdida; ¡lástima que no hubiese vivido en aquella época el célebre capitán de ladrones Ki-Tsang! ¡Quizás hubiese llegado a ser un Genghis-Khan!

El Mayor Noltitz me cita a este propósito un refrán turcomano, que dice así:

«Si te encuentras una víbora y un merviano, mata primero al merviano y luego a la víbora».

Por mi parte, creo que, puesto que los mervianos ya se han hecho moscovitas, se debe matar primero a la víbora.

Siete horas de parada en Merv. Tendré, pues, tiempo de visitar tan curiosa población, cuya transformación física y moral ha sido tan profunda, merced a los procedimientos un tanto arbitrarios de la Administración rusa. Su fortaleza, de ocho kilómetros de circunferencia, edificada en 1873 por Nour-



Verdy, no ha sido obstáculo para que el ejército del Zar se haya apoderado de ella, y la antigua guarida de malhechores ha llegado a ser una de las más importantes ciudades del Transcaspiano.

He dicho al Mayor Noltitz que, aun a riesgo de abusar de su complacencia, le rogaba me acompañase, y me ha respondido:

—Con mucho gusto; también yo deseo ver otra vez esta ciudad.

Y allá nos hemos dirigido a buen paso.

—Le prevengo a usted, me ha dicho Noltitz, que vamos a visitar la parte nueva.

—¿Y por qué no empezar por la antigua? Esto me parece lo lógico y lo más cronológico.

—Porque la ciudad vieja dista treinta kilómetros de la nueva, y apenas si la verá usted al pasar. Entretanto, aténgase usted a las exactas descripciones que de ella ha hecho vuestro gran geógrafo Elíseo Reclus.

Los lectores no perderán en el cambio. La parte nueva se halla a poca distancia de la estación. Pero ¡cuánto polvo! La villa comercial está edificada en la margen izquierda del río. Tiene un aspecto muy americano, sin duda del agrado de Fulk Ephriniel. Sus calles son anchas, tiradas a cordel, y cortándose en ángulos rectos; hermosos boulevares con sus filas de árboles; mucho movimiento de negociantes vestidos al uso oriental, israelitas, mercaderes que pertenecen a las especies más variadas. Se ven también muchos camellos y dromedarios, muy solicitados por su resistencia, y que difieren un tanto de sus congéneres de África. Por las enarenadas calles transitan pocas mujeres. He visto algunas muy notables, con unos trajes de aspecto casi militar, con botas altas, cartuchera al pecho, a la moda circasiana. Desconfiad de los perros vagabundos, animales hambrientos, de pelo largo, mandíbulas feroces, raza que recuerda los perros del Cáucaso: ¿acaso estos animales, según el ingeniero Boulangier no fueron los que devoraron a un general ruso? A esto me ha respondido el Mayor:

—Efectivamente; pero eso no es exacto en absoluto, porque le dejaron las botas.

En el barrio comercial, y en los oscuros entresuelos habitados por persas y judíos, se venden esos tapices de extraordinaria finura y de colores combinados artísticamente y tejidos la mayor parte por viejas.

En las orillas del Mourgab han fundado los rusos sus cuarteles, donde se ven soldados turcomanos al servicio del Zar. Llevan gorra azul y hombreras blancas; el resto del traje es el usual. Están mandados por oficiales moscovitas.

Un puente de madera de cincuenta metros de longitud y puesto sobre caballetes, atraviesa el río. Es practicable, no sólo para los peatones, sino para el acarreo y trenes. Se halla también cruzado por hilos telegráficos.

En la otra orilla se alza la villa administrativa, que cuenta con un considerable número de empleados civiles, ostentando todos la gorra moscovita.

Una de las cosas más interesantes que hay que visitar es la aldea Teké, especie de anexo de Merv, y cuyos habitantes conservan el villano tipo de aquella raza decadente, de cuerpos musculosos, orejas separadas, labios abultados y barba negra. Allí se percibe aún el último resto de aquel color local que falta en la nueva villa.

Al volver una calle del mencionado barrio nos encontramos con el corredor americano y la corredora inglesa.

—¡Señor Ephrinell! exclamo. Este Merv moderno ofrece pocas novedades.

—Todo lo contrario, señor Bombarnac. Es casi una ciudad *yankee*, y lo será del todo el día en que los rusos la doten de tranvías y mecheros de gas.

—Ya se hará.

—Así lo espero, y entonces Merv tendrá derecho a usar el título de ciudad.

—Pues yo por mi parte, señor Ephrinell, hubiera preferido hacer una excursión a la ciudad vieja, y visitar sus mezquitas, su fortaleza y sus palacios; pero por desgracia está un poco lejos, el tren no se detiene allí, y lo siento...

—¡Phs! dijo el *yankee*; pues lo que yo siento es que en este país

turcomano no hay negocio. Todo el mundo tiene dientes.

—Y todas las mujeres tienen buen pelo, añadió miss Horacia.

—Pues bien, miss, cómpreles usted las cabelleras, y no perderá usted el tiempo.

—Y seguramente eso hará la casa Holmes-Homes de Londres en cuanto hayamos agotado el almacén capilar del Celeste Imperio. De allí a poco, la pareja nos dejó.

Son las seis. Propongo al Mayor que vayamos a comer a Merv, antes de la salida del tren. Él acepta, pero parece que le contraría. Nuestra mala fortuna nos lleva al Hotel Eslavo, muy inferior a nuestro dining-car al menos en lo tocante al menú. Hay un plato particular; una sopa nacional llamada el *borchich*, preparada con leche agria, que me guardaré muy bien de recomendar a los gastrónomos de *El Siglo XX*.

A propósito del periódico: ¿y el telegrama relativo al mandarín que nuestro tren conduce, en la fúnebre acepción de la palabra? ¿Habrá podido Popof obtener de su guardia muda el nombre del alto personaje?

Sí, en verdad; apenas el Mayor y yo llegamos al andén, corre el buen Popof hacia mí y me dice:

—Ya sé cómo se llama.

—¿Y es?...

—Yen-Lou, el gran mandarín de Pekín. —Gracias, Popof.

—Me voy corriendo a la oficina de telégrafos, y expido a *El Siglo XX* el siguiente despacho:

«Merv, 16 mayo, 7 noche».

«Tren Gran Transasiático va a salir Merv. Tomó en Douchak cuerpo gran mandarín Yen-Lou. Viene Persia destino Pekín».

Mucho es el coste de este despacho, pero lo vale.

El nombre de Yen-Lou se ha extendido en seguida por entre nuestros

compañeros de viaje. Me ha parecido que el señor Faruskiar, al oír el nombre del mandarín, se ha sonreído. A las ocho en punto sale el tren e la estación. Cuarenta minutos después pasamos por la vieja ciudad; mas la noche es tan oscura, que nada he podido ver. Sin embargo, se divisa una fortaleza con torres cuadradas y recinto de ladrillos cocidos al sol; ruinas de tumbas y palacios, restos de mezquitas, todo un museo arqueológico, que me hubiese proporcionado lo menos doscientas líneas. En esto me dice el Mayor:

—Consuélese usted. Su satisfacción no hubiera sido completa, porque dicha ciudad ha sido reedificada cuatro veces. Aunque hubiese usted visto la cuarta ciudad, Bairam-Ali, de época persa, no hubiese usted visto la tercera, mogólica, ni menos la villa musulmana de la segunda época, que se llamaba Sultán-Sandjar-Kala, ni mucho menos la de la primera época, que unos llaman Iskander-Kala, del nombre de Alejandro el Magno, y otros Ghiaur-Kala, atribuyendo su fundación a Zoroastro, fundador de la religión de los Magos, mil años antes de la Era cristiana. Le aconsejo, pues, que eche a un lado su pena.

Y esto fue lo que hice.

El tren corre hacia el N. E. Las estaciones distan entre sí de veinte a treinta verstas. Ya no gritan los nombres, puesto que no hay paradas. Voy viéndolas en el indicador. Tales son, Keltchi, Ravina (¿por qué este nombre italiano en esta provincia turcomana?), Peski, Repetek, etc. Atravesamos el desierto, el verdadero desierto, sin gota de agua. Para las necesidades de la línea ha habido que abrir pozos artesianos. El Mayor me dice que los ingenieros han luchado con grandes dificultades para construir esta parte del camino de hierro sobre la arena. Si las empalizadas no hubiesen tenido cierta inclinación, a manera de las barbas de una pluma, la vía no hubiese tardado en verse invadida por las arenas, hasta el punto de hacer imposible la circulación de los trenes. Pasada esta parte se encuentra la llanura, donde la colocación de los *rails* se ha verificado con tanta rapidez.

Poco a poco mis compañeros se duermen, y el vagón queda convertido en *sleeping-car*.

Me acuerdo del rumano del cajón. ¿Debo intentar verle esta misma noche? Indudablemente. No tan sólo para satisfacer mi natural curiosidad, sino también para calmar mi inquietud. Sabiendo que su secreto es

conocido por la persona que le habló al través de la tapa de su caja, es posible que tenga la idea de apearse en una de las estaciones; sacrificar su viaje y renunciar a reunirse con la señorita Zinca Klork. ¿No querrá escapar a la responsabilidad que la Compañía le exija? Acaso mi intervención haya perjudicado a ese pobre mozo, sin contar con que puedo perder mi número 11, uno de los más preciosos de mi colección.

Es cosa decidida. Voy a verle antes del alba. Sin embargo, por exceso de prudencia, esperaré que pase el tren de la estación de Tchardjoui, adonde debe llegar a las dos y veintisiete. Hay un cuarto de hora de parada antes de subir hacia el Amou-Daria; Popof irá en seguida a meterse en su garita, y yo podré deslizarme al interior del furgón, sin temor de ser visto.

¡Qué largas me parecieron las horas! Muchas veces me he visto a punto de sucumbir al sueño, y para desvelarme he salido dos o tres veces a la plataforma. Al minuto reglamentario entré en la estación de Tchardjoui, versta 1005. Dicha población es una importante ciudad del kanato de Bukhara, donde llegó el Transcaspiano a fines de noviembre de 1886, diecisiete meses después de haber puesto la primera traviesa. No estamos a más de doce verstas del Amou-Daria, y cuando pasemos al otro lado del río, pondré en práctica mi plan.

Ya he dicho que la parada en Tchardjoui sólo es de un cuarto de hora. Se apean algunos viajeros, dirigiéndose a la ciudad, que cuenta una población de treinta mil habitantes. Suben otros para Bukhara y Samarkanda, pero únicamente a los coches de segunda. Con este motivo hay alguna animación en el andén. También yo he bajado, y he ido a pasearme junto al furgón de la cabeza del tren. De pronto veo que se abre una puerta y se cierra sin ruido. Un hombre se desliza por la plataforma y cruza rápidamente la estación, mal alumbrada con quinqué de petróleo...

Es mi rumano... No puede ser otro... Nadie le ha visto... Ya está confundido entre los demás viajeros... ¿Para qué esta escapatoria? ¿Es para renovar sus provisiones en la cantina? O, como yo me temía, ¿pensará en huir? Si es esto, yo sabré impedirselo... Me daré a conocer a él. Le prometeré auxilio y favor. Le hablaré en francés, en inglés, en alemán, en ruso, y le diré: Amigo mío, cuente usted con mi discreción. No le haré a usted traición; por la noche le traeré a usted víveres, y le daré a usted ánimos al mismo tiempo. No olvide usted que la señorita Zinca, que sin duda será la más hermosa de las rumanas, le espera a usted en Pekín, etc.

Y le sigo, aunque con mucho disimulo. En aquel movimiento no corre peligro. Ni Popof ni ninguno de los empleados podrían ver en él un defraudador de la Compañía... ¿Qué?... ¿Va hacia la puerta de salida? ¿Se me escapará? No. Lo que quiere es estirar las piernas, que bien lo necesita. Hace sesenta horas, desde que salió de Bakou, está preso en el cajón. Ya tiene derecho a diez minutos de libertad... Es de mediana estatura, y tiene la agilidad del gato en todos sus movimientos, y no debe parecerle estrecho el cajón. Va vestido con una chaqueta impermeable, un pantalón con cinturón, y gorra de piel. Todo de sombrero color.

Estoy tranquilo por sus intenciones. Vuelve hacia el furgón, pone el pie en el estribo; entra por la plataforma, y cierra la puerta suavemente. En cuanto el tren esté en marcha, iré a llamar a la puerta del cajón, y entonces...

Nueva contrariedad. En vez de durar un cuarto de hora la parada de Tchardjoui, dura tres. Ha habido necesidad de reparar una ligera avería en uno de los frenos de la máquina.

A despecho, pues, de las reclamaciones del barón alemán, no dejamos aquella estación hasta las tres y media, cuando el día comienza a aparecer; de donde resulta que si no he podido hacer mi visita al furgón, por lo menos he visto el Amou-Daria.

Este río es el Oxus de los Antiguos, el rival del Indo y el Ganges. En otro tiempo era tributario del mar Caspio, según indicaban los mapas, y en la actualidad ha cambiado de cauce y es tributario del mar Aral. Alimentado por las lluvias y las nieves del Pamir, desliza sus mansas aguas por su cauce de arcilla y arena. Es el río-mar, en lengua turcomana, y su curso se extiende en dos mil quinientos kilómetros.

Llega el tren a un puente de una legua de longitud, que atraviesa el Amou-Daria y que tiene una altura de once metros sobre su más bajo nivel. Al paso del tren tiembla el maderaje sobre los mil pilares que le soportan y agrupados de cinco en cinco entre cada una de las traviesas, distantes nueve metros una de otra. El general Annenkof tardó diez meses en construir este puente, el más importante de todos los que atraviesa el Gran Transasiático, y su coste ascendió a 35.000 rublos. Las aguas del Amou-Daria tienen un color amarillo sucio; se ven algunas islas acá y allá. Popof me enseña las garitas de centinelas que han sido establecidas en el

parapeto del puente.

—¿Para qué sirven esas garitas? pregunto a Popof.

—Están destinadas a un personal de vigilancia encargado de dar la señal de alarma en caso de incendio, y provisto de aparatos para dominarle.

Esto me parece muy prudente, teniendo en cuenta que no sólo los tizones de las locomotoras han quemado ya el puente por diversos sitios, sino por cualquier otra eventualidad. Recorren el río gran número de barcas, la mayor parte conteniendo petróleo, y a menudo sucede que estas embarcaciones se transforman en hogueras, de suerte que toda vigilancia es poca tratándose de este puente que, una vez destruido, se emplearía en su reconstrucción cerca de un año, durante el cual el trasbordo de los viajeros de una a otra orilla sería de los más difíciles.

El tren modera su velocidad al cruzar el puente. Es pleno día. Vuelve a reaparecer el desierto hasta la segunda estación de Karakoul. Más allá se ven las derivaciones de un afluente del Amou-Daria, el Zarafchane, «el río que lleva oro,» y cuyo curso se prolonga hasta el valle del Sogd, en la superficie del fértil oasis en, que resplandece la ciudad de Samarkanda.

A las cinco de la mañana hace alto el tren en la capital del kanato de Bukharia, versta 1107 desde Ouzoun-Ada.

## XI

Los kanatos de Bukharia y Samarkanda formaban en otro tiempo la Sogdiana, satrapía persa habitada por los tadjiks, después por los ousbeks, que invadieron aquel país a fines del siglo XV; pero la invasión más temible en los momentos actuales es la de las arenas, puesto que los saksaulds destinados a contener la arena, casi han desaparecido.

Bukhara era la capital del kanato, la Roma del Islam, la Noble Ciudad, la ciudad de los Templos, la Metrópoli de la religión mahometana. Era la ciudad de las siete puertas, rodeada de extensa muralla, y cuyo comercio con China siempre ha sido considerable. Hoy cuenta con una población de 80.000 habitantes.

Esto me ha dicho el Mayor Noltitz, proponiéndome visitar dicha metrópoli, donde él ha permanecido muchas veces. Él no me podrá acompañar, porque tiene que hacer algunas visitas. El tren debe partir a las once, y en las cinco horas de parada tengo que visitar la población, que está muy distante de la estación. Difícil sería en tan poco tiempo ni aun llegar a la ciudad, a no existir un camino de hierro, sistema Decauville, nombre francés muy conocido en la Sogdiana. El Mayor tomará conmigo el Decauville, y cuando lleguemos me dejará para ocuparse de sus asuntos. No puedo contar con él... ¿Voy pues, a encontrarme solo? ¿No podré contar con alguno de mis números?

Recapitulemos. El señor Faruskiar... Con este puedo contar lo mismo que con el mandarín Yen-Lou, que va en su catafalco ambulante. ¿Fulk Ephrinell y miss Horacia Bluett? Inútil es pensar en ellos. Se trata de palacios, de alminares, de mezquitas y demás inutilidades arqueológicas... ¿Y el actor y la actriz? ¡Imposible! La señora Caterna está muy cansada, y su marido tiene que quedarse con ella. Los dos hijos del Celeste Imperio ya han dejado la estación. ¡Ah!... Sir Francis Travellyan. ¿Por qué no? Yo no soy ruso, y es con los que él no quiere nada. Yo no he sido el que ha conquistado el Asia Central... Voy a ver si puedo catequizar a ese orgulloso *gentleman*... Me aproximo a él, le saludo, voy a hablarle, él se inclina levemente, gira sobre los talones, y se marcha... ¡Animal!



El Decauville da los últimos silbidos... El Mayor y yo ocupamos uno de los vagones descubiertos. Media hora después franqueamos la puerta Dérvaze. El Mayor me deja, y héme errante por las Calles de Bukhara.

Si yo dijese a los lectores de *El Siglo XX* que he visitado las cien escuelas de la ciudad, sus trescientas mezquitas, casi tantas como iglesias hay en Roma, no me creerían, no obstante la confianza que merecen los corresponsales. Me atenderé, pues, a la verdad en absoluto.

Recorriendo las polvorientas calles, he estado al azar en los edificios que he encontrado en mi camino. Aquí es un bazar, donde se venden esos tejidos de algodón de colores variados, llamados *aladjas*, pañuelos tan finos como telas de araña, cueros trabajados a maravilla, sedas cuyo jrou-frou se llama en lengua de la Bukharia *tchakhtkchukh*, nombre que Meilhac y Halevy han tenido el buen acuerdo de no dar a la protagonista de su obra. Más allá una tienda donde existen dieciséis especies de té, de las cuales once son de té verde, el único que se consume en el interior de China y del Asia Central. Entre los demás, el más estimado es el *louka*, del que una hoja basta para aromatizar una tetera. Más lejos sigo a lo largo del muelle de los depósitos de Divan-Beghi, que forma uno de los lados de una plaza cuadrada, plantada de olmos. No mucho más allá se eleva el Arco, palacio fortificado del emir, y cuya puerta decora un moderno reloj. Arminio Vambery ha encontrado siniestro el aspecto del tal palacio, y tal me ha parecido, si bien los cañones de bronce que defienden la entrada parecen más artísticos que mortíferos. Hay que observar que los soldados bukharos que andan paseando por las calles con pantalón blanco, túnica negra, gorra de astracán y altas botas, son mandados por oficiales rusos, que visten uniformes con vivos de oro.

Cerca del palacio, y a la derecha, se alza la mezquita mayor de la ciudad, la mezquita Mesdjidi-Kelán, edificada por Abdullah-Khan-Shei-bani. Es un conjunto de cúpulas, campanarios y minaretes, en los que las cigüeñas, que se ven a millares por allí, hacen sus viviendas. Yendo siempre a la ventura, llegué a las orillas del Zarafchan, al NE. de la villa. Las aguas frescas y limpias barren los canales una o dos veces por quincena, como medida de salubridad, y precisamente la higiénica introducción de las aguas acaba de efectuarse. Hombres, mujeres, niños, perros, bípedos y cuadrúpedos, todos se bañan en confusa promiscuidad. No puedo dar idea del cuadro, ni tampoco aconsejar su imitación.

Siguiendo la dirección SO., hacia el centro de la ciudad, me cruzo al paso con grupos de derviches, cubiertos de especies de bonetes, con grueso bastón en la mano y la cabellera flotante. Se detienen de cuando en cuando para tomar parte en una danza que no hubieran, desdeñado los fanáticos del Elíseo Montmartre, en tanto que se acompañan con un canto verdaderamente gritado.

No olvidemos que he recorrido el mercado de libros, donde no habrá menos de veintiséis tiendas, y en, que se venden impresos y manuscritos, no al peso, como el té, ni en cajas, como las conservas, sino en forma de mercadería corriente. En cuanto a los numerosos medresses (estos colegios que han dado a Bukhara renombre universitario), debo confesar que no he visitado ninguno. Extenuado, rendido, voy a sentarme bajo los olmos del muelle de Divanbeghi. Allí bullen enormes samovars, y por un tenghe, o sean setenta y cinco céntimos, bebo de ese shivin, té superior que no se parece en nada al que consumimos en Europa, y que, según se dice, ya ha servido para limpiar los tapices del Celeste Imperio.

He aquí el recuerdo que he guardado de la Roma turkeстана. Por lo demás, y supuesto que no se puede permanecer un mes, mejor vale no estar más que algunas horas. A las diez y media, acompañado del Mayor Noltitz, que he vuelto a encontrar en el Deacuville, llegó a la estación, cuyos muelles están llenos de grandes balas de algodón de Bukhara y enormes pilas de lana de Merv. De una ojeada veo que todos mis números, hasta el barón alemán, están en el andén. En la cola del tren, los persas siguen dando fielmente su guardia al mandarín Yen-Lou. Creo ver que tres de nuestros compañeros de viaje los observan con insistente curiosidad; son los mogoles sospechosos que han subido en Douchak. Al pasar junto a ellos me parece notar que el Sr. Faruskiar les hace una señal, cuyo sentido no comprendo. ¿Acaso los conoce? Como quiera que sea, esta circunstancia me preocupa.

Apenas arranca el tren, los viajeros entran en el *dining-car*. Los sitios próximos a los que hemos ocupado el Mayor y yo están libres, y el joven, chino, seguido del doctor Tio-King, aprovecha esta circunstancia para aproximarse a nosotros. Pan-Chao sabe que pertenezco a la redacción de *El Siglo XX*, y a lo que parece ambos tenemos deseos de hablarnos.

No me engañé: es un verdadero parisién de boulevard, bajo un traje chino. Ha pasado tres años en el mundo de la alegría y de la ciencia. Hijo único de un rico comerciante de Pekín, ha viajado y viaja bajo la custodia de Tio-

King, especie de doctor, que es un sandio, y del que su discípulo se burla en grande. El tal doctor, desde que descubrió en los muelles del Sena el libro de Cornaro, no piensa en otra cosa que en ajustar su vida al Arte de vivir mucho tiempo en perfecta salud. La medida conveniente en bebidas y comidas, el régimen que se debe seguir en cada estación, la sobriedad que da vigor al espíritu, la intemperancia, causa de graves males, el medio de corregir un mal temperamento y de gozar de excelente salud hasta edad muy avanzada; todo esto, tan magistralmente preconizado por el noble veneciano, cosas son cuyo estudio absorbe a ese mamarracho de chino ...

A este propósito, Pan-Chao no cesa de dirigirle picantes cuchufletas, de las que el buen hombre no se preocupa gran cosa. Durante el almuerzo hemos tenido pruebas de su manía, pues doctor y discípulo se expresan en correcto francés:

—Antes de empezar la comida, le dice Pan-Chao, recuérdeme usted, doctor, cuántas son las reglas fundamentales para encontrar la justa medida en el comer y beber.

Y Tio-King contesta con la mayor seriedad:

—Siete, joven amigo; la primera no tomar más cantidad de alimentos que lo preciso para contener las fuerzas del apetito. —¿Y la segunda?

—No tomar más que la cantidad de alimentos que no puede producir pesadez o laxitud corporal. La tercera...

—Bueno, dejémoslo ahí por hoy, si a usted le parece, responde Pan-Chao. Hombre, veo un maintuy que tiene buen aspecto y...

—¡Cuidado, joven; ese plato es una especie de pudding de carne mechada, con mucha grasa y especias! Temo que sea muy pesado.

—Bueno, pues entonces no lo tome usted, señor doctor. Yo voy a hacer lo que hacen esos señores.

Y así lo hizo; a la verdad con razón, porque el maintuy está delicioso.

En tanto el doctor Tio-King se contenta con lo más ligero del menú, y según nos ha dicho el Mayor Noltitz, esos maintuys fritos son muy sabrosos: ¿cómo no serlo, si entonces reciben el nombre de zenbusis, que

significa «beso de dama»?

En cuanto al señor Caterna, oye esta galante locución, manifiesta el pesar que le causa que esos zenbuis no figuren en la lista del almuerzo, a lo que la señora Caterna responde con una mirada tan tierna, que, dirigiéndome a su marido, me aventuro a decir:

—Yo creo que se pueden encontrar zenbuis en el Asia Central y fuera de ella.

—Sí, me responde: en todas partes hay mujeres amables que los confeccionan.

Pan-Chao dice entonces riendo:

—¿Y sabe usted dónde se fabrican los mejores? En París.

Me parece que el chino habla como hombre experimentado. Yo admiro cómo come. ¡Qué apetito el suyo! Este le vale las consideraciones del doctor sobre el immoderado consumo del húmedo radical.

El almuerzo se ha prolongado alegremente. La conversación ha recaído sobre las obras de los rusos en Asia. Pan-Chao me parece que está muy al corriente de sus progresos. Además del ferrocarril transcaspiano, están empezados ya, y muy adelantados los trabajos para el transiberiano, en estudio desde 1888. El primer trazado, que pasaba por Iscim, Omsk, Tomsk, Krasnojarsk, Nijni-Ufimsk e Irkoustk, se ha sustituido con, otro más al mediodía, pasando por Orenburg, Akmolinsk, Minoussinsk, Abatui y Vladivostock. Cuando esos seis mil kilómetros de camino de hierro estén terminados, San Petersburgo estará a seis días del mar del Japón, y el trayecto del transiberiano, que será mayor que el del transcontinental de los Estados Unidos, no costará más de setecientos cincuenta millones.

Fácilmente se comprenderá que esta conversación del progreso moscovita no es muy del agrado de sir Francis Trevellyan. Así que no habla una palabra, ni levanta los ojos del plato. Su cara larga se colora ligeramente.

—¡Ah, señores! digo yo; pues eso no es nada para la que verán nuestros nietos... Hoy viajamos en un tren directo del Gran Transasiático; mas ¿y cuando se una al gran transafricano?

—¿Y cómo podrá unirse por una vía férrea el Asia al África? —pregunta el

Mayor Noltitz.

—Por Rusia, Turquía, Italia, Francia y España. Los viajeros irán desde Pekín al cabo de Buena Esperanza sin trasbordo.

—¿Y el estrecho de Gibraltar? —observa Pan-Chao.

Al oír este nombre, sir Francis Trevellyan presta atención. En cuanto se habla de Gibraltar, parece que todo el Reino Unido se agita con un mismo temblor mediterráneo-patriótico.

—Sí... eso es, Gibraltar, añade el Mayor.

—Se pasará respondo: es cuestión de un túnel de quince kilómetros, poca cosa. El Parlamento inglés no podrá oponerse como se opone con motivo del túnel submarino entre Calais y Douvres. Día llegará en que se haga, y se justificará aquel verso:

*Omnia jam fieri quoe posse negabam.*

Mi alarde de erudición, latina sólo fue comprendido por el Mayor Noltitz, y oigo al señor Caterna que dice a su mujer:

—Eso será volapuk...

—Lo que es indudable, añade Pan-Chao, es que el emperador de la China ha tenido muy buen acuerdo en dar la mano a los rusos, con preferencia a los ingleses; en vez de obstinarse en establecer los ferrocarriles estratégicos de la Mandchuria, que jamás hubiesen obtenido la aprobación del Zar, el Hijo del Cielo ha preferido ponerse en comunicación con el transcaspiano por la China y el Turquistán.

—Ha obrado perfectamente, añade el Mayor; con los ingleses era sola la India unida a Europa; con los rusos es todo el Continente asiático.

Miro a sir Francis Trevellyan. La coloración de sus pómulos se acentúa, pero no dice nada. Me pregunto si estos ataques en una lengua que él comprende perfectamente, no le harán salir de su mutismo. No apostaré ni en pro ni en contra sobre este punto. El Mayor Noltitz habla de las grandes ventajas del Gran Transasiático, desde el punto de vista de las relaciones comerciales entre Asia y Europa, y de la seguridad y rapidez de las comunicaciones. ¡Sí! Los antiguos odios desaparecen, poco a poco,

ante la influencia de Europa. Se abre una nueva era para los pueblos, y preciso es convenir en que la obra de los rusos merece la aprobación de todas las naciones civilizadas. Nunca más justificadas las hermosas frases pronunciadas por Skobeleff, después de la toma de Gheok-Tepé, cuando los vencidos podían temer las represalias de los vencedores: «En la política del Asia no conocemos parias».

Y al acabar el Mayor esta frase, dijo:

—Esa política nos hace superiores a Inglaterra.

—¡Nadie puede ser superior a los ingleses!

Tal es la frase que yo esperaba de sir Francis Trevellyan; frase que, según, se dice, los *gentlemans* del Reino Unido pronuncian cuando vienen al mundo. Pero no hubo nada. Cuando me levanté para brindar a la salud del emperador de Rusia y de los rusos, el emperador de China y de los chinos, sir Francis Trevellyan, comprendiendo que su cólera iba desbordarse, abandonó bruscamente la mesa. Decididamente no es aún hoy cuando sabré que metal de voz tiene el inglés.

No hay que decir que durante esta conversación, el barón Weisschnitzerdörfer no se ha ocupado más que de despachar los platos, causando el asombro de Tio-King. ¡He ahí un alemán que nunca ha leído los preceptos de Cornaro, o, si los ha leído, los viola sin mezcla de aprensión! Es posible, además, que él no sepa el francés, y nada haya comprendido de nuestra conversación.

Creo que por la misma razón tampoco han tomado parte en la conversación el señor Faruskiar y Ghangir. Apenas han cambiado algunas palabras en chino.

Debo hacer notar un detalle muy extraño, que no ha pasado inadvertido para el Mayor.

Preguntando a Pan-Chao acerca de la seguridad de comunicaciones del Gran Transasiático por el Asia Central, nos confesó que esta seguridad dejaba algo que desear, pasada la frontera del Turquestán, que era lo que el mismo Noltitz me había dicho. Se me ocurre entonces preguntar al joven chino si ha oído hablar del famoso Ki-Tsang, antes de salir para Europa.

—Muchas veces, me responde. Ki-Tsang operaba entonces por las provincias del Yunnan. Espero que no nos le encontremos en nuestro camino.

Sin duda yo no he pronunciado bien el nombre del célebre bandido, porque cuando Pan-Chao le pronunció con su acento natal, no le he comprendido bien.

Lo que sí creo poder afirmar, es que en el momento en que repitió el nombre de Ki-Tsang, el señor Faruskiar frunció el entrecejo, y por sus ojos cruzó un relámpago. Después dirigió una mirada a su compañero, y recobró su habitual indiferencia.

Decididamente me va a costar mucho trabajo intimar con este personaje. Los mogoles son tan cerrados como las cajas de Fichet, y cuando no se tiene la palabra de la combinación, no se pueden abrir.

El tren marcha con rapidez extrema. En servicio ordinario, cuando pasa por las once estaciones comprendidas entre Bukhara y Samarkanda, emplea todo el día. Esta vez no necesitó más que tres horas para recorrer los doscientos kilómetros que separaban las dos ciudades, y a las dos de la tarde entraba en la ilustre ciudad de Tamerlán.

## XII

Se halla situada Samarkanda en medio de un fértil oasis, cruzado por el Zarafchan, al través del valle de Sogd. Una pequeña guía que he comprado en, la estación me dice que esta gran ciudad podría muy bien ocupar uno de los cuatro sitios donde los geógrafos convienen en colocar el Paraíso terrenal. Dejo esta discusión a los catedráticos de geografía.

Incendiada por los ejércitos de Ciro, 329 años antes de Jesucristo, Samarkanda fue en parte destruida por Gengis-Kan hacia 1219; capital de Tamerlán, de lo que podía justamente enorgullecerse, no fue esto obstáculo para ser asolada por las tribus nómadas del siglo XVIII Como se ve, las ciudades importantes del Asia Central han tenido alternativas de grandezas y ruinas.

Cinco horas de parada. Aprovecharé el día en escribir algo. Pero no hay tiempo que perder. La ciudad puede decirse que es doble; la una edificada por los rusos, a la moderna, con verdes parques, avenidas plantadas de álamos blancos, palacios, hotelitos; la otra antigua, aún ostentando los magníficos restos de su pasado esplendor, y que exigiría muchas semanas para ser concienzudamente estudiada.

Ahora no voy a ir solo. El Mayor Noltitz está libre y me acompañará. Estamos ya fuera de la estación, cuando los esposos Caterna se presentan:

—¿Van ustedes a recorrer la ciudad, don Claudio?, me pregunta el actor haciendo un círculo con sus brazos, como para indicar el perímetro de Samarkanda.

—Esa intención tenemos, señor Caterna.

—Si fueran ustedes tan amables que me permitieran ir en su compañía ...

—¿Cómo no? ...

—Pero con mi esposa, porque yo no sé hacer nada sin ella. El Mayor se



inclina galantemente ante la actriz, y le dice: —Nuestra exploración será muy agradable.

—A fin de evitarnos fatiga y de ahorrar tiempo, digo yo, queridos compañeros, ofrezco a ustedes un *arba*.

—¡Un *arba*! —exclama el señor Caterna. ¿Y qué es eso?

—Un carruaje del país.

—¡Vaya con el *arba*!

Invadimos uno de estos carruajes de punto en la estación. Bajo la promesa de un buen, silao (propina) al yemtchik (cochero), nos promete dar alas a sus dos palomas, o sean jacas, y partimos rápidamente.

Dejamos a la izquierda la villa rusa, dispuestas en forma de abanico. Vemos la casa del gobernador, rodeada de hermosos jardines, el parque público, con sus avenidas ocultas por el arbolado; la casa del jefe del distrito, que linda con la parte vieja.

Al pasar el Mayor, nos muestra la fortaleza que nuestra *arba* va rodeando. Allí, y junto al palacio del emir de Bukhara, están las tumbas de los soldados rusos muertos en el ataque de 1868.

Desde este punto, y por una calle estrecha, pero recta, el *arba* llega a la plaza Righistan (no confundir esta plaza con la del mismo nombre en Bukhara) hace observar cándidamente el guía.

Hermoso cuadrilátero, quizás un poco interceptado porque los rusos le han adornado de enlosado y candelabros, lo que agradará ciertamente a Fulk Ephrinell si se decide a visitar la ciudad. Sobre tres lados de aquella plaza, se levantan las ruinas de tres medresses donde los mollahs dan a los niños una instrucción muy completa. En Samarkanda hay diecisiete de estos colegios y ochenta y cinco mezquitas. Estos medresses se llaman Tilla-Kari, Chir-Daz, y Oulong-Beg. Puede decirse que, en su aspecto general, todos se parecen; en el centro un pórtico que conduce a los patios interiores; paredes de ladrillos barnizados, y pintados de amarillo y azul pálidos; arabescos dibujados con líneas de oro sobre fondo azul turquesa, este color dominante. Los alminares, inclinados, amenazan ruina, sin llegar a caer, afortunadamente para su revestido de esmalte que la intrépida

viajera la señora de Ojfalvy-Bourdon declara muy superior al de nuestros esmaltes más hermosos; advirtiendo que aquí no se trata de un cacharro de sobremesa o chimenea, sino de alminares de buena altura.

Estas maravillas se hallan en el mismo estado en que las encontró Marco Polo, el viajero veneciano del siglo XIII.

—Y bien, señor Bombarnac, dice el Mayor. ¿Qué le parece a usted esta plaza?

—Es soberbia, respondo.

—Si que lo es, añade el actor... Mira, Carolina, ¡qué decoración más bonita para un baile! Al fono, mezquita, costado jardín y al otro costado patio... ¡Ah!... ¡Qué bonito!

—Tienes razón, Adolfo, dice la actriz; pero quizás sería preciso enderezar las torres para la regularidad, y poner en medio fuentes luminosas.

—¡Excelente idea, Carolina!... Vamos, don Claudio, háganos usted un drama de gran espectáculo, con un tercer acto para esta decoración. Y el título...

—Está indicado: *Tamerlán*, he respondido.

Me parece advertir que el actor hace un mohín muy significativo.

No le parece de actualidad el conquistador del Asia. No es bastante fin de siglo. Inclinandose hacia su mujer, dice:

—Como aparato, yo lo he visto mucho mejor en la Puerta de San Martín, en *El hijo de la noche*.

—Y yo en el *Chatelet*, en *Miguel Strogoff*.

Lo mejor es dejar hablar a nuestros dos comediantes, que no ven las cosas más que desde el punto de vista del teatro. Prefieren las bambalinas y los bastidores, al azul del cielo y al ramaje de los bosques; las telas movidas, al oleaje del Océano; las perspectivas de un telón de fondo, a las vistas que este telón representa; una decoración de Camben, de Rubé o de Jambón, a cualquier paisaje; el arte, en fin, a la naturaleza. No seré yo quien trate de modificar sus ideas sobre el particular.

Al recuerdo de Tamerlán pregunto al Mayor si podemos ir a visitar la tumba del célebre tártaro, a lo que el Mayor responde que podemos hacerlo a la vuelta, puesto que nuestro itinerario nos conduce frente al gran bazar de Samarkanda.

El *arba* se detiene en una de las entradas de la vasta rotonda, después de haber atravesado una parte de la ciudad vieja, cuyas casas sólo tienen planta baja, sin apariencia alguna de comodidad.

He aquí el bazar, donde están acumulados, en cantidad enorme, tejidos de lana, moquetas de vivos colores, chales de lindo dibujo, todo arrojado en confuso montón sobre el mostrador. El comprador y el vendedor regatean acaloradamente. Entre aquellas telas veo un tisú de seda llamado *kanaus*, que parece muy solicitado por los elegantes de Samarkanda, aunque sea inferior en cualidad y en colores a los productos similares de Lyon.

Sin embargo, la señora Caterna parece atraída como lo sería ante los escaparates del Bon Marché o del Louvre.

—He aquí una tela que haría un efecto asombroso para mi traje en *La Grán Duquesa*, dice. —Y he ahí unas pantuflas que obtendrían un éxito colosal para el *Ali Bajú* del *Caïd*, añade su marido.

Y mientras la actriz se provee de un corte de *kanaus*, el cómico compra un par de esas babuchas verdes que se calzan los turcomanos antes de penetrar en las mezquitas; mas no sin haber recurrido a la complacencia del Mayor, que quiso servir de intérprete entre el señor Caterna y el comerciante, cuyos *¡yoks! ¡yoks!* estallaban como petardos en su ancha boca.

Volvemos a partir en el *arba* y nos dirigimos hacia la plaza de Ribi-Khanym, donde se alza la mezquita de este nombre que fue el de una de las mujeres de Tamerlán. Aunque esta plaza no es de forma tan regular como la de Righistan, es acaso más pintoresca. Se ven allí ruinas curiosamente agrupadas, restos de arcadas, bóvedas medio hundidas, cúpulas medio desmoronadas, pilares sin capiteles, cuyos postes han conservado intacto su brillante esmalte. Además, una larga serie de pórticos cierra un lado del vasto cuadrilátero. Todo esto es verdaderamente de gran efecto, porque aquel testimonio del antiguo esplendor de Samarkanda se destaca sobre un fondo de cielo y de verdura

del que en vano se buscaría el equivalente... ni aun en la Ópera, mal que le pese al actor. Pero aún experimentamos impresión más profunda cuando, hacia el extremo N. E. de la ciudad, el *arba* nos deja frente a la más hermosa de las mezquitas del Asia Central: la mezquita de Schah-Sindeh, que data del año 795 de la egira (1392 de la Era cristiana).

Me es imposible dar a vuelapluma una idea de esta maravilla. Aunque pudiera descifrar los signos grabados en mosaicos, frontones, tímpanos, bajo-relieves, nichos, esmaltes, repisas, el cuadro sería pálido. Sería preciso pinceladas, no plumadas; la imaginación queda absorta ante el espectáculo de los restos de la espléndida arquitectura que nos legó el genio asiático.

Allá, en lo más profundo de la mezquita, van los fieles a orar en la tumba de Kassim-ben-Abbas, santo venerado de la religión musulmana, y que según parece, de abrir esa tumba, saldría de ella el personaje vivo y con la aureola de su gloria. Pero no se ha hecho esta prueba, y es lástima; se han contentado con atenerse a la leyenda. Nos hemos dedicado a la contemplación de todas aquellas maravillas, sin que por fortuna turbasen nuestro éxtasis los esposos Caterna con sus recuerdos del teatro. Sin duda, también ellos participaron de nuestras impresiones.

Volvemos a subir al *arba*, y al galope de sus palomas, el *yemtchik* nos lleva por las calles sembradas de árboles y muy bien cuidadas por la administración rusa.

Se ven por ellas gran número de transeúntes que merecen ser observados por sus diversos trajes, sus *khalats* de vivos colores, y su cabeza cubierta coquetamente con un turbante. Es una inmensa variedad de tipos, en aquella población que cuenta cerca de cuarenta mil habitantes. La mayor parte pertenece a la casta de los *tadjiks*, de origen iranio. Son fuertes mozos, cuya piel blanca ha desaparecido, tostada por el aire y el sol. Citaré aquí lo que dice en su interesante relación de viaje la señora Ujfalvy-Bourdón: «Su pelo y su barba, muy abundantes, son generalmente de color negros; los ojos, que no se parecen a los de los chinos, son casi siempre garzos; la nariz correcta, los labios finos, y los dientes muy pequeños. Su frente es ancha y alta, y la cara perfectamente ovalada».

No puedo contener una señal de aprobación cuando el señor Caterna, al ver a un *tadjiks*, soberbiamente vestido con su *khalat* multicolor, exclama:

—¡Vaya un traje para un primer papel! ¡Qué admirable *Melingue*! ¿No le parece a usted que estaría muy bien en el *Nanar-Sahib*, de Richepin, o en el *Schamyl*, de Meurice?

—Haría dinero, responde la señora Caterna.

—¿Si le haría? ¡Ya lo creo, Carolina! —añade el entusiasta actor.

Porque para Caterna, como para todos los del teatro, la taquilla es la más seria e indiscutible manifestación del arte dramático.

Son ya las cinco, y en esta incomparable ciudad los panoramas se suceden sin interrupción. Estoy admirado, y permanecería contemplando el espectáculo hasta media noche; mas como el tren parte a las ocho, es preciso resignarse a perder las últimas vistas del cosmorama. No puedo, en mi calidad de corresponsal, pasar por Samarkanda sin ver el sepulcro de Tamerlán; así que el *arba* vuela hacia el S. O. y se detiene junto a la mezquita de Gour-Emir, próxima a la ciudad rusa. ¡Qué barrio más miserable! ¡Qué amontonamiento de casucas de arcilla y paja hemos atravesado! La mezquita tiene gran aspecto. Está coronado por una media naranja, donde domina el azul turquí; parece una enorme gorra persa, y su único alminar, ya decapitado, brilla con sus esmaltados arabescos, que conservan su antigua pureza.

Entramos en la nave central. Allí se alza la tumba del Cojo de hierro, así se llamaba a Timur el Conquistador. Rodean el sepulcro cuatro tumbas de sus hijos y de su santo patrón; bajo una piedra de jade negro, llena de inscripciones, están los huesos de Tamerlán, cuyo nombre parece resumir toda la historia del Asia en el siglo XIV. Los muros de la nave son también de jade y están cubiertos de adornos, y una pequeña columna alzada al S. O. marca la dirección de la Meca. No sin razón la señora Ujfalvy-Bourdon ha comparado aquella parte de la mezquita con un santuario; tal es la impresión que hemos experimentado, y que después ha tomado un tinte más religioso, cuando por una angosta y oscura escalera hemos bajado a la cripta que contiene las tumbas de las mujeres y de las hijas de Tamerlán.

—Pero, vamos a ver, pregunta Caterna: ¿quién es ese Tamerlán?

—Pues ese Tamerlán, respondió el Mayor, fue un gran conquistador. Acaso el mayor de todos, si se ha de medir su grandeza por la extensión de sus conquistas. Él conquistó el Asia al E. del Caspio, Persia y las provincias

del N. de su frontera, Rusia hasta el mar de Azof, la India, la Siria, el Asia Menor, la China, en fin, sobre la que arrojó doscientos mil hombres: hizo teatro de sus guerras un continente entero.

—¿Y era cojo? —preguntó la señora Caterna.

—Sí, señora; como Genserico, Shakspeare, Byron, Walter Scott y Talleyrand, lo que no le impidió recorrer el mundo. Era fanático y sanguinario sin ejemplo. La historia afirma que pasó a cuchillo en Delhi a cien mil prisioneros, y que erigió en Bagdad un obelisco de ochenta mil cabezas.

—Pues, mire usted, respondió el señor Caterna; más me gusta el de la plaza de la Concordia, que es de una pieza.

Con esto dejamos la mezquita de Gour-Emir, y en vista de que no hay tiempo que perder, montamos en el *arba*, que marcha hacia la estación a buen paso.

A despecho del parecer del matrimonio Caterna, yo me había elevado saboreando todas aquellas maravillas, cuando bruscamente volví a la moderna realidad.

En las calles, sí, en las calles próximas a la estación, en la ciudad de Tamerlán, ¡veo pasar dos velocipedistas!

—¡Ah! —exclama el Sr. Caterna: ¡velocipedistas!

Eran de origen, turcomano. Después de esto no había más que huir de una ciudad deshonrada por esos medios de locomoción. Y fue lo que hizo el tren a las ocho de la noche.

## XIII

A la una hemos comido. En el interior del vagón *restaurant* figuran algunos nuevos comensales: entre otros, dos negros. Caterna les llama los hombres sombríos. Ninguno de estos viajeros, según, me ha dicho Popof, debe pasar de la frontera ruso-china. No me interesan, pues.

Durante la comida, a la que asisten todos mis números (tengo doce, y me parece que no pasarán de aquí), veo que el Mayor Noltitz no cesa de observar al señor Faruskiar. ¿Qué sospechará? ¿Acaso concede importancia a que el mogol parece conocer, aunque lo disimule, a los otros tres mogoles que viajan en segunda? ¿Acaso su imaginación trabaja como la mía y se pregunta si es preciso tomar en serio lo que no ha sido más que una broma por mi parte? Se comprende que yo, literato, cronista en busca de situaciones y a caza de original que invariablemente me pide el amigo Sarcey, me complazca en ver en este personaje un rival del famoso bandido, o el mismo Ki-Tsang en persona; pero que un hombre grave, un médico del ejército ruso se abandone a tales ideas, nadie podía creerlo. No importa. Ya volveremos a hablar del asunto.

Pronto olvido al mogol para acordarme del hombre facturado, sobre el que, a lo que entiendo, deben concentrarse todos mis esfuerzos. Por más que después del paseo que hemos dado por Samarkanda me encuentro fatigado, aprovecharé en esta noche la primera ocasión que se presente para ir a visitarle.

Terminada la comida, cada cual ha ido a ocupar su puesto, con ánimo de dormir hasta Tachkend, que dista trescientos kilómetros de Samarkanda. El tren no llegará antes de las siete de la mañana y en el camino sólo parará tres veces para tomar agua y carbón, circunstancia muy favorable para mi proyecto. Añadiré que la noche es muy oscura, el cielo está encapotado, sin luna y sin estrellas; la lluvia amenaza, y el tiempo es fresco. No es de esperar que nadie vaya a pasearse por las plataformas. Aquí lo importante es esperar a que Popof duerma.

No es preciso que nuestra entrevista sea larga; lo esencial es que yo

tranquilice a ese pobre muchacho, y así lo haré. Me informaré de quien es él, quién la señorita Zinca, de dónde viene, a qué va a Pekín, las razones que ha tenido para elegir este medio de transporte, los recursos con que cuenta para su viaje, cómo se ha instalado en esa caja, su edad, profesión, lugar de su nacimiento, naturaleza, lo que ha hecho y lo que hará etcétera. En fin, todo lo que incumbe a un concienzudo corresponsal. Esto es lo que le pediré. No es mucho exigir.

Entretanto, esperemos que la gente esté dormida, lo que no tardará en suceder, porque unos más, otros menos, todos están cansados de las horas pasadas en Samarkanda. Ya están hechas las camas; algunos viajeros han intentado fumar en las plataformas, pero el viento los ha echado de allí. Cada cual se ha colocado en su sitio, corridas las cortinillas de las lámparas, y hacia las diez y media la respiración de los unos y el ronquido de los otros rivalizan con el run-run del tren.

Yo me he quedado el último en la plataforma. Cambio algunas palabras con Popof.

—Esta noche no nos molestarán, me dice; aprovéchela para echar un buen sueño. Mañana por la noche, cuando atravesemos los desfiladeros del Pamir, no viajaremos tan tranquilos: mucho lo temo.

—Gracias, Popof; voy a seguir su consejo de usted y a dormir como un lirón.

Él me da las buenas noches, y entra en su garita.

Creo inútil ir a ocupar mi asiento en el interior del vagón y me quedo en la plataforma. Imposible ver nada a derecha e izquierda del camino de hierro. Hemos atravesado el oasis de Samarkanda y ahora cruzamos una extensa llanura. Aún transcurrirán muchas horas hasta que llegue el tren al Syr-Daria, cuyo paso se efectúa por un puente semejante al del Amou-Daria, aunque no tan grande.

Son cerca de las once y media cuando me decido a abrir la puerta del furgón, que cierro en cuanto entro.

Acaso el joven rumano esté fuera del cajón y se halle paseando por el furgón para estirar sus entumecidas piernas.



La oscuridad es completa. Por los agujeros del cajón no se filtra luz alguna, lo que no me contraría, porque de este modo mi núm. 11 no será sorprendido bruscamente. Acaso duerme... Daré dos golpecitos en la tapa, le despertaré, y antes de que pueda moverse, nos habremos explicado. Esto es coser y cantar.

Me acerco tanteando con pies y manos. Tropezco con la caja, aplico el oído a la tapa y escucho.

¡No percibo el más leve rumor! ¿Será que se habrá ido?... ¿Habré perdido a mi hombre?... ¿Habrá bajado en alguna estación sin que yo le haya visto?... ¿Habré perdido con él mi crónica periodística?... ¡Ah, qué inquietud!...

Escucho más atentamente.

¡No, no! Está... Sí... Está acurrucado... Le oigo respirar... Sí; está durmiendo con el sueño del justo, y acaso no lo sea este defraudador de la Compañía del Gran Transasiático.

Voy a llamar en el cajón, cuando la máquina lanza su estridente silbido al pasar por una estación. Pero como sé que no se detiene allí, espero a que cesen los silbidos.

Doy un golpe suavemente en el cajón.

Nada.

Sin embargo, el acompasado ruido de la respiración es menos distinto. Doy otro golpe con más fuerza.

Esta vez oigo como el ruido de removerse el cuerpo del rumano; es el natural asombro que mi llamada le ha producido.

—¡Abra usted, abra usted! —le digo en ruso. Nada.

—¡Abra usted! —repito. Soy un amigo... No tema usted.

La tapa no se abre, como yo esperaba, pero oigo el chasquido de una cerilla, y una débil luz ilumina el interior del cajón.

Miro al prisionero por los agujeros de la tabla. Su cara está descompuesta,

sus ojos extraviados... Acaso cree que sueña.

—Abra usted, amigo mío; abra, y tenga confianza... Sé su secreto, y no le descubriré... Al contrario, puedo ser a usted útil.

Parece que se tranquiliza, pero permanece inmóvil.

—Es usted rumano, según creo, le digo; yo soy francés.

—¿Francés?... ¿Es usted francés?

Y me hace esta pregunta en mi propio idioma, con acento extranjero muy marcado.

Ya hay un lazo más entre nosotros.

Corre la tapa del cajón, y a la luz de la lamparilla veo claramente a mi número 11, a quien podré designar en mi cartera en términos menos aritméticos.

—¿Nadie puede vernos ni oírnos? me pregunta con ahogada voz. —Nadie.

—¿Y el jefe del tren? —Está durmiendo.

Mi nuevo amigo me coge las manos y me las oprime. Busca mi apoyo... Comprende que puede confiar en mí... Sin embargo, aún murmura.

—¿No me descubrirá usted?

—¿Qué dice usted? ¿Descubrir?... Ya sabe usted lo simpáticos que fueron para los periódicos franceses aquel sastre austríaco y aquellos novios españoles que hicieron un viaje como el que usted hace. ¿No sabe usted que se abrieron suscripciones para ellos? ¡Y teme usted que yo, periodista corresponsal!...

—¡Ah! ¿Es usted corresponsal?

—Claudio Bombarnac, corresponsal de *El Siglo XX*.

—¿Un periódico francés?

—Sí, señor; francés.

—¿Y va usted a Pekín?

—Allí voy.

—¡Ah, señor Bombarnac: Dios le ha puesto a usted en mi camino!

—No, señor; han sido los directores del periódico los que han delegado en mí los poderes que tienen de la divina Providencia. Valor y confianza. Todo lo que yo pueda hacer por usted, cuente con ello.

—¡Gracias, gracias!

—¿Cómo se llama usted?

—Kinko.

—¿Kinko? ¡Excelente nombre! —¿Excelente? ...

—Para mis artículos. Es usted rumano, ¿verdad? —De Bucarest.

—¿Pero habrá usted vivido en Francia?

—En París cuatro años; he sido aprendiz de tapicero en el barrio de San Antonio.

—¿Y se volvió usted a Bucarest?

—Sí; para trabajar allí, hasta que no pude por menos de partir...

—¿Partir? ¿Y para qué?

—Para casarme.

—¿Con la señorita Zinca?

—¿Zinca?

—Sí, Zinca Klork; Avenida Cha-Coua, Pekín, China.

—¿Y usted sabe?...

—¡Es claro... las señas del cajón!

—Justamente.

—¿Y quién es esa señorita Zinca?

—Es una joven rumana. La conocí en París... Era modista... ¡Qué encantadora!

—Estoy seguro de que lo es; no insista usted.

—Ella también se volvió a Bucarest...; poco después la propusieron la dirección de un establecimiento de modas en Pekín... Nos amábamos mucho... señor Bombarnac... se marchó... ya hace un año... Hará tres semanas me escribió... ¡Ah! Si nos fuese bien, yo trabajaré, me haré una posición... y en seguida nos casaremos... Zinca tiene ya algunos ahorros, y con lo que yo gane... Y aquí me tiene usted en camino de la China...

—¿Y cómo va usted en ese cajón?

—¡Qué quiere usted, señor Bombarnac! me dice enrojeciendo; yo no tenía dinero más que para mandar hacer este cajón, tomar provisiones y encargar a un amigo que me facturase... Ya ve usted, cuesta mil francos el viaje de Tiflis a Pekín... ¡Ah! Pero en cuanto yo tenga los mil francos, le juro a usted que se los restituiré a la Compañía.

—Le creo a usted, amigo Kinko, y cuando llegue usted a Pekín...

—Ya está prevenida Zinca. Me llevarán en el cajón a su casa de la Avenida Chao-Coua, y ella...

—¿Y quién pagará el porte? ¿ella?

—¡Ah! sí, señor.

—Y con mucho gusto, ¿no es verdad? —Ya ve usted ¡nos queremos tanto!...

—¡Y qué no hará por un novio que consiente en transformarse en un bulto durante quince días y facturado como espejos... frágil... cuidado con la humedad!...

—¡Ah! ¡Se burla usted de un pobre diablo!

—No tal, y puede usted estar seguro de que no omitiré nada de cuanto de mí dependa para que llegue usted bien seco y en un solo pedazo a la señorita Zinca Klork; en perfecto estado de conservación, en fin.

—Una vez más le doy a usted las gracias, responde Kinko cogiéndome las manos. Crea usted que no seré ingrato.

—¡Oh, amigo Kinko! Me cobraré con exceso.

—¿Y cómo?

—Haciendo la narración del viaje de usted de Tiflis a Pekín, y lo haré cuando en ello no haya peligro para usted... Mire usted si tengo títulos para mi crónica: El enamorado en el cajón. Zinca y Kinko. Quinientas leguas por el Asia Central en un furgón de equipajes.

El joven rumano no pudo menos de sonreírse, y añadió:

—Con mucha prudencia...

—¡Ah! No tenga usted cuidado... Prudencia y discreción, cómo en las «Agencias matrimoniales».

Vóime hacia la puerta del furgón y después de cerciorarme de que no corremos peligro de ser sorprendidos, reanudamos la conversación. Como es natural, Kinko me pregunta cómo he descubierto su secreto, y yo le cuento todo lo que pasó a bordo por la travesía del Caspio. Que su respiración le hizo traición; cuando le dije que le había tomado por un animal, hasta por una fiera, el caso le pareció muy divertido... ¡Una fiera!... y él... lo más, era un perro faldero. Después, un estornudo le hizo remontarse en la escala zoológica hasta la especie humana.

Bajando la voz me dice:

—Hace dos noches me creí perdido... Cerrado el furgón, encendí mi lamparilla, y cuando empezaba a cenar oí de pronto un golpe en la tapa...

—No siga usted: era yo, Kinko, y aquella noche hubiésemos hecho conocimiento si no hubiese sido porque en el instante en que iba a hablar con usted experimentó el tren una violenta sacudida, teniendo que disminuir su velocidad. Un dromedario tuvo la mala fortuna de interceptar la vía; yo apenas tuve tiempo de refugiarme en la plataforma...

—¡Ah, era usted! ¡Respiro!... No puede figurarse la inquietud en que estuve... Me creí descubierto, puesto que alguien sabía mi escondite... Me vi perdido, entregado a la autoridad, reducido a prisión en Merv o en Bukhara: ¡no hay que andarse en bromas con esta policía moscovita!... Mi pobre Zinca esperando... nunca la hubiese vuelto a ver... ¡a menos de ir a pie!... y crea usted, caballero, que yo me voy andando, ¡vaya si me voy!...

Y dijo esto con tal acento de resolución, que denotaba en el joven rumano una energía poco común.

—¡Bravo, Kinko, bravo! Nunca me perdonaré haber sido la causa de esas inquietudes. Ahora está usted ya tranquilo, y aun creo que desde que nos hemos hecho amigos han aumentado para usted las probabilidades de un buen éxito.

Después le digo que me indique de qué manera va instalado en el cajón.

Nada más fácil ni sencillo. En la pared del fondo hay un asiento con el espacio necesario para extender las piernas. Bajo el asiento, sus modestas provisiones y sus utensilios de mesa, reducidos a un cuchillito de bolsillo y un vaso de metal. La hopalanda y la manta están colgadas de un clavo, y la lamparita de que se sirve por las noches, en la tabla de enfrente.

La tapa, como es sabido, permite al joven abandonar algunos momentos su estrecha prisión; pero si los mozos le hubiesen colocado este cajón entre otros bultos sin tener en cuenta su fragilidad, es evidente que la tapa no hubiese podido funcionar, y el joven se hubiera visto obligado a pedir socorro. Pero felizmente hay un Dios que vela por los novios, y la divina intervención en favor de Kinko y Zinca se ha manifestado en toda su plenitud. Me dice que hasta ahora todas las noches ha podido pasearse por el interior del furgón, y aun bajar una vez al andén.

—Ya lo sé, Kinko; bajó usted en Bukhara... Le vi a usted...

—¿Qué me vio usted?...

—Sí, y llegué a creer que trataba usted de huir. Claro es que si le vi a usted, es porque ya le había reconocido en el furgón, y nadie más que yo podía espiarle a usted. Sin embargo, lo que hizo usted es peligroso; no

trate usted de repetirlo, y deje usted a mi cuidado el renovar sus provisiones cuando encuentre ocasión oportuna.

—¡Gracias, gracias, señor Bombarnac! Creo que puedo estar tranquilo de ser descubierto, a menos que en la frontera china... o acaso en Kachgar...

—¿Y por qué?

—Porque la Aduana ejerce una exquisita vigilancia en las mercancías facturadas a China, y tengo miedo de que al inspeccionar los bultos, mi cajón...

—Efectivamente, Kinko. Habrá momentos difíciles.

—¡Oh! ¡Si me descubriesen!...

—Ya estaré yo al cuidado, y haré cuanto sea posible para que no tenga usted ningún percance.

A lo que Kinko me dijo, en un arranque de gratitud:

—¡Ah, señor Bombarnac!... ¿Cómo podré pagar?...

—Muy fácilmente, amigo Kinko...

—¿Cómo?

—Invitándome a su boda con la linda Zinca. ¿Me convidará usted?

—Queda usted convidado, y Zinca le besará a usted...

—No hará más que su deber, y yo el mío devolviéndole dos besos por uno.

Cambiamos un apretón de manos, y creo notar que al despedirme el mozo tiene lágrimas en sus ojos. Apaga la lamparilla; corre la tapa, y cerrado el cajón, aún le oí decirme:

—Gracias... y hasta la vista.

Salgo del furgón; vuelvo a cerrar la puerta, no sin asegurarme de que Popof sigue durmiendo. Por fin, y después de respirar el airecillo fresco de la noche, voy a ocupar mi asiento junto al Mayor Noltitz.

Antes de cerrar los ojos pienso que, gracias a la salida del personaje episódico Kinko, el viaje de un *repórter* acaso no desagradará a los lectores.



## XIV

La tentativa de los rusos en 1870 para abrir una feria en Tachkend, que pudiera rivalizar con la de Nijni-Novgorod, debía tener buen éxito veinte años después. Actualmente es cosa hecha, gracias al establecimiento del Transcaspiano, que une a Samarkanda con Tachkend. Allí no tan sólo acuden en gran número los mercaderes con sus productos, sino también los peregrinos. Cuando los musulmanes puedan ir a la Meca por caminos de hierro, esto será, no ya una procesión, sino un éxodo.

Estamos en Tachkend, y el indicador señala dos horas y media de parada.

Seguramente no tengo tiempo de visitar la ciudad, que bien merece la pena. Sin embargo, he de confesar que los pueblos del Turquestán tienen entre sí muchos puntos de semejanza, y el que ha visto uno puede decir que ha visto todos, a menos que sea preciso descender a los detalles.

Después de haber atravesado una fértil campiña, en que se balancean los elegantes olmos; después de haber cruzado extensos viñedos, adornados de jardines y frutales, el tren se ha detenido en la parte nueva de la ciudad, cosa inevitable después de la conquista rusa. Siempre existen dos villas, en Bukhara como en Merv, en Samarkanda como en Tachkend. Aquí la parte vieja tiene calles tortuosas; casas de barro y arcilla; bazares de mediana apariencia; posadas construidas con adobes sin cocer; algunas mezquitas y escuelas, tan numerosas como si el Zar las hubiera decretado por un *ukase*, a manera de lo sucedido en Francia. Escuelas no faltan, pero sí escolares.

En cuanto a los habitantes de Tachkend, no difieren gran cosa de los que ya hemos encontrado en las otras regiones del Turquestán. La población se compone de sartos, usbekes, tadjiks, kirghizes, nogais, israelitas, algunos afghanes, y lo que no asombrará a nadie, rusos que están como en su casa. Acaso el núcleo de población, de Tachkend está formado por los judíos, cuya situación ha mejorado notablemente, debido a la influencia de la acción moscovita; de esta época data la plena libertad civil y política de que gozan.

No puedo consagrar más de dos horas a visitar la ciudad, y es lo que he hecho como *repórter* celoso. Me he paseado por el Gran Bazar, de sencilla construcción de madera, donde se ven amontonadas telas de Oriente, tejidos de seda, vajillas de metal y las más variadas muestras de la producción china, entre otras, porcelanas de rica fabricación. Por las calles véanse algunas mujeres; no hay que decir que aquí no hay esclavas, con gran descontento de los musulmanes. A la sazón la mujer es libre dentro y fuera del hogar. A este propósito, me cuenta el Mayor Noltitz lo que decía un viejo turcomano: «Desde el momento en que va usted a pegar a su mujer y ésta le amenaza con el Zar, concluye el poder marital; es la destrucción del matrimonio».

No sé si aún el bello sexo es vapuleado, pero uno de los esposos sabe a lo que se expone cuando pega al otro; y mentira parece que estos singulares orientales no quieran ver un progreso en esta prohibición de pegar a sus mujeres. ¿Acaso Eva, nuestra primera madre, hubiera evitado su primera falta en el Paraíso porque Adán la hubiese vapuleado un poco? En fin, no insistamos sobre este punto...

No he oído, como la señora Ujfatvy-Burdon, la música del pueblo tocando Los bomberos de Naritenre, en el jardín de la casa del gobernador general; no: aquel día tocaban *El Tío Victoria*, y aunque estos aires no son del todo nacionales, no dejan por eso los franceses de oírlos con cierto agrado.

A las once en punto de la mañana hemos salido de Tachkend; ya el terreno presenta más accidentes; la llanura comienza a ondular bajo las primeras ramificaciones del sistema orográfico del Este. Nos acercamos hacia la meseta de Pamir, y no obstante mántiéndose la velocidad normal durante el trayecto de ciento cincuenta kilómetros que nos separa de Khodjend.

Ya en camino, otra vez mi pensamiento vuelve hacia el valiente Kinko; sus amores, un tanto novelescos, me han llegado al fondo del corazón. Ese novio facturado, esa novia que pagará el porte... Estoy seguro de que el Mayor Noltitz se ha de interesar por esos dos pichones, de los que uno va en la jaula. Es seguro que no le considerará como defraudador de la Compañía, y que será incapaz de entregarle. Así, pues, siento vivos deseos de contarle minuciosamente mi expedición al furgón de equipajes; pero este secreto no me pertenece, y yo no debo dar paso alguno que pueda comprometer a Kinko.

Me callo, pues, y la noche próxima trataré de llevar algunas provisiones a mi... caracol. ¿Acaso el joven no está en su caja como el caracol en su concha, con la diferencia de que puede salir?

Llegamos a Khodjend hacia las tres de la tarde. El campo, muy fértil y verdoso, aparece cuidadosamente cultivado. Véase una sucesión de jardines y huertos bien conservados, inmensas praderas sembradas de trébol, del que se hacen cuatro ó cinco cortas anualmente. Los caminos que conducen a la ciudad corren entre largas hileras de viejas moreras, que divierten la mirada con su caprichoso ramaje.

También aquí hay parte vieja y parte nueva; ambas, que no contaban más que treinta mil habitantes en 1868, poseen, en la actualidad, de cuarenta y cinco a cincuenta mil. Este aumento de población, ¿es acaso producido por la influencia que ejerce el prolífico Celeste Imperio que abraza la provincia? No. Es el progreso comercial; es la afluencia de los mercaderes de todos orígenes sobre los nuevos mercados.

La parada en Khodjend ha durado tres horas; he hecho, pues, mi visita de corresponsal, paseándome por las orillas del Syr-Daria. Este río, que baña la base de las altas montañas del Mogol-Taou, está atravesado por un puente, cuyo ojo central puede dar paso a embarcaciones de cierto porte.

Hace mucho calor. Como la ciudad está protegida de las frescas brisas de las estepas por su pantalla de montañas, es una de las más calurosas del Turquestán.

Me he encontrado a los señores Caterna muy complacidos de su excursión. El actor me dice con tono jovial:

—Nunca olvidaré a Khodjend, don Claudio. —¿Y por qué?

—¿Ve usted estos melocotones? Y me enseña unas frutas. —Son magníficos.

—Y no caros. Un kilogramo, cuatro kopeks, es decir, doce céntimos.

—Eso prueba, respondo, que el melocotón es muy común. Es la manzana del Asia, una de aquellas manzanas que Eva...

—¡Ah!... Pues yo excuso su falta, exclama la señora Caterna mordiendo

un melocotón.

Desde Tachkend el ferrocarril ha vuelto a bajar hacia el S., con dirección a Khodjend; pero desde este punto sube hacia el E., en dirección de Kokhan. En Tachkend ha estado lo más próximo del Transiberiano, y un ramal en construcción debe bien pronto unirle a la estación de Semipalatinsk, lo que completará los caminos de hierro del Asia Central y Septentrional.

En pasando de Kokhan, vamos a tomar el E. directamente, y a correr por Marghelan y Och, al través de los desfiladeros de Pamir, a fin de franquear la frontera entre el Turquestán y China.

Apenas el tren se pone en marcha, ocupan los viajeros el *vagón restaurant*. No observo entre ellos ningún nuevo. Hasta que lleguemos a Kachgar, no tendremos más compañeros. Allí reemplazará a la cocina rusa la cocina celeste, y por más que este nombre recuerde el néctar y la ambrosía del Olimpo, es muy probable que perdamos en el cambio.

Fulk-Ephrinell ocupa su sitio habitual. Es de notar que entre miss Horacia y el *yankee* existe una estrecha intimidad que, sin llegar a la familiaridad, está fundada en la semejanza de sus gustos y profesiones. Ninguno de nosotros duda que a la llegada aquello acabará en boda. Pero a esta novela prefiero la de Kinko y Zinca Klork, aunque la linda rumana no está allí.

Estamos en familia. Oigo hablar a mis números más simpáticos, el Mayor, los esposos Caterna y el joven Pan-Chao, que responde con bromas muy parisienses a las cuchufletas del actor.

La comida es buena, y reina la alegría. Entonces sabemos cuál es la cuarta regla que el noble veneciano Cornaro formula con el fin de determinar la justa medida del comer y beber.

Pan-Chao se lo ha preguntado al doctor, el que ha respondido con seriedad verdaderamente budhista:

—Esta regla se funda en que no se puede determinar la cantidad de alimentos proporcionada a cada temperamento, a causa de la diferencia de edades, fuerzas y alimentos de diversas especies.

—Y para el temperamento de usted, doctor, pregunta Caterna: ¿qué es preciso?

—Catorce onzas de líquido o de sólido... —¿Por hora?

—No, señor, al día. Fue la cantidad con que se alimentó el ilustre Cornaro desde la edad de treinta y seis años, y gracias a este régimen, pudo conservar fuerza de cuerpo y de espíritu para escribir a los noventa y cinco años su cuarto tratado, y para vivir hasta la edad de ciento dos años.

—Pues entonces, que hagan el favor de darme la quinta chuleta, exclama Pan-Chao, estallando de risa.

No hay nada tan agradable como conversar ante una mesa bien servida; mas no debo olvidarme de completar mis notas en lo que concierne a Kokhan. Debemos llegar a las nueve de la noche. He pedido al Mayor que me dé algunos informes acerca de la ciudad, la última del Turquestán ruso.

—Puedo complacerle a usted, con tanto mayor motivo, cuanto que he estado allí de guarnición durante quince meses. Es lástima que no pueda usted visitarla. Conserva la fisonomía asiática; aún no hemos tenido tiempo de hacerle su parte moderna. Hubiera usted visto una plaza sin rival en Asia. Un palacio de hermoso estilo, el del antiguo khan de Khoudaiar, situado sobre una eminencia cónica, de una altura de cien metros. El gobernador ha tenido a bien dejarla su artillería, de procedencia sarta; se la considera como una maravilla, y en verdad tiene derecho a este título. Pierde usted una bonita ocasión de describir con el estilo más florido la sala de recepción, transformada en iglesia rusa; el laberinto de cámaras, cuyos pavimentos son de preciosas maderas de Karagatch; el pabellón rosa, donde los extranjeros reciben hospitalidad verdaderamente oriental; el patio interior, de morisco estilo, que recuerda las admirables fantasías arquitectónicas de la Alhambra; las terrazas de espléndidas vistas; los pabellones del harén, donde las mil mujeres del Sultán (cien más que las de Salomón) vivían en buena armonía; las fachadas con preciosas molduras; los jardines con parrados circulares. Todo eso hubiera usted podido ver.

—Bien, por lo que usted me dice es como si lo hubiese visto, querido amigo, y seguramente mis lectores no se quejarán. Deseo sólo que usted me diga si en Kokhan hay bazares.

—¡Hombre! ¡Una ciudad del Turquestán sin bazares! Sería como Londres sin docks.

—¡Cómo París sin teatros! —exclama el actor.

—Sí, hay bazares. Uno de ellos en el puente de Sokh, cuyos dos brazos atraviesan la ciudad. En él hay los más preciados tejidos del Asia, que se pagan en tillahs de oro, que valen tres rublos, sesenta kopeks de nuestra moneda.

—¿Por supuesto que también habrá mezquitas?

—Sin duda.

—¿Y escuelas?

—También, señor Bombarnac; pero también le diré a usted que estos monumentos no valen tanto como las de Samarkanda y Bukhara.

Gracias a la complacencia del Mayor, los lectores de *El Siglo XX* verán en pleno sol la ciudad de Kokhan. Verteré con mi pluma la mayor claridad, a pesar de que sólo veré los vagos contornos de Kokhan.

La conversación de sobremesa se prolonga hasta muy tarde, y termina de una manera inesperada. El amable señor Caterna nos ofrece recitar un monólogo. No hay que decir que nos apresuramos a aceptar la oferta. Nuestro tren cada vez se va pareciendo más a una pequeña ciudad ambulante. Hasta tiene su casino, el *dining-car*, en el que estamos en este momento. Y de esta manera, en estas alturas de la parte oriental del Turquestán, a cuatrocientos kilómetros del Pamir, y a los postres de una excelente comida servida en el salón del Gran Transasiático, el señor Caterna, primer actor cómico contratado en el teatro de Shangai para la próxima temporada, recita con gran arte el monólogo titulado *La Obsesión*.

—Caballero, le dice Pan-Chao, mi más cumplida enhorabuena. Acabo de oír a *Coquelin* el menor.

—¡Ah! ¡Un maestro!... dice el señor Caterna.

—Al cual se aproxima usted...

—Respetuosamente, muy respetuosamente...

Los bravos prodigados al señor Caterna no han alcanzado la fortuna de conmover a sir Francis Trevellyan, que ha estado gruñendo durante la comida, por encontrarla detestable. No se ha divertido ni aun melancólicamente, única forma en que desde cuatrocientos años lo hacen sus compatriotas, como dice muy bien, Froissart. Por lo demás, nadie ha hecho caso de las recriminaciones del gruñón *gentleman*.

El barón Weisschnitzerdörfer no ha comprendido una palabra del monólogo, y aun, de comprenderlo, no hubiese apreciado esta muestra de la monologomanía parisién.

En cuanto al señor Faruskiar y a su inseparable Ghangir, parece, a despecho de su tradicional reserva, y a juzgar por su cara sorprendida y sus gestos significativos, que la cómica entonación del señor Caterna les ha debido interesar algo.

El actor, que les ha observado, muy sensible ante aquella admiración muda, me dice al levantarnos de la mesa:

—¡Oh! ¡Qué aspecto tan soberbio el de ese señor!... ¡Qué tipo oriental!... Su compañero no me es tan simpático. Un partiquino, lo más; pero ese mogol... ¡Ah, Carolina! ¿No te parece *Morales* en *Los Piratas de la Sabana*?

—Pero no con ese traje, le he dicho yo.

—¿Por qué no, señor don Claudio? Ya ve usted, un día en Perpignan representé yo el papel de coronel Monteclin, en *La closerie des Genets*, vestido de oficial japonés.

—¡Oh! ¡Y cómo le aplaudieron! —añadió la señora Caterna.

Mientras comíamos, ha pasado el tren por la estación de Kastakos, situada en el centro de una región montañosa. El ferrocarril va atravesando viaductos y túneles, lo que notamos por la mayor trepidación de los vagones.

Poco tiempo después Popof nos dice que estamos sobre los territorios del Ferganah, nombre del antiguo kanato de Kokhan, anexionado a Rusia en 1876, con los siete distritos de que consta. La mayoría de la población es sarta y se halla administrada por prefectos, subprefectos y alcaldes; de

modo que vayan ustedes a Ferganah, y allí encontrarán todo el mecanismo de la constitución francesa del año VIII.

Aún sigue extendiéndose por allí la inmensa estepa. Su situación es tan perfectamente horizontal, que la señora Ujfalvy-Bourdon le ha comparado, con razón, a una mesa de billar, con la diferencia de que, en vez de una bola de marfil, por su superficie rueda el Gran Transasiático con una velocidad de sesenta kilómetros por hora.

Después de dejar atrás la estación de Tchoutchaí, entramos en la de Kokhan a las nueve. Dos horas de parada. Bajamos al andén. Cuando voy a salir del puentecillo y me aproximo al Mayor Noltitz, éste pregunta al joven Pan-Chao:

—¿Conocía usted al mandarín Yen-Lou, cuyo cadáver llevan a Pekín?

—No, señor, nada.

—Sin embargo, debía ser un personaje importante, teniendo en cuenta los grandes honores que se le rinden.

—Es posible, responde Pan-Chao; pero ¡hay tantas personas importantes en el Celeste Imperio!

—¿Pero ese mandarín Yen-Lou?...

—Nunca he oído hablar de él.

¿Por qué habrá hecho el Mayor aquella pregunta al chino? ¿A qué preocupación de su espíritu obedecerá?



## XV

Kokhan: dos horas de parada. Es de noche. La mayor parte de los viajeros, acomodados ya en los vagones para entregarse al sueño, no descienden al andén, por el que me paseo fumando.

La estación es de alguna importancia, y cuenta con material bastante para sustituir, con una locomotora más potente, a la que ha remolcado nuestro tren desde Ouzoun-Ada. Éstas eran suficientes cuando la vía marchaba por la horizontal planicie; pero ahora que vamos a internarnos por los desfiladeros del Pamir, la cosa varía. Hay que franquear pendientes de consideración, y es evidente que se necesitará una tracción mayor.

Me entretengo en ver hacer la expresada maniobra; después de separar del tren a la locomotora con su tender, el furgón de equipajes, donde va Kinko, queda a la cabeza del tren.

Pienso si bajará de su escondite el joven rumano. Pero esto sería una imprudencia; acaso fuera visto por los agentes, los gardovois, que no cesan de ir y venir inspeccionando a todo el mundo. Lo mejor que puede hacer mi número 11 es quedarse en el cajón, o por lo menos en el furgón. Voy a tomar algunos víveres y se los llevaré, aun antes de partir el tren si me es posible, sin temor de ser visto.

Abierta está la cantina de la estación. Popof no está. Si me viese comprar las vituallas, sospecharía, habiendo como hay en el tren *vagón-restaurant* con todo lo necesario.

Un trozo de carne fiambre, pan y una botella de vodka, es cuanto he podido adquirir.

La estación está un poco oscura. Algunas lámparas, pocas, dan incierta luz. Popof está ocupado en sus funciones con otro empleado de la Compañía. Aún no maniobra la nueva locomotora para colocarse en su puesto. Me parece el momento favorable... Creo, pues, inútil esperar que salgamos de Kokhan, y una vez cumplida mi misión con Kinko, podré

dormir toda la noche, que buena falta me hace. Me subo, pues, a la plataforma del furgón, y después de asegurarme de que nadie me puede ver, penetro en el interior y digo: «¡Soy yo!».

Me parece prudente prevenir a Kinko, por si acaso estuviera fuera del cajón.

Pero el joven no había tenido tal pensamiento, y le recomendé prudencia. Las provisiones le han causado vivo placer, porque varían un poco su ordinaria comida.

—No sé cómo agradecer a usted, señor Bombarnac, me dice, lo que hace.

—Pues si no lo sabe usted, no me lo agradezca.

—¿Cuánto tiempo estamos en Kokhan?

—Dos horas.

—¿Y cuándo llegaremos a la frontera?

—Mañana hacia la una de la tarde.

—¿Y a Kachgar?

—Quince horas después; en la noche del 19 al 20. —Allí está el peligro, señor Bombarnac.

—Sí, Kinko; porque por difícil que sea entrar en las posesiones rusas, no lo es menos salir de ellas, cuando los chinos están a la puerta. Sus agentes nos examinarán muy de cerca antes de dejarnos paso. Sin embargo, tal severidad se emplea con los viajeros, pero no con los equipajes. Ahora bien: como este furgón está reservado a los equipajes expedidos a Pekín, creo que no tendrá usted nada que temer. Conque ¡buenas noches! Por precaución no quiero prolongar mi visita.

—Buenas noches, señor Bombarnac.

Salgo, y me voy a mi sitio; y a fe mía que ni aun he oído la señal de partida cuando el tren se ha puesto en marcha.

La única estación algo importante que antes de amanecer ha atravesado

el ferrocarril, ha sido Marghelan, donde la parada fue breve.

Dicha ciudad, que cuenta con una población de 60.000 habitantes, es en realidad la capital del Ferganah, y esto reconoce por causa la mala reputación de que goza Kokhan desde el punto de vista de salubridad. La ciudad, como todas las anteriores, se halla dividida en dos partes: la rusa y la turcomana. Esta última, desprovista de monumentos antiguos, no ofrece nada de particular, y los lectores habrán de perdonarme que no haya interrumpido mi sueño para honrarle con una ojeada.

Siguiendo el valle de Schakhimardan, ha atravesado el tren por una vasta estepa, merced a la cual ha podido recobrar su velocidad normal.

¡Och! Cuarenta y cinco minutos de parada a las tres de la madrugada.

Otra vez he faltado a mis deberes de corresponsal. Nada he visto de ella. Mi excusa es que nada tiene que ver.

Pasando de esta estación, la vía férrea llega a la frontera que separa el Turquestán ruso del Pamir y de la vasta comarca de los Kara-kirghizes. En esta parte del Asia Central, son constantes los movimientos, debidos a la naturaleza plutónica del suelo. Muchas veces el Turquestán Septentrional ha sufrido violentas sacudidas: ya se recordará el terremoto de 1887, y he podido observar pruebas de estas terribles conmociones en Tachkend y en Samarkanda. Se observan frecuentemente trepidaciones, aunque poco sensibles, y tal movimiento sísmico se nota en toda la extensión donde existen yacimientos de petróleo, desde el Mar Caspio hasta el Pamir.

Como se comprende, dicha región constituye una de las partes más interesantes del Asia Central, que puede visitar un turista. Si bien el Mayor Noltitz no ha pasado de la estación de Och, conoce el territorio, por haberle estudiado en los mapas modernos y en las más recientes narraciones de viaje. He de citar entre éstas las de los señores Capus y Bombalot, dos nombres franceses que saludo con alegría fuera de Francia. El Mayor muestra muchos deseos de observar aquella parte, y apenas son las seis de la mañana cuando los dos nos encontramos en la plataforma con el antejo en una mano y el indicador a la vista.

El Pamir, o Bam-i-Douniah, es llamado comúnmente el tejado del mundo, y de allí arrancan las poderosas cadenas o cordilleras del Tian-Chan, Kuen-Luen, del Karakoum, del Himalaya y del Hindu-Kuch. Este sistema

orográfico, de una anchura de cuatrocientos kilómetros, que durante tantos siglos fue infranqueable barrera, ha sido vencido por la tenacidad moscovita, poniendo en contacto la raza eslava y la amarilla.

Ahora me van ustedes a permitir un alarde de erudición sobre este particular... Además, no soy yo el que hablo, sino el Mayor Noltitz.

Todos los viajeros de los pueblos arios han pretendido descubrir el Pamir. Sin remontarnos hasta Marco Polo, en el siglo XIII ¿qué vemos? Los ingleses, representados por Forsyth, Douglas, Biddueph, Younghus-band, y el célebre Gordon, muerto en el Alto Nilo; los rusos por Fendchenko, Skobeleff, Prjevally, Grombtchevsky, el general Pevtzoff, el príncipe Galitzine, los hermanos Groum-Grijmailo, los franceses por d'Au-vergne, Bombalot, Capus, Papin, Breteuil, Blanc, Ridgway, O'Connor, Dutreuil de Rhins, José Martín, Grenard, Eduardo Blanc; los suecos por el doctor Swen-Hedin. Merced a estas exploraciones, puede decirse que un diablillo cojuelo ha levantado este tejado del mundo, para dejar ver los misterios que encierra. Se sabe, pues, que se compone de un intrincado laberinto de valles, cuya profundidad media pasa de tres mil metros. También sé que sus más altos picos son Gouroumdí y Kauffmann, de una altura de veintidós mil pies, y el de Targama de veintisiete mil; así como también que le cruzan los ríos Oxus o Amou-Daria al O., y el Tarim al E.; y, en fin, que el terreno se compone principalmente de roca primaria, donde abunda el esquisto y el cuarzo; los filones rojos de las capas secundarias, y el loess arcillo-arenoso, cuya capa cuaternaria abunda en el Asia Central.

Las dificultades que el Gran Transasiático ha tenido que vencer para atravesar esta meseta de Pamir, han sido extraordinarias. Fue aquello un desafío del hombre a la Naturaleza, y la victoria fue para el genio humano. Desde el comienzo de las suaves pendientes que los kirghizes llaman *bels*, los viaductos, los puentes, las ramblas, las trincheras y túneles han concurrido al establecimiento de aquella vía férrea. Aquellas bruscas curvas y aquellas pendientes exigen poderosas locomotoras, o ya grúas para arrastrar el tren por medio de cables; en suma, un trabajo hercúleo, superior a los realizados por los ingenieros americanos en los desfiladeros de Sierra Nevada y Montañas Rocosas.

El triste aspecto de aquellos terrenos impresiona la imaginación, y a medida que el tren va ganando la altura, siguiendo el accidentado perfil de la línea, la impresión es aún más grande. Ya no hay casas, ni buenas ni malas; tan solo se ven algunas cabañas esparcidas, en, las que el

pamirsano arrastra una existencia solitaria con su familia, sus caballos, sus rebaños de yaks o koutars, que son bueyes con cola de caballo, carneros enanos, cabras de lana muy espesa. Lo mísero de estos animales es una natural consecuencia del clima. Hay que observar que cambian su piel de invierno por su piel de estío; lo cual sucede también con el perro, cuya piel blanquea en la época de los calores.

Siguiendo los desfiladeros, véase al través de las cortaduras la meseta de Pamir. En algunos sitios se agrupan los enebros y los álamos, que son los principales árboles del Pamir, y en las onduladas llanuras crecen el tamarindo, la artemisa, especie de arbusto muy abundante en las depresiones del terreno, llenas de agua salada, y una planta enana, de la familia de las labiadas llamada por los *kirghizes terskenne*. El Mayor me cita ciertos animales que forman una fauna muy variada en las alturas de Pamir. Es preciso vigilar en las plataformas de los coches, porque podrían lanzarse a ellas ciertos mamíferos que no serían, en verdad, agradables compañeros de viaje, entre otros, panteras y osos. Durante esta jornada, nuestros compañeros han permanecido en las delanteras y en las traseras de los coches. Cuando algún plantígrado o algún individuo de la raza felina hacen, cabriolas inmediatas a la vía con intenciones poco tranquilizadoras, óyense algunos gritos. Se han disparado muchos tiros de revólver, quizá sin necesidad, pero que constituyen una diversión y un modo de tranquilizar a los viajeros. Por la tarde hemos sido testigos de un soberbio disparo que ha dejado seca a una pantera en el momento en que iba a saltar al estribo del tercer coche.

—«¡Para ti, Margarita!» ha exclamado el señor Caterna; y en verdad que no podía expresar mejor su admiración que repitiendo la célebre frase de Burindan, dirigida a la mujer del Delfín, y no a la reina de Francia, como impropriamente se dice en el célebre drama *La tone de Nesle*.

Este disparo se debe al altivo mogol...

—¡Qué mano y qué vista! —digo al Mayor, que no cesa de dirigir miradas sospechosas al señor Faruskiar. Entre otros animales que constituyen la fauna pamiriana, véanse lobos, zorros, rebaños de carneros salvajes de gran tamaño, nudosos cuernos en graciosa curva y que en la lengua indígena se llaman arkars; gipaetos y buitres en las altas zonas del cielo: en medio de los torbellinos del blanco vapor que lanza nuestra locomotora, y mezclados con ellos, véanse nubes de cuervos, de palomas, de tórtolas y de aguzanieves.

El día transcurre sin incidente. A las seis de la tarde hemos atravesado la frontera, después de un trayecto total de cerca de dos mil trescientos kilómetros, recorridos en cuatro días desde Ozoun-Ada. Doscientos cuarenta más allá llegaremos a Kachgar, y ya en esta ciudad, aunque en realidad estemos en suelo turkestano, pasaremos a la férula de la administración china.

Después de comer, y hacia las nueve, cada uno se extiende en su cama con la esperanza de pasar la noche tan tranquilamente como las anteriores. Mas no debía ser así.

Durante las primeras horas, el tren ha bajado las pendientes del Pamir a gran velocidad, recobrando después su marcha normal en la llanura.

Podría ser la una de la madrugada, cuando me desperté bruscamente. Otro tanto ha sucedido al señor Noltitz y a la mayor parte de nuestros compañeros.

Se oyen fuertes gritos en la cola del tren.

¿Qué pasa? Muy pronto los viajeros son víctimas de esa inquietud que no razona y que provoca el camino de hierro.

—¿Qué hay? ¿qué hay? se pregunta por todas partes, en diversas lenguas.

Mi primer pensamiento es el de que hemos sido atacados. Pienso en el famoso Ti-Tsang, el pirata mogol del que tan imprudentemente he solicitado la colaboración para mi crónica.

Un instante después el tren disminuye su velocidad; al fin se detiene. Cuando Popof sale del furgón, le pregunto lo que pasa.

—Un accidente, me responde.

—¿Grave?

—No: una barra de unión que se ha roto, y por consecuencia de lo cual se han separado los dos últimos vagones.

Ya el tren parado, nos apeamos una docena de viajeros.

A la luz de una linterna es fácil comprobar que el accidente ha sido casual; pero no es menos verdadero que los dos últimos vagones, el que conduce el cuerpo del mandarín, y el furgón de cola ocupado por el empleado de equipajes, han quedado atrás. ¿Cuándo y dónde se han desunido? No se sabe. Había que oír los gritos de la guardia persa encargada de custodiar el cuerpo del mandarín, del que eran responsables; los viajeros que se encontraban en su vagón, y ellos mismos, nada habían advertido en el primer momento. Cuando dieron la voz de alarma, hacía una hora, quizás dos, que el accidente se había producido.

Lo que hay que hacer es muy sencillo. Dar contravapor y retroceder hasta los vagones separados. Pero lo que no deja de sorprenderme es la actitud del señor Faruskiar en aquellas circunstancias. Es el que insiste del modo más apremiante para que se obre sin perder momento. Se dirige a Popof, al maquinista, al fogonero, y por primera vez le oigo expresarse muy claramente en ruso.

Sea como sea, no hay que discutir. Todos estamos conformes en la necesidad de retroceder, a fin de unir al tren el vagón del mandarín y el de los equipajes. Únicamente el barón alemán protesta... ¡Aún más retraso! ¡Sacrificar acaso muchísimo tiempo por un mandarín... que fue!

Le enviamos a paseo.

En cuanto a sir Francis Trevellyan, se encoge de hombros, como diciendo: ¡qué administración! ¡qué material! He aquí lo que no sucedería con los caminos de hierro ingleses de la India.

El Mayor Noltitz está impresionado, como yo, de la singular intervención del señor Faruskiar. Aquel mogul tan impasible habitualmente, con su mirada fría bajo un párpado inmóvil, va y viene ahora, sintiendo una inquietud que en vano trata de reprimir. No menos insistencia que él, muestra su compañero. Sin embargo, ¿qué les importa que se hayan separado los dos vagones? Además, ¿no tienen sus equipajes en el furgón de cola?... ¿Es acaso el difunto Yen-Lou la causa de su sobresalto? ¿Acaso por eso en la estación de Douchak observaban con tan detenida atención el furgón que encerraba el cuerpo del difunto? Claramente veo que el Mayor encuentra extremadamente sospechosa aquella manera de obrar.

Comienza el tren a retroceder en cuanto ocupamos nuestros sitios. El barón alemán lanza nuevas recriminaciones; pero el señor Faruskiar le dirige una mirada tan feroz, que aquél se vuelve refunfuñando a su rincón.

Ya empieza a despuntar la aurora, cuando vemos los dos vagones a un kilómetro de distancia, y el tren va suavemente a reunirse a ellos, después de una hora de marcha.

El señor Faruskiar y Ghangir han querido asistir a la unión de los carruajes hecha con toda la solidez posible. Noltitz y yo hemos observado que los dos cambiaban algunas palabras con los otros tres mogoles, lo que no debe producir extrañeza, puesto que son compatriotas.

Cada cual ocupa su sitio, y el maquinista fuerza vapor a fin de ganar el tiempo perdido. Sin embargo, el tren llega a Kachgar con un retraso muy considerable, y son las cuatro y media de la mañana cuando entra en la capital del Turquestán chino.



## XVI

La región de Kachgar es el Turquestán oriental, que va gradualmente metamorfoseándose en Turquestán ruso.

«Hasta que la Administración moscovita no ponga la mano sobre el Tíbet, o hasta que los rusos dominen en Kachkar, el Asia Central no será un gran país».

Esto, que se ha escrito en la *Nouvelle Revue*, está ya a medio hacer. La perforación del Pamir ha permitido unir al ferrocarril ruso al camino de hierro que cruza el Celeste Imperio de una a otra frontera. Kachgar es en la actualidad tan moscovita como china; la raza eslava y la raza amarilla codéanse allí y viven en perfecto acuerdo. ¿Cuánto tiempo durará esto? Otros, no yo, deben ver el porvenir; yo me contento con el presente.

El Gran Transasiático se muestra generoso: hasta las once no partirá. Podía, pues, ver Kachgar a mi placer, teniendo en cuenta, sin embargo, que he de perder una hora del tiempo marcado. Efectivamente: lo que no se ha hecho en la frontera, se va a hacer en Kachgar; rusos y chinos coinciden en estas formalidades vejatorias, comprobando papeles, firmando pasaportes, etc. Es el mismo registro a la vez minucioso y meticuloso, y no hay más remedio que someterse a él. No hay que olvidar la terrible y amenazadora fórmula que el funcionario del Celeste Imperio pone al final de los documentos: «Temblad y obedeced». Yo estoy dispuesto a obedecer, y compareceré ante las autoridades de la frontera. Recuerdo, además, ahora los temores manifestados por Kinko, y por él temblaré si la visita a los viajeros se hace extensiva a los equipajes y mercancías.

Antes de llegar el tren a Kachgar, el Mayor Noltitz me ha dicho: —No se imagine usted que el Turquestán chino difiere gran cosa del Turquestán ruso. Ya estamos en la tierra de las pagodas, de los juncos, barcos-flores, hongos y torres de porcelana. También hay que observar que, lo mismo que Bukhara, Merv y Samarkanda, Kachgar es una ciudad que tiene parte vieja y parte nueva. Sucede con estas ciudades del Asia Central lo que con

algunas estrellas, que no gravitan alrededor de otras.

La observación del Mayor es muy justa. No estamos ya en los tiempos de los emires, ni en los de la monarquía de Mohammed-Yakoub, en que los celestes que querían permanecer allí y que su vida fuese respetada, tenían que abjurar la religión de Budha y de Confucio y convertirse al mahometismo. ¿Qué quieren ustedes? En este fin de siglo siempre llegamos tarde, y las maravillas del cosmorama oriental, las curiosas costumbres, todas sus artísticas obras maestras, no son más que recuerdos o ruinas. Los caminos de hierro concluirán por hacer semejantes los países que recorre; y esto significará la igualdad, y acaso la fraternidad. A decir verdad, Kachgar es hoy sencillamente una estación del Gran Transasiático, el punto de enlace de los ferrocarriles rusos y chinos, y la doble cinta de hierro que cuenta cerca de tres mil kilómetros desde el Caspio a esta ciudad, y sigue desde ésta, para prolongarse otros cuatro mil más, hasta la capital del Celeste Imperio.

Voime, pues, a la doble ciudad; la nueva es Yangi-Chahr; la antigua, situada a tres millas y media, es Kachgar. He tenido ocasión de visitar entrambas, y voy a decir lo que son una y otra.

Primera observación: la antigua y la nueva hállanse rodeadas de una mala muralla de tierra, que no previene nada en su favor. Segunda observación: en vano se buscará monumento alguno, puesto que los materiales de construcción, son los mismos para las casas que para los palacios. Allí no hay más que tierra, ni siquiera tierra cocida, y no es seguramente con esa especie de ladrillo secado al sol con lo que se obtienen regularidad en las líneas, pureza en los perfiles, ni finura en la labor escultórica; la arquitectura necesita la piedra o el mármol, y esto es precisamente lo que falta en el Turquestán chino.

Un cochecillo rápidamente arrastrado nos ha conducido al Mayor y a mí a Kachgar, cuyo perímetro mide tres millas. El Kizil-Sou, es decir, el río rojo, que es más bien amarillo, como conviene a un río chino, la enlaza en sus dos brazos, reunidos por dos puentes. Si se quieren encontrar algunas ruinas más interesantes, es necesario dirigirse a corta distancia, fuera del recinto, y allí pueden verse restos de fortificaciones, que lo mismo pueden remontarse a quinientos que a dos mil años, a gusto de los arqueólogos. Lo que es indudable es que Kachgar sufrió el terrible asalto de Tamerlán; hay que convenir en que sin los arranques del terrible Cojo, la historia del Asia Central sería extraordinariamente monótona. Bien es cierto que

desde aquella época se han sucedido feroces sultanes, entre otros Ouali-Khan-Toulla, que en 1857 hizo decapitar a Schlagintweit, uno de los exploradores más eruditos y audaces del continente asiático. Dos placas de bronce de las Sociedades Geográficas de París y San Petersburgo adornan su monumento conmemorativo.

Kachgar es un importante centro mercantil, cuyo movimiento pertenece casi exclusivamente a los rusos. Sedas de Khotan, algodón, fieltro, lanas, paños, son los principales artículos, de los que se hace bastante exportación entre Tachkend y Koulja, al N. del Turquestán oriental.

Según me dice el Mayor Noltitz, aquí es donde sir Francis Trevellyan podía demostrar especialmente su mal humor. En efecto; una embajada inglesa dirigida por Chapman y Gordon de 1873 a 1874, fue enviada de Kachmir a Kachgar por Kothan y Yarkand. Esperaban los ingleses en aquella época establecer allí exclusivamente sus relaciones comerciales; pero en vez de unirse los caminos de hierro rusos a los indios, se han unido a la vía férrea china, y el resultado de esta unión ha sido tener que ceder el paso la influencia inglesa a la influencia moscovita.

La población de Kachgar es turcomana, muy mezclada con los chinos, que desempeñan de buen grado las funciones de domésticos, artesanos y buhoneros. Menos afortunados que Chapman y Gordon, el Mayor y yo no hemos podido ver Kachgar cuando los ejércitos del emir llenaban sus calles. Ya no hay aquella infantería de Djiguits, ni los Sarbaz; como tampoco existen ya los marciales cuerpos de los Taifourchis, armados y disciplinados a la china, ni los arrogantes lanceros, ni los arqueros kalmucos con sus arcos de cinco pies de altura, ni los tigres con sus escudos pintarrajeados y sus fusiles de chispa, que eran los tiradores... Todo aquel pintoresco ejército de Kachgar ha desaparecido con el emir.

A las nueve, estamos de vuelta en Yangi-Chahr. ¿Y qué es lo que vemos a lo último de una de las calles vecinas de la ciudadela? Al señor Caterna con su mujer, que están extasiados admirando una tropa de derviches músicos.

Quien dice derviche, dice mendigo, y quien dice mendigo, evoca el tipo más acabado de la miseria y de la suciedad. ¡Qué gestos hacen! ¡Qué actitudes en el manejo de la larga guitarra! ¡Qué movimiento de cadera en sus acrobáticas danzas, a las que acompañan con los cánticos de sus leyendas y de sus poesías, extraordinariamente profanas! El instinto de

antiguo actor se despierta en Caterna. No puede estarse quieto: aquello es más fuerte que él. Imita, pues, aquellos gestos y aquellas actitudes, aquellos movimientos, con el ardor conque podría representar a un gaviero, y veo el momento en que él va a figurar en aquella cuadrilla de derviches aulladores. Al verme, me dice:

—¡Don Claudio!... Lo que hacen estas buenas gentes, es muy fácil. Hágame usted una opereta turkeстана y me verá usted hacer el papel de derviche a las mil maravillas. Ya verá usted si entro yo en ello.

—No lo dudo, señor Caterna; pero antes debemos entrar en el *restaurant* de la estación, y dar el adiós a la cocina turkeстана, porque pronto nos vamos a tener que ver con la cocina china.

Mi oferta es aceptada, con tanto más placer, cuanto que, según nos hace observar el Mayor, los cocineros de Kachgar gozan de justa fama.

Efectivamente: los señores Caterna, el Mayor, el joven Pan-Chao y yo, nos hemos quedado encantados, tanto de la cantidad como de la calidad de los manjares servidos. Los platos de dulce alternan caprichosamente con los asados y fritos. Después, lo que el actor y la actriz no deberán jamás olvidar, como no olvidarán los famosos melocotones de Khodjend, y son ciertos platos de los que la embajada inglesa ha querido conservar el recuerdo, como se ve en la relación de su viaje: pies de cerdo espolvoreados de azúcar y asados en su grasa con una salsa que tiene algo de a la marinera; riñones fritos con salsa de azúcar y mezclados con buñuelos de viento.

El señor Caterna repitió dos veces de los primeros, y tres de los segundos.

—Tomo mis precauciones, nos dijo. ¡Sabe Dios lo que el jefe del *dining-car* nos ofrecerá en el ferrocarril de China! Desconfiemos de las aletas de tiburón, que son un poco coriáceas, y de los nidos de salanganas, que indudablemente no estarán muy frescos.

Son las diez, cuando un golpe de gong anuncia que van a empezar las formalidades policíacas. Dejamos la mesa; nos levantamos después de haber bebido el último vaso de vino de Chao-Hing. Algunos instantes después estábamos reunidos en la sala de los viajeros.

Todos mis números están presentes, exceptuando, como se comprende, a

Kinko. De haber podido éste, hubiera hecho los honores al almuerzo. Allí están el doctor Tio-King con su Cornaro bajo el brazo; Fulk Ephrinell y miss Horacia Bluett, mezclando sus dientes y sus cabellos, en sentido figurado, por supuesto; sir Francis Trevellyan, inmóvil y mudo, intratable e inflado, chupando su cigarro en el umbral; el señor Faruskiar, acompañado de Ghangir. También están los viajeros rusos, turcomanos y chinos; un total de sesenta a ochenta personas. Cada cual deberá presentarse a su turno ante una mesa ocupada por dos chinos, en sus trajes habituales; uno de ellos es el funcionario, que habla constantemente el ruso, y el otro el intérprete para las lenguas alemana, francesa e inglesa. El celeste es un hombre de unos cincuenta años, de cráneo desnudo, bigote espeso, gruesa trenza a la espalda, y anteojos sobre la nariz. Lleva una falda rameada; es obeso, como conviene a las gentes distinguidas; no es simpático. Después de todo no se trata más que de una comprobación de documentos, y como los nuestros están en regla, poco importa que la cara del funcionario sea más o menos repulsiva.

—¡Qué aire tiene! —murmura la señora Caterna.

—Aire chino, responde el marido. Y, francamente, no es muy agradable.

Yo soy uno de los primeros en presentar el pasaporte visado por el cónsul de Tiflis y por las autoridades rusas de Ouzoun-Ada. El funcionario le examina atentamente. Con los procedimientos de la administración china, es preciso estar siempre prevenido. Sin embargo, de aquel examen no resulta dificultad alguna, y el sello del dragón verde me dice: bueno para partir.

El mismo resultado obtienen el del cómico y el de su mujer; lo que hay que ver es la cara que pone el señor Caterna mientras le están examinando los papeles. Toma la misma actitud que el acusado sentado en el banquillo, que trata de enternecer a sus jueces. Pone unos ojos tan lastimosos, dibuja una sonrisa tan especial, que parece implorar perdón, aunque el chino más escrupuloso no hubiera podido hacerle la menor observación.

—Está bien, dice el intérprete.

—Gracias, príncipe, responde el señor Caterna con el acento de un pílete parisién.

En lo que concierne a Fulk Ephrinell y miss Horacia, pasan como una carta

por el correo. Si un corredor americano y una corredora inglesa no tienen sus documentos corrientes, ¿quién los va a tener? John Bull es más conocido que las ratas.

Otros viajeros rusos y turcomanos sufren la prueba sin que haya materia de oposición. Tanto los de primera como los de segunda clase, están en las condiciones exigidas por la administración china, que por cada visto bueno percibe un derecho muy elevado, pagadero en rublos, taels o sapaques.

Entre estos viajeros observo a un clérigo de los Estados Unidos, un *clergyman*, de unos cincuenta años, que se dirige a Pekín: el reverendo Nataniel Morse, de Boston, uno de esos corredores de Biblias, uno de esos misioneros *yankees*, clérigos injertos en negociantes.

Por lo que pueda pasar, le apunto en mi cartera con el número 13.

La comprobación de los documentos del joven Pan-Chao y del doctor Tio-King tampoco ofrece dificultad, y cambian entre sí diez mil buenos días, de los más amables, con el representante de la autoridad china.

Cuando le tocó el turno al Mayor Noltitz, se produjo un ligero incidente. Sir Francis Trevellyan, que habíase presentado al mismo tiempo que el Mayor, no pareció dispuesto a cederle el sitio. Sin embargo, todo se quedó reducido a miradas altaneras y provocadoras. El *gentleman* ni siquiera se ha tomado el trabajo de abrir la boca. Está escrito que yo no he de oír el metal de su voz... El ruso y el inglés reciben, sus pasaportes visados... Y negocio concluido.

Llegan después a la presencia del funcionario el señor Faruskiar, seguido de Ghangir. El de la mesa le mira al través de sus anteojos con mucha atención. El Mayor y yo lo observamos. ¡Cómo aguantará él este examen! ¿Acaso habremos acertado?

Mas ¡cuál no será nuestra estupefacción ante la escena que se produce al momento! Después de haber el funcionario echado una ojeada sobre los papeles que le presenta Ghangir, se levanta, se inclina respetuosamente ante el señor Faruskiar, y dice:

—Tenga la dignación de recibir mis diez mil respetos el señor Administrador del Gran Transasiático.

¡El Administrador! ¡El señor Faruskiar! Todo se explica. Durante nuestro trayecto por el Turquestán ruso le ha convenido guardar el incógnito, como hace un gran personaje en país extranjero. Mas ahora, ya en territorio chino, no se recata de recobrar el rango que le pertenece, con todos los honores correspondientes. ¡Y pensar que yo, aunque en broma, le atribuí el papel del pirata Ki-Tsang, y que el Mayor Noltitz se pasaba el tiempo espiándole! En fin... Ya tengo lo que quería, un personaje, y va en nuestro tren... Trabará amistad con él, cultivando esta amistad, como el que cultiva una planta extraña; y puesto que habla el ruso, le sujetaré a una *interview*.

¡Bien! Héme aquí ya sin saber qué pensar, hasta el punto que sólo se me ocurre encogerme de hombros cuando el Mayor murmura a mi oído:

—Después de todo, acaso sea uno de los antiguos capitanes de ladrones con los que ha tratado la Compañía para lograr sus buenos oficios.

—Vamos, señor Mayor; tengamos formalidad.

La inspección de viajeros está para terminar, y ya van a abrir las puertas, cuando aparece el barón Weisschnitzerdörfer, muy inquieto, muy azorado, muy anheloso, y preso de una febril agitación. ¿Por qué se mueve? ¿Por qué se sacude? ¿Por qué se baja? ¿Por qué se levanta? ¿Por qué mira en torno suyo, como una persona que ha perdido algo de mucho interés?

—¿Y vuestros papeles? —le pregunta el intérprete en alemán.

—Estoy buscándolos, responde el barón; pero no los encuentro... estaban en mi cartera.

Registra en los bolsillos del pantalón, del chaleco, de la chaqueta y le la hopalanda: veinte bolsillos lo menos, pero no encuentra nada.

—¡Despachemos! ¡Despachemos! —repite el intérprete. El tren no esperará.

—¡Me opongo a que parta sin mí! —exclama el barón... Estos papeles... Se me indemnizará.

En este momento un gong lanza sus ecos al interior de la estación, .a partida va a efectuarse antes de cinco minutos; y el infortunado teutón grita:

—¡Esperad! ¡Esperad! *¡Donner vetter!* Bien se puede esperar algunos minutos, en atención a un hombre que da la vuelta al mundo en treinta y nueve días.

—El Gran Transasiático no espera, responde el intérprete.

Sin preocuparnos más de él, el Mayor Noltitz y yo nos dirigimos al andén, mientras el barón continúa vociferando delante de la impasible autoridad china. Examino el tren y veo que su composición ha sido modificada, en razón de ser menos numerosos los viajeros entre Kachgar y Pekín. En vez de doce carruajes, no hay más que diez, en el orden siguiente: locomotora y tender, furgón de cabeza, dos vagones de primera clase, vagón-restaurant, dos vagones de segunda, el que conduce el cuerpo del mandarín, y el furgón de cola. Las locomotoras rusas que nos han conducido desde Ouzoun-Ada, van a ser reemplazadas por locomotoras chinas, calentadas, no con nafta, sino con esa hulla de la que existen considerables yacimientos en el Turquestán, y depósitos en las principales estaciones de la línea.

Mi primer cuidado es dirigirme al furgón de la cabeza del tren. Precisamente unos empleados de la aduana se disponen a visitarle, y yo tiemblo por Kinko.

Es cierto que el fraude no ha sido descubierto, porque la nueva hubiera causado gran ruido; pero ¿la caja ha sido respetada? ¿La han colocado en otro sitio? ¿No han podido poner lo de abajo arriba y lo de arriba abajo? En este caso Kinko no podría salir, lo que sería una complicación...

En este momento los agentes chinos salen del furgón cerrando la puerta, y no puedo arrojar una mirada al interior. Lo esencial es que Kinko no haya sido cogido en flagrante delito. En cuanto sea posible me introduciré en el furgón, y, como se dice entre los banqueros, «comprobaré el estado de la caja».

Antes de regresar a nuestro vagón, el Mayor Noltitz me suplica le siga a la cola del tren.

La escena de que somos entonces testigos, no carece de interés. Se trata de la entrega de los restos del mandarín Yen-Lou, hecha por la guardia persa a una escuadra de esos soldados del Estandarte Verde, que forman el cuerpo de la gendarmería china. El difunto va a pasar a la custodia de



unos veinte celestes, que ocuparán el vagón de segunda clase que precede al furgón funerario. Van armados de revólvers y fusiles, y mandados por un oficial.

—Vamos, digo al Mayor: indudablemente ese mandarín es un gran personaje, puesto que el Hijo del Cielo le envía una guardia de honor...

—O defensiva, responde el Mayor.

El señor Faruskiar y Ghangir han asistido a esta operación, lo que no tiene nada de extraño. ¿No tiene el Administrador el deber de vigilar al ilustre difunto confiado a los agentes del Gran Transasiático?

Suenan los últimos golpes de gong. Cada cual se apresura a entrar en su departamento.

¿Qué le ha sucedido al barón?

Helé aquí que llega al andén precipitadamente. Ha encontrado sus papeles en el fondo de su bolsillo diecinueve. Se los han visado... Ya era tiempo.

—¡Viajeros para Pekín, al tren! —grita Popof con voz sonora. El tren se mueve... Parte... Ya está en marcha.

## XVII

Somos lanzados sobre los *rails* de un camino de hierro chino, de una sola vía, arrastrados por una locomotora celeste, y conducidos por maquinistas de la raza amarilla. Esperamos que no tendremos contratiempo en el camino, puesto que el tren cuenta entre los viajeros a uno de los principales funcionarios de la Compañía en la persona del señor Faruskiar.

Pero, en fin, si sobreviniese algún accidente, esto rompería la monotonía del viaje y me proveería de episodios. Tengo que reconocer que, hasta el presente, mis personajes no han dado de sí nada digno de fijar la atención. La pieza no es nada interesante, la acción languidece. Sería preciso un efecto teatral que pusiera a toda esta gente en escena; lo que el señor Caterna llamaría «un buen cuarto acto».

En efecto Fulk Ephrinell y miss Horacia Bluett están siempre absortos en su conversación comercial. Pan-Chao y el doctor me han divertido un momento, pero nada más. El cómico y la actriz no son más que unos simples cómicos, a los que faltan situaciones. Kinko, Kinko mismo, sobre el que yo fundaba tantas esperanzas, ha pasado la frontera sin contratiempos, llegará a Pekín sin gran trabajo, se casará con Zinca Klorck sin dificultades. Decididamente, esto no marcha.

¡Y los lectores de *El Siglo XX* que esperan de mí una crónica vibrante y llena de impresiones!

¿Es que me veré obligado a limitarme al barón alemán? No: éste no es más que ridículo, y lo ridículo, que es la originalidad de los tontos, no puede interesar jamás.

Vuelvo, pues, a mi idea. Me sería preciso un héroe, y hasta el presente no ha aparecido.

Decididamente, ha llegado la ocasión de entrar en relaciones más íntimas con el señor Faruskiar. Acaso ahora, que ya no viaja de incógnito, no será tan reservado. Somos sus administrados, por decirlo así. Es como el

alcalde de nuestra ciudad ambulante, y un alcalde se debe a sus administrados. Además, para el caso en que el fraude de Kinko sea descubierto, espero asegurarme la protección de este elevado funcionario.

Nuestro tren marcha con gran rapidez desde la salida de Kachgar. Sobre el horizonte se dibujan los macizos de la meseta de Pamir, y hacia el S. O. se ve la circunferencia de Bolor; es decir, la cintura kachgariana, cuya alta cima del Tagharma se pierde entre las nubes.

No sé cómo ocupar mi tiempo. El Mayor Noltitz jamás ha visitado estos territorios que atraviesa el Gran Transasiático, y no me queda el recurso de tomar notas de sus indicaciones. El doctor Tio-King no levanta la nariz de su Cornaro, y Pan-Chao me parece que conoce mejor París y Francia que Pekín y China; además, cuando vino a Europa tomó la vía de Suez y no conoce del Turquestán oriental más que Kamtschatka. Sin embargo, conversamos muy a gusto de los dos. Es un amable compañero; pero lo que a mí me hace falta es un poco menos de amabilidad y un poco más de originalidad.

Véome, pues, reducido a pasearme de un vagón a otro y por las plataformas, interrogando al horizonte, que se obstina en no responderme, y escuchando aquí y allá.

¡Calla! He aquí al cómico y a la actriz que parecen sostener una conversación muy animada. Me acerco... cantan a media voz. Presto oído:

*J'aim' bien mes dindons... ons... ons...*

dice la señora Caterna.

*J'aim' bien mes moutons... ons... Ons...*

replica el señor Caterna, cómico que para todo sirve, y canta de barítono en caso de necesidad.

Este es el eterno dúo de Pipo y de Betina la Coloradota, que ensayan para sus futuras representaciones en Sanghai... ¡Dichosos los de este país! No conocen todavía La Mascota.

He aquí a Fulk Ephrinell y a miss Horacia Bluett conversando con cierta intimidad, y yo sorprendo estas palabras:

—Temo, dice la corredora, que los cabellos estén en alza en Pekín.

—Y yo, responde el corredor, que los dientes estén en baja... ¡Ah! Si estallase una buena guerra, en la que los rusos rompieran las mandíbulas a los celestes...

¡Vean ustedes esto! Batirse para proporcionar a la casa *Strong-Bulbul and Co.* de Nueva York la ocasión de colocar sus productos.

En verdad, no sé qué imaginar, y tenemos todavía seis días de viaje. ¡Al diablo el Gran Transasiático y su monótono camino! El «Great-Trunk» de Nueva York a San Francisco es más animado. Al menos los «Pielas Rojas» atacan algunas veces los trenes, y la perspectiva de que le hagan a uno la autopsia en viaje, no puede menos de añadir encanto.

¡Eh! ¿Qué es esto que oigo recitar con tono de salmodia en el fondo de nuestro departamento?

«No hay hombre, cualquiera que sea la situación en que se encuentre, que no pueda impedir el comer demasiado y que no deba precaverse contra los males que causa la gula. Los que están encargados de la dirección de los negocios públicos y están, por tanto, más obligados que los otros...».

Es el doctor Tio-King leyendo en alta voz un pasaje de Cornaro, a fin de grabar mejor sus principios en la cabeza. ¡Bah! Después de todo, no hay que desdeñar este consejo que el noble veneciano da a los hombres políticos.

Esta tarde, si me atengo a lo que dice el indicador, franquearemos el Yamanyar sobre un puente de madera. Este río desciende de los macizos del O., cuya altura no baja de veinticinco mil pies ingleses, y su rapidez se aumenta por el deshielo. Alguna vez el tren marcha por entre espesos juncos, en medio de los cuales Popof afirma que los tigres son bastantes numerosos. Quisiera creerlo, pero no he visto ni uno; y en defecto de Pielas Rojas, las pieles de tigres podrían procurarnos algunas distracciones. ¡Qué suceso para un periódico y que buena fortuna para un periodista! «Terrible catástrofe. Un tren del Gran Transasiático atacado por los tigres. Zarpazos y tiros... Cincuenta víctimas. Un niño devorado a los ojos de su madre...» y todo entremezclado de puntos suspensivos.

Pero ¡no! Los tigres turcomanos no me han proporcionado esta

satisfacción. Así es que les trato... ¡tengo derecho a tratarles de inofensivos gatos!

Las dos principales estaciones han sido Yanghi-Hissar, donde el tren ha parado diez minutos, y Kizil, donde se ha detenido un cuarto de hora. Allí funcionan algunos altos hornos, siendo el suelo ferruginoso, como lo indica la palabra: Kizil, es decir, rojo.

El país es fértil y esmeradamente cultivado de trigo, maíz, arroz y lino en la parte oriental. En todas partes grupos de árboles, sauces, morales. A lo lejos, campos sembrados con arte, regados por numerosos canales, y verdes praderas donde pacen rebaños de carneros; una comarca que sería mitad Normandía, mitad Provenza, si las montañas del Pamir no la limitasen al horizonte. Solamente esta porción de la Kachgaria ha sido de una manera terrible assolada por la guerra en la época en que combatía para conquistar su independencia. Estos territorios fueron ensangrentados, y a lo largo del camino de hierro el suelo está sembrado de sepulcros donde yacen las víctimas de su patriotismo. En fin, yo no he venido al Asia Central para viajar por tierra francesa. Necesito lo nuevo ¡qué diablo! lo nuevo, lo imprevisto, lo que impresiona.

Sin la menor sombra de un accidente, y en un día bastante bueno, nuestra locomotora entró en la estación de Yarkand, a las cuatro. Si Yarkand no es la capital administrativa del Turquestán Oriental, es, sin disputa, la ciudad comercial más importante de la provincia.

—Todavía dos villas unidas, dije al Mayor.

—Y esta vez, me responde el Mayor, no han sido los rusos los que han construido la nueva.

—Nueva o vieja, he añadido, temo que se parezcan a las que ya hemos visto; una muralla de tierra, algunas docenas de puertas rodeando el recinto: ni monumentos, ni edificios, y ¡los eternos bazares de Oriente!

No me equivocaba; sobraba con cuatro horas para visitar las dos Yarkand, la nueva de las cuales es llamada Yanji-Shahr. Felizmente no está prohibido a las mujeres de esta población circular por las calles bordeadas de chozas, como se practicaba en los tiempos de los dadk-wahs, o gobernadores de la provincia. Pueden proporcionarse el placer de ver y de ser vistas, y de este placer participan los faranguis, nombre con que se

conoce a los extranjeros, cualquiera que sea el punto a que pertenezcan. Son muy lindas estas asiáticas, con las largas trenzas de sus cabellos, los galones de sus corpinos, sus faldas de vivos colores pintados de dibujos chinos en seda de Kothan, sus botas bordadas, de altos tacones, sus turbantes de forma coqueta, sobre aquella nube de negros cabellos y de cejas unidas por un rasgo.

Los viajeros chinos que habían bajado en Yarkand son reemplazados por otros de idéntico origen, entre ellos una veintena de *coolíes*, y partimos a las ocho de la noche.

La noche se emplea en franquear los trescientos cincuenta kilómetros que separan a Yarkand de Kothan. Una visita que he hecho al furgón de cabeza, me ha permitido observar que la caja continúa en el mismo sitio. Algunos ronquidos prueban que Kinko, encajonado como de costumbre, duerme tranquilamente. No le he querido despertar, y le dejo que sueñe con su adorable rumana.

Al día siguiente Popof me dice que el tren, con su paso de tren-ómnibus, ha pasado por Kargalik, punto de unión de los caminos de Kilián y de Tong. Pasada la noche estamos todavía en la altura de mil doscientos metros. Desde la estación de Guma la dirección del tren es exactamente de O. a E., siguiendo cerca del paralelo 37, el mismo que atraviesa en Europa, Sevilla, Siracusa y Atenas.

Veo un solo río de alguna importancia, el Karakash, sobre el que aparecen algunas balsas, y filas de caballos y de asnos en los vados. Corta la vía férrea a un ciento de kilómetros antes de Khotan, donde llegamos a las ocho de la mañana.

Dos horas de parada, y como esta villa puede considerarse como un boceto de las ciudades celestes, quiero tomar un rápido apunte de su aspecto.

Se diría en realidad que parece una ciudad turcomana construida por los chinos, o una ciudad crina construida por los turcomanos. Monumentos y habitantes tienen este doble carácter. Las mezquitas tienen un falso aire de pagodas, como las pagodas le tienen de mezquitas.

No me asombra, pues, que los señores Caterna, que no han querido perder la ocasión de poner el pie en tierra china, hayan quedado un tanto

sorprendidos.

—Señor D. Claudio. ¿No es esta decoración a propósito para representar La toma de Pekín?

—¡Pero si aún no estamos en Pekín, querido Caterna!

—Justo, será preciso saber contentarse con poco.

—Menos de poco, como dicen los italianos.

—Si ellos dicen esto, no son ya tan necios.

En el momento que vamos a subir al vagón, veo a Popof que corre hacia mí, gritando:

—Señor Bombarnac... —¿Qué hay, Popof?

—Un empleado del telégrafo me ha preguntado si iba en el tren un corresponsal de *El Siglo XX*.

—¡Un empleado del telégrafo!

—Sí; y al responderle afirmativamente, me ha entregado este despacho para usted.

—¡Déme usted... déme usted!

Tomo el despacho, que esperaba desde bastantes días. ¿Es una respuesta al telegrama enviado desde Merv a mi periódico, relativamente al mandarín Yen-Lou?

Abro el despacho... Le leo... y se me cae de las manos.

He aquí su contenido:

**Claudio Bombarnac, corresponsal de *El Siglo XX*. Khotan, Turquestán chino.**

*No es cuerpo mandarín que tren lleva Pekín. Es tesoro imperial, valor quince millones, enviado de Persia a China; anunciado en periódicos de*

*París desde ocho días. Cuidad en el porvenir estar mejor informado.*



## XVIII

¡Millones! ¡Son millones lo que encierra ese supuesto vagón funerario! A pesar mío, esta frase imprudente acaba de escaparse de mis labios: de suerte que el secreto del vagón imperial es al instante conocido de todos, empleados en la estación y viajeros del tren. Así, pues, para más seguridad, el Gobierno persa, de acuerdo con el Gobierno chino, he pretendido hacer creer en el transporte del cuerpo de un mandarín, cuando se trataba de transportar un tesoro a Pekín, por valor de quince millones de francos. Dios me perdone aquella plancha, explicable seguramente, que había cometido. Mas ¿por qué había yo de desconfiar de lo que Popof me decía, y por qué él había de sospechar de lo que habían afirmado los empleados persas respecto al mandarín Yen-Lou? No existía razón alguna para poner en duda su veracidad. Me siento profundamente lastimado en mi amor propio de corresponsal, y muy disgustado del llamamiento al orden que se me ha hecho. Me guardaré muy bien de decir palabra de mi malaventura, ni aun al Mayor... ¿Es esto creíble? ¡En París, *El Siglo XX* está mejor informado, en lo que concierne al ferrocarril, que yo en el Gran Transasiático! Él sabe que es un tesoro imperial lo que traemos a la cola del tren, y yo lo ignoraba. ¡Oh decepción del noticierismo! Ahora el secreto está divulgado, y no tardamos en saber que este tesoro, compuesto de oro y piedras preciosas, depositado en otro tiempo en manos del Shah de Persia, va expedido a su legítimo propietario, el Hijo del Cielo.

He aquí por qué el señor Faruskiar, avisado de ello en su cualidad de administrador de la Compañía, ha tomado nuestro tren en Douchak, a fin de acompañar el tesoro hasta su destino. He aquí por qué Ghangir y él, y los tres mogoles sus agentes, han inspeccionado severamente este vagón precioso; por qué se han mostrado tan inquietos cuando ha quedado atrás, después de la rotura de la barra, y por qué han insistido con tanto calor en que se fuera a recogerle... Sí. ¡Todo se explica!

He aquí también por qué una escuadra de soldados chinos ha venido a recibir el vagón a Kachgar, relevando a los empleados persas. He aquí por qué Pan-Chao no podía haber oído hablar del mandarín Yen-Lou, no

existiendo en el Celeste Imperio ningún alto personaje de este nombre.

Partimos a la hora reglamentaria, y, como se supone, nuestros compañeros de viaje no hablan más que de estos millones, suficientes para enriquecer a todo el personal del tren.

—El supuesto vagón funerario me había siempre parecido sospechoso, me dice el Mayor Noltitz, y por esto fue por lo que interrogué a Pan-Chao con motivo del difunto mandarín.

—Lo recuerdo, en efecto, he respondido, y no había comprendido la razón de la pregunta de usted. En fin, lo cierto es que hemos aquí ahora con un tesoro a remolque.

—Y añade usted, dijo el Mayor, que el Gobierno chino ha obrado prudentemente dándole una escolta de veinte hombres bien armados. Desde Khotan hasta Lan-Tcheou, el tren tiene que franquear dos mil kilómetros por el desierto, y la seguridad de los trenes deja mucho que desear al través del Gobi.

—Además, Mayor, que después de lo que me ha dicho usted, de que el terrible Ki-Tsang ha sido visto en las provincias septentrionales del Celeste Imperio...

—En efecto, señor Bombarnac, y un golpe de quince millones es un buen golpe para un capitán de bandidos.

—Pero ¿cómo pudiera ese capitán estar informado del envío del tesoro imperial?

—Esa gente sabe siempre lo que le interesa saber. Sí, pensé yo: ¡aunque no lean *El Siglo XX!*

Y yo me sentía enrojecer, pensando en mi equivocación, que me valdrá ciertamente las maldiciones de Chincholle.

Entretanto, en las plataformas se trataba de los sucesos nuevos, haciendo cada uno sus reflexiones. El uno prefería viajar con unos millones mejor que con un cadáver, así fuera éste el del mandarín de más importancia. El otro encontraba que el transporte de tal tesoro no dejaba de tener algún peligro para la seguridad de los viajeros. Ésta era la opinión del barón Weisschnitzerdörfer, manifestada en el curso de una furibunda arremetida

contra Popof.

—Es preciso prevenirse, señor, es preciso prevenirse, repite: se sabe que el tren lleva esos millones y esto puede despertar la idea de un ataque. Y admitiendo que se le pueda rechazar, este ataque significaría retardos... retardos que yo no puedo admitir... No, señor, no puedo.

—Nadie nos atacará, señor barón, responde Popof. Nadie piensa en ello.

—¿Y usted qué sabe, caballero, usted qué sabe? —Un poco de calma...; se lo ruego a usted.

—No... No me calmaré: ¡y si la circulación se estorba, yo haré responsable a la Compañía!

Sí... Comprendido. ¡Cien mil florines de indemnización al señor barón de la vuelta al mundo!

Pasemos a los otros viajeros. Como se comprende, Fulk Ephrinell no puede considerar este incidente más que desde un punto de vista muy práctico.

—Ciertamente, dice, nuestros riesgos aumentan por la unión de ese tesoro, y en caso de accidente ocasionado por ella, *la Life Travellers Society*, en la cual estoy asegurado, no querrá pagar el seguro, exigiendo a la Compañía toda la responsabilidad.

—En efecto, responde miss Horacia; y la situación de la Compañía frente al Celeste Imperio, hubiera sido grave, de no encontrar los vagones desenganchados. ¿Verdad, Fulk? —Es claro, Horacia. ¡Horacia y Fulk! ¡Así, en confianza!...

La pareja anglo-americana tiene razón. Aquella pérdida enorme hubiese sido de cuenta del Gran Transasiático, porque la Compañía no podía ignorar que se trataba del envío de oro y piedras preciosas, y no de los despojos del mandarín Yen-Lou, lo que comprometía su responsabilidad personal.

En cuanto al matrimonio Caterna, no parece muy conmovido por los millones que lleva el tren en su cola. Esto no inspira al cómico más que la siguiente reflexión:

—Carolina... ¡qué hermoso teatro se podría edificar con ese dinero!

Pero la palabra de la situación ha sido dicha por el *clergyman* que subió en Kachgar, el reverendo Nathaniel Morse:

—Siempre es inquietante llevar tras sí un polvorín.

Nada más cierto, en verdad: este vagón, con su tesoro imperial, es un polvorín que puede hacer saltar el tren.

El primer camino de hierro establecido en China hacia 1877, ha reunido Sanghai a Fou-Tcheou. En cuanto al Gran Transasiático, sigue poco más o menos el trazado que se determinó en 1874 por Tachkend, Kouldja, Kami, Lan-Tcheou, Singan y Sanghai. Este ferrocarril no penetra hasta las populosas provincias del centro, que se pueden comparar a vastas y zumbantes colmenas de abejas, extraordinariamente prolíficas. En tanto que es posible, forma casi una línea recta entre Lan-Tcheou y Son-Tcheou, en cuyo punto toma un poco de línea curva. A las grandes ciudades sólo llegan ramales de dicha vía hacia el S. y el S. E. Uno de estos ramales, el de Tai-Youan a Nanking, debe unir estas dos villas de las provincias de Chan-si y de Chen-Toong: pero en esta época la construcción, no terminada, de un importante viaducto, retarda aún la explotación.

Lo que está enteramente terminado; lo que asegura una comunicación directa al través del Asia Central, es la línea principal del Gran Transasiático. Han luchado los ingenieros en la construcción de esta línea con las mismas dificultades que el general Annenkof para el Transcaspiano. Los desiertos del Kara-Koum y del Gobi se parecen tanto en lo horizontal del terreno como en la ausencia de accidentes, lo que facilita, como en aquél, la colocación de traviesas y *rails*. Si hubiese habido necesidad de atravesar la enorme cordillera de los montes Kuen-Lun, Nan-Chan, Amie, Gangar-Oola, que se dibuja en la frontera del Tíbet, los obstáculos hubiesen sido tales, que no hubiera bastado un siglo para franquearlos; mientras que, por el contrario, por un terreno fácil y arenoso el ferrocarril ha podido avanzar rápidamente hasta Lan-Tcheou, como un largo Decauville de tres mil kilómetros.

Solamente al llegar a las cercanías de esta ciudad ha sido cuando los ingenieros han tenido que empeñar una lucha enérgica con la naturaleza. Allí es donde la obra ha sido costosísima y penosa por las provincias de

Kan-Sou, Chan-si y Petchili.

Mientras andamos iré indicando algunas estaciones donde el tren ha de hacer alto para la provisión de agua y combustible. Hacia la derecha, la mirada se distrae por un horizonte lejano de montañas, pintoresco encadenamiento que encuadra al Norte la meseta tibetana; a la izquierda la mirada se perderá por las interminables estepas del Gobi. El conjunto de estos territorios es lo que realmente constituye el Imperio Chino, la verdadera China, y el ferrocarril no nos la revelará hasta las cercanías de Lan-Tcheou.

Así, pues, todo se conjura para que esta segunda parte del viaje sea muy poco interesante, a menos que el Dios de los cronistas quiera proporcionarnos los incidentes que la naturaleza nos rehúsa. Me parece que pocos son los elementos de los que, combinados con algún arte, podré sacar partido.

A las once sale el tren de la estación de Kothan, y son cerca de las dos de la tarde cuando llega a Keria. Atrás han quedado las estaciones de Urang, Langar, Pola y Tschiria.

En 1889 a 1890 este trazado fue recorrido por Pevtzoff desde Kothan hasta Lob-Nor, como nosotros íbamos a hacerlo tan fácilmente al pie del Kouen-Lun, que separa el Turquestán chino del Tíbet. Dicho viajero ruso pasó con su caravana por Keria, Nia, Tchertchen, venciendo peligros y dificultades, lo que no le impidió recorrer diez mil kilómetros, sin contar los trabajos científicos que realizó en diversos puntos, tomando alturas y longitudes. Es un honor para el Gobierno moscovita haber continuado esta suerte la obra de Prjevalsky.

De la estación de Keria se ve aún hacia el S. O. las alturas del Kara-Koum y la punta del Dapsang, al que diferentes cartógrafos atribuyen una elevación superior a ocho mil metros. A sus pies se extiende la provincia de Kachmir. Allí el Indo comienza a aparecer en modestos manantiales que alimentan uno de los mayores ríos de la Península; allí se destaca, de la meseta del Pamir, la enorme cadena del Himalaya, donde existen las más altas cimas del globo.

Desde Kothan hemos franqueado ciento cincuenta kilómetros en cuatro horas; andar muy moderado, pero ya en aquella parte del Transasiático no se encuentra la gran velocidad del Transcaspiano. O bien las locomotoras

chinas son menos rápidas, o, merced a su indolencia natural, los maquinistas se imaginan que el máximo de velocidad que puede obtenerse en los ferrocarriles del Celeste Imperio es el de treinta a cuarenta kilómetros por hora.

A las cinco de la tarde otra estación, Nia, donde el general Pevtzoff estableció un observatorio astronómico. Aquí la parada no es más que de veinte minutos. Tengo tiempo para hacer algunas provisiones en la cantina de la estación. Se comprende para quién son destinadas.

Los viajeros que tomamos en el camino son gente de origen chino, hombres o mujeres. Es raro que ocupen los vagones de primera, y si lo hacen es por cortos trayectos.

No hace un cuarto de hora que hemos partido, cuando Fulk Ephrinell, con la gravedad de un negociante que va tratar un negocio, viene a reunirse conmigo a la plataforma del vagón, y me dice:

—Señor Bombarnac, tengo que pedir a usted un favor.

Vamos, cuando me necesita, ya sabe buscarme este *yankee*.

—Señor Ephrinell, mucho me alegraría de poderle a usted servir en algo. ¿De qué se trata?

—Vengo a rogarle a usted que me sirva de testigo.

—¿Una cuestión de honor? ¿Y con quién?

—Con miss Horacia Bluett.

—¿Se bate usted con miss Horacia? —respondí riéndome.

—No, por ahora... Sólo me caso con ella.

—¿Se casa usted?

—¡Sí! ¡Vale mucho esa mujer! Es muy inteligente en los asuntos de comercio, y tenedora de libros muy distinguida.

—Enhorabuena, señor Ephrinell. Puede usted contar conmigo. ¿Y sin duda con el señor Caterna?

—No desearía otra cosa; y si hay comida de boda, cantará a los postres.

—¡Cuanto quiera! —responde el americano. Pasemos ahora a los testigos de miss Horacia.

—Justamente.

—¿Cree usted que el Mayor Noltitz aceptará?

—Un ruso es demasiado galante para rehusar... Yo mismo le haré la proposición, si usted quiere.

—Gracias anticipadas. Respecto al segundo testigo, estoy algo perplejo... Ese inglés, sir Francis Trevellyan...

—Le dirá a usted que no con la cabeza. Es todo lo que obtendrá usted de él.

—¿Y el barón Weisschnitzerdörfer?

—¡Hombre! ¡Pedir eso a un hombre que da la vuelta al mundo con su apellido!... No acabaría de firmar.

—Entonces no veo otro que el joven Pan-Chao, o, en su defecto, nuestro conductor Popof.

—Sin duda tendrían un gran placer; pero ¿por qué apresurarse, señor Ephrinell? Una vez en Pekín, no será difícil encontrar el cuarto testigo.

—¡Cómo! ¿En Pekín? ¡Si yo no pienso casarme allí con miss Horacia Bluett!

—¿Entonces es en Sou-Tcheou o en Lan-Tcheou, en una parada de horas?

—¡*Wait a bit*, señor Bombarnac! ¿Es que un *yankee* tiene tiempo de esperar?

—Y entonces ¿dónde?

—Aquí mismo.

—¿En el tren?

—En el tren.

—Vaya, pues yo soy el que le digo a usted *¡wait a bit!*.

—Pero no veinticuatro horas.

—Vamos a ver; para celebrar el matrimonio es preciso...

—Es preciso un sacerdote americano, y tenemos al reverendo Nathaniel Morse.

—¿Y consentirá?

—¿Si consentirá?... ¡Casaría a todo el tren, si lo pidiesen!

—¡Bravo, señor Ephrinell! ¡Un matrimonio en ferrocarril! He aquí una cosa que ha de interesarnos.

—Señor Bombarnac, nunca se deje para mañana lo que se pueda hacer hoy...

—Sí... ya sé... *Time is money*....

—No. *Time is time*. No perdamos jamás nada; ni un minuto.

Fulk Ephrinell me oprime la mano, y como le he prometido, voy a hacer mis pesquisas cerca de los testigos necesarios para la ceremonia nupcial.

Claro que el corredor y la corredora son libres y pueden disponer de sus personas, y contraer matrimonio como se hace en América, ante un *clergyman*, sin esos fastidiosos preliminares exigidos en Francia y demás países, esclavos de las formas. ¿Es un bien o un mal? Los americanos piensan lo primero, y que, como ha dicho Cooper, «lo mejor de ellos es lo mejor del mundo». Me dirijo desde luego al Mayor Noltitz, que acepta con mucho gusto el cargo de testigo de miss Horacia Bluett.

—¡Esos *yankees* son asombrosos! —me dice.

—Precisamente porque de nada se asombran, señor Mayor.

Hago igual proposición al joven Pan-Chao.



—¡Encantado, señor Bombarnac! —me responde. Seré testigo de la adorada y adorable miss Horacia Bluett. Si un matrimonio entre inglesa y americano con dos testigos franceses, uno ruso y otro chino, no ofrece garantías de felicidad... ¿cuál las puede ofrecer?

Ahora al señor Caterna. Que acepta, no hay que decirlo. Mejor dos veces que una.

—¡Ah! ¡Vaya un asunto para un vaudeville o una opereta! —exclama. Tenemos ya *Le mariage au tambour*, *Le mariage aux olives*, *Le mariage aux lanternes*, y ahora tendremos El matrimonio en ferrocarril o El matrimonio al vapor. Buenos títulos, eh, ¿don Claudio? El buen yankee puede contar conmigo. Testigo viejo o joven, padre noble, o primer galán, marqués o aldeano... Yo me haré la cabeza que quiera.

—No necesita usted hacerse ninguna cabeza, señor Caterna: la de usted no descompondrá el cuadro.

—¿Y la señora Caterna irá a la boda?

—¿Cómo no? La dama de honor.

En lo que concierne a estas ceremonias tradicionales, no hay que exigir mucho en el camino del Gran Transasiático. Ya es muy tarde para que hoy pueda celebrarse. Además que Fulk Ephrinell quiere que las cosas se hagan con la preparación debida, y tiene que tomar algunas disposiciones. Así, pues, hasta mañana por la mañana no se celebrará el matrimonio. Rogaré la asistencia a los demás viajeros. El señor Faruskiar ha tenido a bien prometer honrar el acto con su presencia.

Durante la comida no se habló de otra cosa. Después de haber cumplimentado a los futuros esposos, que respondieron con una amabilidad muy anglosajona, cada uno prometió firmar el contrato.

—Y nosotros haremos honor a vuestras firmas, añadió Fulk Ephrinell con el tono de un comerciante que cierra un trato.

Llegada la noche, cada cual se ha ido a dormir, soñando con las fiestas del día siguiente. Doy mi habitual paseo hasta el vagón ocupado por los gendarmes chinos, y observo que el tesoro del Hijo del Cielo está fielmente guardado. La mitad de la escuadra vela, mientras duerme la otra

mitad.

Hacia la una de la madrugada he podido visitar a Kinko y entregarle las provisiones compradas en la estación de Nia. El joven rumano está tranquilo; ya no ve más obstáculos, llegará a buen puerto.

—Me voy poniendo gordo en el fondo de esta caja, me dice.

—Pues mucho cuidado, no sea que no pueda usted salir, dije yo riendo.

Después le cuento el incidente del matrimonio de Ephrinell y Bluett, y que se celebrará al día siguiente con gran pompa.

—¡Ah! —me dijo lanzando un suspiro; ellos no tienen que esperar la llegada a Pekín.

—Sin duda; pero me parece que un matrimonio contraído en tales condiciones, no debe ser muy sólido. Pero, en fin, esto es cuenta suya.

A las tres de la mañana hubo una parada de cuarenta minutos en la estación de Tchertchen, casi al pie de las ramificaciones del Kouen-Lun. De tan triste país desprovisto de árboles y verdura, nadie ha podido ver nada. El ferrocarril sigue hacia el N. E.

Al amanecer nuestro tren corre sobre esta vía férrea de 400 kilómetros que separa a Tchertchen de Tcharkalyk, en tanto que el sol acaricia con sus rayos la inmensa planicie, deslumbradora de eflorescencias salinas.

## XIX

Al despertar me parece que salgo de una pesadilla; mas no se trata de esos sueños que piden ser interpretados según los principios de la Llave de oro. No, nada más sencillo. El capitán de ladrones Ki-Tsang, que ha preparado un golpe de mano para apoderarse del tesoro chino ataca el tren en las llanuras del Gobi meridional. Forzado el vagón... robado... desvalijado... El oro y las piedras preciosas, por valor de quince millones, son arrancados a los guardias celestes, que sucumben después de valerosa defensa... Y los viajeros... ¡Ah!... ¡Los viajeros!... Dos minutos más de sueño, y hubiera sabido lo que les pasaba, y lo que me pasaba, por tanto... Mas todo aquello se disipa con las brumas de la noche: que los sueños no son fotografías inalterables y se borran al sol.

Dando mi paseo desde la cola a la cabeza del tren, como un burgués pasea por las calles de la población, me he encontrado al Mayor Noltitz. Después de apretarme la mano, me indica a un mogol que se ha instalado en un vagón de segunda, y me dice:

—Ese no es de los que subieron en Douchak al mismo tiempo que el administrador Faruskiar y Ghangir...

—En efecto; hasta ahora no había yo visto esa cara en el tren.

Popof me dice que ese mogol ha subido en la estación de Tchertchen, y añade que, en cuanto llegó, tuvo una breve entrevista con el administrador; de donde yo deduzco que el nuevo viajero debe también ser uno de los empleados de la Compañía.

Por lo demás, durante mi paseo no he visto al señor Faruskiar: ¿acaso habrá bajado en alguna de las estaciones intermedias entre Tchertchen y Tcharkalyk, adonde llegaremos hacia la una de la tarde?

No; que está con Ghangir en este momento en la plataforma anterior a nuestro vagón. Parecen entregados a una conversación muy animada, que no interrumpen más que para mirar con visible impaciencia la vasta llanura

que se pierde al N. E. ¿Acaso alguna noticia llevada por el mogol les hace salir así de sus costumbres de reserva y gravedad? Héme otra vez abandonado a mi fantasía, vislumbrando aventuras, ataques de ladrones, como en mi sueño. Me trae a la realidad el reverendo Nathaniel Morse, que viene a decirme:

—No olvide usted, caballero, que hoy a las nueve...

—¡Ah, sí! El matrimonio de Fulk y Horacia... A fe mía que no me acordaba... Ya es tiempo de que me vaya al tocador de nuestro vagón... Ya que no pueda vestirme de etiqueta, al menos me mudaré de camisa... Conviene que yo, uno de los testigos del marido, esté presentable, puesto que el otro, el señor Caterna, va a estar magnífico... En efecto: el cómico se ha introducido en el furgón de equipajes... (¡tiemblo por el pobre Kinko!) y ayudado por Popof, ha sacado de una de sus maletas una ropa algún tanto ajada, pero de gran efecto para una ceremonia nupcial: frac crema con botón dorado y su ramito en el ojal; corbata con diamante inverosímil; calzón amapola con hebillas doradas, chaleco sembrado de florecillas, medias adamascadas, guantes de seda, escarpines negros, y sombrero gris de pelo largo. Con este traje, ¡cuántos papeles, ya de novio, ya de padrino en boda de pueblo, no habrá representado! Por lo demás, está soberbio, la cara resplandeciente, la barba bien afeitada, las mejillas azuladas, los ojos y los labios pintados.

Su mujer no está menos endomingada. Fácilmente ha encontrado en su guardarropa su traje de dama de honor. El corpiño es de vistosas rayas entrecruzadas, la falda corta de lana verde; medias malva bien ajustadas; sombrero de paja adornado de flores tan bien hechas, que no les falta más que el aroma; un ligero tinte negro en las cejas, y rojo en los pómulos... Es la actriz de provincia, y si su marido y ella quieren ejecutar alguna comedia después de la boda, yo les prometo muchos aplausos.

A las nueve debe celebrarse el matrimonio, anunciado por la campana del ténder, lanzada a todo vuelo como la de una capilla. Con un poco de imaginación, podrá uno creer que está en la ciudad. Pero ¿adónde llamará esta campana a los testigos e invitados? Al *vagón-restaurant*, que ha sido convenientemente dispuesto para la ceremonia. No es ya un *dining-car*, es un *hall-car*, si se quiere admitir esta expresión. La mesa redonda ha sido sustituida por otra que servirá de escritorio. Algunas flores compradas en la estación de Tchertchen, están colocadas en los ángulos del vagón, que tiene suficiente capacidad para contener a la mayor parte de los invitados;

los que no quepan dentro, permanecerán en las plataformas.

El personal de viajeros ha sido prevenido por un cartel colocado en las puertas de los vagones de primer y segunda y concebido en los siguientes términos:

«Mr. Fulk Ephrinell, de la casa *Strong-Bulbul and Co.* de Nueva York, tiene el honor de invitar a ustedes a su matrimonio con miss Horacia Bluett, de la casa *Holmes-Holme* de Londres, cuyo acto se celebrará en el *dining-car* del Gran Transasiático el día 22 de mayo, a las nueve en punto de la mañana, oficiando el reverendo Nathaniel Morse, de Boston».

«Miss Horacia Bluett, de la casa *Holmes-Holme* de Londres, tiene el honor de invitar a ustedes a su matrimonio con Mr. Fulk Ephrinell, de la casa *Strong-Bulbul and Co.* de Nueva York, cuyo acto, etcétera».

En verdad, si yo no saco cien líneas de este incidente, declaro que no entiendo nada de mi oficio.

Me informo por Popof del punto exacto en el que el tren se encontrará en el momento de la ceremonia, lo que aquél me indica con el horario a la vista. Dicho punto está situado a ciento cincuenta kilómetros de la estación de Tcharkalyk, en pleno desierto, en medio de las llanuras que atraviesa un riachuelo tributario del Lob-Nor. Durante unas veinte leguas no se encuentra ninguna estación, y la ceremonia no se interrumpirá por una parada cualquiera.

No hay que decir que desde las ocho y media el señor Caterna y yo estamos dispuestos para cumplir nuestro mandato.

EL Mayor Noltitz y Pan-Chao se han hecho el tocado que la solemnidad requiere. El Mayor, grave como un cirujano que va a cortar una pierna; el chino con ese aire ligeramente burlón del parisién en una boda de provincia.

En cuanto al doctor Tio-King, con su inseparable Cornaro asistirá a la fiesta. Si no me engaño, el noble veneciano era célibe; pero no creo que haya dado su opinión respecto al matrimonio, estudiado bajo el punto de vista de la consunción del húmedo radical, a menos que se ocupe de ello en el capítulo que titula: «Medios seguros y fáciles de remediar los diversos accidentes que amenazan la vida».

—Y, añade Pan-Chao que acaba de citarme esta frase cornariana, pienso que el matrimonio puede ser colocado entre uno de esos accidentes.

Las nueve menos cuarto... Nadie ha visto aún a los futuros cónyuges. La novia está encerrada en uno de los tocadores del primer vagón, donde sin duda se ocupa de sus galas nupciales. Es probable que Fulk Ephrinell esté dando la última mano al lazo de su corbata, y el último frote a sus sortijas y dijes. No estoy inquieto, porque le veremos aparecer al primer toque de la campana.

Sólo tengo el pesar de que el señor Faruskiar y Ghangir estén demasiado ocupados para poder participar de la alegría de la fiesta. ¿Por qué continúan interrogando con la mirada al inmenso desierto? Ante sus ojos se extiende, no la cultivada estepa de la región del Lob-Nor, sino el Gobi, árido, triste y desnudo, como le describen Grijimaílo, Blanc y Martín. Hay motivo para preguntar por qué ambos le observan con tal obstinación.

—O mucho me engaño, o aquí hay algo, dice el Mayor.

¿Qué significarán estas palabras?... Ya la campana del ténder, echada al vuelo; lanza sus agudas notas... Las nueve... No hay tiempo que perder... ¡Al *dining-car*!

Oigo a Caterna, que se ha colocado junto a mí, canturrear:

«*C'est la cloche de la tourelle, Qui tout á cou... pa retenti ...*»

En tanto que su mujer contesta al trío de la Dama Blanca, con el estribillo de los Dragons de Villars:

«*Et sonne, sonne, sonne, Et sonne, et carilíonne...*»

Los viajeros pónense en marcha procesionalmente; primero los cuatro testigos, después los invitados, que llegan de los dos extremos de la aldea quiero decir, del tren; algunos turcomanos, algunos tártaros, hombres y mujeres, llenos de curiosidad por la ceremonia. Los cuatro mogoles han quedado en la última plataforma, junto al vagón del tesoro, cuya guarda no deben abandonar un instante los soldados chinos.

Llegamos al *dining-car*. El *clergyman* está sentado ante la mesita, sobre la que se halla extendida el acta de matrimonio que ha preparado, con las

fórmulas acostumbradas. Indudablemente está habituado a esta clase de solemnidades, que son tan comerciales como matrimoniales. Los novios no han llegado todavía.

—¡Pues qué! —dije yo a Caterna: ¿se habrán vuelto atrás?

—Si han renunciado, responde riendo, el reverendo nos volverá a casar a mi mujer y a mí; estamos en traje de novios... y no es cosa de que se pierda este aparato, ¿no es verdad, Carolina?

—Sí, Adolfo, responde ésta.

Mas no había necesidad de esto. He aquí que el señor Fulk Ephrinell aparece vestido exactamente como de costumbre. Un detalle: tras la oreja izquierda lleva un lápiz, porque el honrado corredor acaba de terminar una cuenta de la casa de Nueva York. Aquí está miss Horacia Bluett, tan delgada, seca y fea como puede serlo una corredora británica. Cubre su vestido de viaje con su guardapolvo, y, a guisa de joyas, un manojito de llaves pendiente de su cintura.

Al entrar los novios, los asistentes se levantan políticamente. Después de haber saludado a derecha e izquierda, toman el mismo paso y se adelantan hacia el *clergyman*, que está en pie, con la mano puesta sobre una Biblia abierta, sin duda en la página en que Isaac, hijo de Abraham y de Sara, se casa con Rebeca, hija de Raquel.

Si un *armonium* dejase oír la música propia del caso, creeríase uno en una capilla. Pero sí hay música; si no es un *armonium*, es algo parecido: un acordeón se infla entre las manos del señor Caterna. En su calidad de antiguo marino, sabe manejar este instrumento de suplicio; y he aquí que toca el desabrido andante de Norma con aquella destemplada música.

A la gente asiática parece causarle aquello un vivo placer. Jamás han oído aquélla, para ellos tan armoniosa melodía, del neumático aparato.

Todo tiene fin en este mundo, hasta el andante de Norma; y el reverendo Nathaniel Morse comienza el *speech* propio de las circunstancias: «Las almas que se fusionan;» «la carne de la carne;» «creced y multiplicaos».

En mi opinión hubiese sido mejor que dijese con la voz nasal de un simple notario: «Ante nos el Notario *clergyman* se ha extendido un acta bajo la

razón social Ephrinell Bluett and Co...».

No acabo mi pensamiento, cuando se oyen algunos gritos a la cabeza del tren. Los frenos, bruscamente oprimidos, dejan oír su estridente chirrido. Algunas sacudidas sucesivas acompañan la disminución de la marcha del tren. Después, un violento choque detiene los vagones en medio de una nube de arena.

¡Qué diversión para la ceremonia nupcial! «Se nos ha interrumpido la comunicación...» como dicen los telegrafistas. En el *dining-car* todo ha caído en confuso montón: personas y muebles, novios y testigos. Nadie ha podido guardar el equilibrio. Se produce indescriptible confusión, mezclada con gritos de terror y prolongados gemidos. Pero no ha ocurrido nada grave: la parada no ha sido brusca.

—¡Vivo, vivo! ¡Fuera del tren! —me grita el Mayor.



## XX

Instantáneamente los viajeros más o menos contusos y alocados se lanzan a la vía. En medio de una confusión general, no se oyen más que quejas y preguntas, hechas en tres o cuatro lenguas diferentes.

El señor Faruskiar, Ghangir y los cuatro mogoles han sido de los primeros en echar pie a tierra. Todos se han apostado en la vía, con el kandjiar en una mano y el revólver en la otra. No hay duda: esto es un golpe de mano preparado para robar el tren.

En efecto: faltan los *rails* en una extensión de cien metros próximamente, y la locomotora, después de haber ido chocando en las traviesas, se ha detenido ante un montículo de arena.

—¡Cómo! ¿No está aún acabado el camino de hierro?... ¡Y a mí se me ha dado un billete de Tiflis a Pekín!... ¡Y yo que he tomado este tren para ganar nueve días en mi vuelta al mundo!

He reconocido en estas frases, arrojadas en alemán y dirigidas a Popof, la voz del irascible barón; pero por esta vez a otros debe dirigir sus quejas, y no a los ingenieros de la Compañía. Mientras el mayor Noltitz no cesa de observar al señor Faruskiar y a los mogoles, nosotros interrogamos a Popof.

—El barón se equivoca, respondió éste. El ferrocarril está completamente terminado; lo que hay es que una mano criminal ha levantado esos cien metros de *rails*.

—¡Para detener el tren y para...! —exclamo yo.

—Y para robar el tesoro que se lleva a Pekín, añade el señor Caterna.  
—Es indudable, dice Popof: hay que aperebirse a la defensa. A lo que dije yo:

—¿Acaso nos las tendremos que ver con Ki-Tsang y su gente? Y este nombre corre entre los viajeros, sembrando un espanto indescriptible.

En este momento el Mayor me dice en voz baja:

—¿Por qué Ki-Tsang y no el señor Faruskiar?

—¡Él!... Un administrador del Transasiático...

—Es verdad; pero ya sabemos que la Compañía ha dado entrada en el Consejo a algunos antiguos capitanes de ladrones con objeto de garantizar la circulación de los trenes.

—Yo no puedo creer eso, Mayor.

—Como usted quiera, amigo Bombarnac; pero lo cierto es que ese Faruskiar sabía que el supuesto furgón funerario contiene millones.

—Vamos, vamos; no es tiempo de bromas.

—¡No! Es hora de defenderse, y lo haremos valerosamente.

El oficial chino ha dispuesto sus hombres en torno al vagón del tesoro. Son veinte, y nosotros, sin contar las mujeres, unos treinta. Popof distribuye las armas que llevaba a prevención. El mayor Noltitz, Caterna, Pan-Chao, Fulk Ephrinell, maquinista y fogonero, viajeros asiáticos y europeos, todos, sin excepción, estamos dispuestos a combatir por la salvación común.

A la derecha de la vía, y a unos cien pasos, extiéndense profundos y espesos matorrales, variedad de juncos sospechosos, donde sin duda están ocultos los bandidos, esperando el momento de precipitarse sobre el tren.

De repente estallan gritos. Aquellos matorrales han dado paso a una tropa emboscada allí: unos sesenta mogoles, nómadas del Gobi. Si estos mogoles vencen, el tren será saqueado, robado el tesoro del Hijo del Cielo, y, a no dudar, los viajeros sacrificados sin piedad.

¿Y el señor Faruskiar, de quien tanto sospecha el Mayor Noltitz? Le miro. Su fisonomía no es la misma; su hermosa cara se ha tornado pálida; su cuerpo está erguido, y entre sus párpados inmóviles brillan chispas...

Vamos... Si yo me he engañado en lo que concierne al mandarín Yen-Lou, no creo haberlo hecho en lo que respecta a tomar a un administrador de la

Compañía del Gran Transasiático por el bandido del Yunnan. En cuanto aparecieron los mogoles, Popof ha hecho que se retiraran al interior de los vagones a la señora Caterna, a miss Horacia y a las demás mujeres. Hemos tomado toda clase de precauciones para que estuviesen en seguridad.

Yo tengo, por toda arma, un revólver de seis tiros, del que sabré servirme.

¡Ah!... ¿No quería yo incidentes, impresiones y contingencias de viaje?... Pues ya las tengo. No faltará materia al cronista, siempre que éste quede a salvo de este peligro, para honor del periodismo y gloria de *El Siglo XX*.

¿No sería conveniente empezar por saltar la tapa de los sesos a Ki-Tsang (si es éste el autor de este golpe de mano) para amedrentar a su gente? Indudablemente.

Los bandidos, después de haber hecho una descarga, blanden sus armas, lanzando gritos feroces. El señor Faruskiar, con el revólver en una mano y el kandjiar en la otra, se precipita sobre ellos, con los ojos chispeantes y los labios cubiertos de ligera espuma. Ghangir está a su lado, seguido de los cuatro mogoles, a quienes excita con la voz y el ademán.

El mayor Noltitz y yo nos hemos arrojado por entre los bandidos... Caterna va delante, con la boca abierta, enseñando sus blancos dientes, dispuestos a morder, y manejando el revólver. Desaparece allí el actor cómico para dejar paso al antiguo marino.

—¡Canallas! —grita. ¡Quieren entrar al abordaje! ¡Ese pirata quiere echarnos a pique! ¡Avante!, ¡avante todos! ¡Por el honor del pabellón! ¡Fuego a estribor! ¡Fuego a babor! ¡Fuego en ellos!

Y no está armado de un puñal de guardarropía, ni de pistolas cargadas con pólvora mortecina de Eduardo Philippe... No... En cada mano lleva un revólver; va saltando como un gaviero de mesana; tira a derecha, a izquierda, y, como dice, ¡a estribor! ¡a babor! ¡fuego en ellos!

El joven Pan-Chao se muestra valeroso, con la sonrisa en los labios, capitaneando a los chinos. Popof y los empleados del tren cumplen bravamente su deber, y hasta sir Francis Travellyan de Travellyan-Hall, se bate con una metódica sangre fría. Fulk Ephrinell se abandona a una furia *yankee*, irritado, no sólo por su matrimonio interrumpido, sino también por

el peligro que corren sus cuarenta y dos cajas de dientes. Y no puedo afirmar cuál de estos sentimientos prevalece en su espíritu.

De todo esto resulta que la tropa de malhechores se encuentra con una resistencia más seria de la que esperaba.

¿Y el barón Weisschnitzerdörfer? Es uno de los más encarnizados: suda sangre y agua; su furor le arrastra, a riesgo de perecer. Muchas veces ha sido preciso sacarle... Los *rails* levantados; el tren detenido; aquel ataque en pleno desierto de Gobi; el retraso consiguiente: el no poder llegar a tiempo al paquebot de Tien-Tsin. Esto significa el viaje alrededor del mundo comprometido; el itinerario roto en el primer cuarto del recorrido... ¡qué golpe para el amor propio germánico!

El señor Faruskiar, mi protagonista (no puedo llamarle de otro modo) despliega una extraordinaria intrepidez, estando en el lugar de más peligro; y cuando ya ha descargado su revólver, manejando el kandjiar, como hombre que ha visto muchas veces de cerca la muerte y nunca ha temido desafiarla.

Ya hay algunos heridos de una y otra parte, y quién sabe si muertos, entre los viajeros que están extendidos sobre la vía. Una bala me ha rozado un hombro; pero es tan poca cosa, que apenas me he dado cuenta de ello. El reverendo Nathaniel Morse no ha creído que su carácter sagrado exigía de él que estuviese con los brazos cruzados, y por la manera como se sirve de ellos, no parece que maneja por primera vez las armas de fuego.

A Caterna le han atravesado el sombrero, y no hay que olvidarse de que se trata de su sombrero de novio de pueblo, su sombrero gris de pelo largo; lanza un juramento marino, donde se juntas rayos y bombas, y de un certero golpe deja muerto al que le ha agujereado el sombrero.

La lucha dura unos diez minutos, con alternativas muy alarmantes; aumenta el número de los que quedan fuera de combate por ambas partes, y el éxito es muy dudoso. El señor Faruskiar, Ghangir y los mogoles se han replegado hacia el precioso vagón; los chinos no han abandonado su guarda un instante; pero dos o tres de ellos han sido mal heridos, y su oficial acaba de ser muerto de un balazo en la cabeza. Mi héroe hace todo lo que puede hacer el más ardiente valor para defender el tesoro del Hijo del Cielo. La prolongación del combate me inquieta; continuará sin duda hasta que el capitán de la banda, un hombre alto, de

barba negra, lance sus gentes al asalto. Hasta ahora ha salido ileso; y a pesar de todos nuestros esfuerzos, es evidente que gana terreno. ¿Nos veremos obligados a refugiarnos en los coches como tras los muros de una fortaleza, y combatir defendiéndonos hasta que sucumba el último de nosotros? Esto no puede tardar, si no conseguimos contener el movimiento de retirada que empieza a iniciarse por nuestra parte.

Al ruido de los disparos añádense los gritos de las mujeres; algunas, desoladas, salen a las plataformas, y miss Horacia Bluett y la señora Caterna tratan de contenerlas en el interior de los coches. Las planchas de éstos han sido atravesadas por las balas, y me pregunto si habrá alcanzado alguna a Kinko.

El Mayor Noltitz, que está a mi lado, me dice:

—Esto va mal.

—Sí, va mal, he respondido. Temo que se acaben las municiones. Habría que poner fuera de combate al jefe de los malhechores... Venga usted, Mayor.

Mas lo que intentamos lo hace otro en este momento, y este otro es el Sr. Faruskiar, que, después de haber roto las filas de los asaltantes, les ha rechazado, a pesar de los muchos golpes dirigidos contra él... Helé ya delante del jefe de los ladrones... Levanta el brazo, y con su kandjjar le hiere en mitad del pecho... Los ladrones empiezan a batirse en retirada, sin tomarse el trabajo de recoger sus muertos y heridos. Los unos huyen por la llanura, los otros desaparecen tras los matorrales. ¿Perseguirlos? ¿Para qué? La victoria es nuestra, y me atrevo a decir que sin el admirable valor del Sr. Faruskiar, no hubiese quedado uno de nosotros para contar este episodio.

Sin embargo, aunque bañado en sangre, que en abundancia le corre por el pecho, el jefe de los ladrones no está muerto.

Y entonces somos testigos de un cuadro que no olvidaré jamás, y cuya nota más característica está en la actitud de los personajes. El bandido está caído, una rodilla en tierra, un brazo levantado, y el otro apoyado en el suelo.

El Sr. Faruskiar está en pie junto a él, dominándole con su alta estatura.

De repente, y por un último esfuerzo, aquel hombre se levanta; con el brazo amenaza a su adversario, le mira... Faruskiar le atraviesa el corazón con su kandjjar. Vuélvese luego hacia nosotros, y en lengua rusa, con voz tranquila, dice:

—¡Ki-Tsang ha muerto! ¡Cómo él perecerán todos los que se armen contra el Hijo del Cielo!

## XXI

¡De manera que era Ki-Tsang el que acababa de atacar el tren en las llanuras del Gobi! El pirata del Yunnan había sabido que un vagón que contenía oro y piedras preciosas, de un valor enorme, formaba parte de aquel tren. ¿Puede asombrar semejante suceso, teniendo en cuenta que los periódicos, hasta los de París, habían dado la noticia muchos días antes? De suerte que Ki-Tsang había tenido tiempo suficiente para preparar aquel golpe, y levantar parte de los *rails* con el objeto de interrumpir la circulación; y hubiese conseguido apoderarse del tesoro imperial, después de haber sacrificado a los viajeros, si el Sr. Faruskiar no le hubiera muerto. He aquí por qué nuestro héroe se había mostrado tan inquieto desde la mañana...

Si vigilaba el desierto con aquella obstinación, era sencillamente porque el mogol que subió al tren en Tchertchen habíale puesto al corriente de los proyectos de Ki-Tsang. Sea como sea, ya nada tenemos que temer de este famoso bandido; el administrador de la Compañía ha hecho justicia; justicia expedita, convengo en ello; pero hay que tener en cuenta que nos hallamos en medio de los desiertos de la mogolia, en donde, felizmente para los mogoles, el jurado no funciona aún.

—Y bien, digo yo al Mayor. Creo que ahora habrá usted alejado sus sospechas respecto al Sr. Faruskiar.

—Hasta cierto punto, Sr. Bombarnac.

¡Hasta cierto punto! ¡Diablo! ¡El Mayor es poco contentadizo! Pero contemos nuestras víctimas. Por nuestra parte hay tres muertos; entre ellos, el oficial chino. Doce heridos, cuatro graves, y los otros tan leves, que pueden continuar el viaje hasta Pekín. Popof ha sacado un rasguño, y Caterna un arañazo que su mujer quiere curar por sí misma. El Mayor ha hecho conducir a los heridos a los vagones, y les presta todos los cuidados que permiten las circunstancias. El doctor Tío King ha ofrecido sus servicios, pero se prefiere al médico del ejército ruso, y yo lo comprendo. Se ha convenido que los muertos serán conducidos a la

próxima estación, donde se les tributarán los últimos honores.

Los bandidos han abandonado sus muertos; nosotros los cubriremos con un poco de arena, y asunto concluido. El punto de la línea en que el tren se ha detenido se encuentra casi equidistante de Tcharkalik y de Tchertchen, únicas estaciones donde puede pedirse auxilios; pero lo peor es que la comunicación telegráfica entre ambas se halla cortada, puesto que Ki-Tsang, al levantar los *rails*, ha derribado los postes telegráficos.

Poco se ha discutido sobre el mejor medio que se ha de emplear.

Desde luego, lo primero es poner en su sitio la locomotora, y hallándose la vía interrumpida, lo que hay que hacer es que el tren retroceda hasta Tchertchen, donde habrá que esperar a que los obreros de la Compañía restablezcan la circulación, lo que no podrá efectuarse antes de cuarenta y ocho horas.

Manos a la obra sin perder instante. Los viajeros solicitan con empeño ayudar a Popof y a su gente, que cuentan con algunas herramientas entre palancas, gatos, martillos y llaves inglesas: y así, no sin trabajo, y después de tres horas, se consigue poner en los *rails* la locomotora y el ténder.

Lo más difícil está hecho: ahora contravapor, a poca velocidad, y el tren podrá volver a Tchertchen; pero ¡cuánto retraso! Así ¡qué recriminaciones de nuestro barón alemán! ¡Cuántos *donnerveller*, *teufels*, y otros juramentos germánicos!

He omitido el decir que, después de la victoria, los viajeros, y yo el primero, nos hemos apresurado a dar gracias al Sr. Faruskiar, nuestro héroe ha recibido los plácemes con toda la dignidad de un oriental.

—No he hecho más que cumplir con mi deber, ha respondido con una modestia llena de nobleza.

Después, y por su orden, los mogoles han tomado parte en la faena, y he observado que desplegaban un gran ardor, lo que les ha valido nuestras felicitaciones.

Entretanto el Sr. Faruskiar y Ghangir han hablado en, voz baja, y de esta conversación ha nacido una proposición que nadie esperaba.

—Señor conductor, dice el Sr. Faruskiar dirigiéndose a Popof. Es mi



opinión que vale más continuar nuestro camino hacia Tcharkalyk, que volver atrás. Esto, por interés de los viajeros.

—Sin duda, señor administrador; esto sería preferible, si la vía no estuviera cortada.

—Ahora sí; pero los vagones, ¿no podrían pasar si restablecemos la vía, aunque sea de un modo provisional?

He aquí una proposición digna de ser tomada en cuenta, y nos hemos reunido para discutir, el Mayor, Pan-Chao, Fulk, Caterna, el *clergyman*, el barón, y unos doce viajeros que comprenden el ruso. El Sr. Faruskiar añade:

—Acabo de reconocer la porción del ferrocarril que ha sido destruida por la banda de Ki-Tsang. La mayor parte de las traviesas están en su sitio, y en cuanto a los *rails*, los malhechores los han arrojado sobre la arena, y volviéndolos a empalmar, será fácil conducir el tren hasta vía firme. En veinticuatro horas puede estar terminado este trabajo, y cinco horas después podemos llegar a Tcharkalyk.

¡Excelente idea, a la que prestan, su asentimiento, Popof, el maquinista, los viajeros, y muy particularmente el barón!

Este plan es ejecutable, y aunque falten algunos *rails*, pueden ser sustituidos con los que ya han sido utilizados, y asegurar el paso del tren.

¡Decididamente, el Sr. Faruskiar es todo un hombre; es nuestro verdadero jefe; el personaje que yo deseaba, y gritaré su nombre al universo entero, haciendo sonar en honor suyo todas las trompetas del reporterilismo! ¡Y decir que el Mayor Noltitz se empeña ver en este hombre un rival de Ki-Tsang, cuyos crímenes acaba de castigar mi héroe!

Primeramente, el trabajo consiste en colocar las traviesas en sus sitios, y se hace sin descanso.

Sin temor de ser visto, y favorecido por la confusión que siguió al ataque, he podido penetrar en el furgón y asegurarme de que Kinko está sano y salvo. Le he contado lo que acaba de suceder; le he recomendado la mayor prudencia, y me ha prometido que no saldrá del cajón... Estoy tranquilo sobre este particular. Eran cerca de las tres cuando el trabajo ha

comenzado. No es necesario sujetar sólidamente los *rails*: lo harán después los obreros que la Compañía envíe de Tcharkalyk, cuando el tren llegue a esta estación, una de las más importantes de la línea.

Los *rails* son muy pesados, y nos dividimos por escuadras; lo mismo los viajeros de primera que los de segunda, ayudan de buena gana. El barón despliega sin igual ardor. Fulk, que ya no piensa en matrimonio, se multiplica. Pan-Chao no cede a nadie en ardor, y el mismo doctor Tío-King trata de ayudar, al modo del célebre Augusto, el payaso de los circos de ferias.

¡Diablo! ¡Cómo pica el sol del Gobi! Sólo sir Francis Trevellyan queda en el fondo del vagón, como si nada de aquello le importara.

A las siete la vía está restablecida en unos treinta metros. La noche se acerca, y se decide descansar hasta el siguiente día. Media jornada bastará para terminar el trabajo, y el tren podrá continuar su marcha por la tarde.

Todos sentimos imperiosa necesidad de comer y dormir. Después de tan rudo trabajo, ¡qué buen apetito! Nos reuniremos en el *dining-car*, sin distinción de categorías... No faltan víveres.

¡Buena brecha hemos abierto en la despensa! Pero... ¿qué importa? Las provisiones se renovarán en Tcharkalyk.

Caterna está muy alegre, locuaz, comunicativo, desbordante. A los postres hay que verle a él ya su mujer entonando el trozo del viaje a China, coreado por nosotros con más vigor que entonación:

*La Chine est un pays harmant,  
qui doit vous plaire assurément...*

¡Oh Labiche! ¡Nunca hubiera usted pensado que esta poesía encantaría alguna vez a los viajeros del Gran Transasiático, retrasados en su viaje!...

Después, el cómico, un poco excitado ya, tiene una idea: ¡qué idea! ¿Por qué no continuar la ceremonia matrimonial, interrumpida por el ataque? ¿Por qué no proceder a la terminación del matrimonio?

—¿Qué matrimonio? —pregunta Fulk Ephrinell.

—El de usted... el de usted... responde Caterna. ¿Se le ha olvidado a usted?... ¡Hombre, está bueno eso!

Lo cierto es que el *yankee* y la inglesa no parecen acordarse de que, sin la agresión de Ki-Tsang y su partida, hallaríanse ahora unidos por los dulces lazos del himeneo.

Pero todos están muy cansados, y el reverendo Nathaniel Morse no tendría fuerzas para bendecir a los esposos, que tampoco la tendrían para soportar su bendición. La ceremonia se trasladará a dos días después. De Tcharkalyk a Lan-Tcheou hay novecientos kilómetros, y lugar hay para encadenar sólidamente a esta pareja angloamericana. Cada cual va a buscar un sueño reparador en las camas y banquetas. Sin embargo, no se han olvidado las reglas de la prudencia, pues los bandidos podían intentar un ataque nocturno, aunque no es probable después de la pérdida de su jefe. Además, que como van con nosotros los satánicos millones del Hijo del Cielo que deben excitar su codicia, si no estamos en guardia, ¡quién sabe! ...

Pero no hay cuidado; el mismo señor Faruskiar se ha encargado de organizar la vigilancia en el tren; después de la muerte del oficial, ha tomado el mando de la escolta china. Ghangir y él deben velar por el tesoro imperial; y como dice Caterna, que no pierde ripio en sus citas sacadas del repertorio de la ópera cómica: «Esta noche las damas de honor estarán bien guardadas».

Y, no hay duda: el tesoro imperial estará mejor guardado que la hermosa Athénaís de Solange, del primero al segundo acto de *Los mosqueteros de la Reina*.

Al día siguiente, al amanecer, otra vez manos a la obra: el tiempo es soberbio; el día será caluroso. En el 24 de mayo, y en pleno desierto del Asia Central, sube tanto la temperatura, que podrían cocerse huevos sólo con cubrirlos con arena.

El cielo desplegado la víspera no ha disminuido. La recomposición de la vía adelanta poco a poco; una vez puestas en su sitio las traviesas, vánse empalmando los *rails*, ya a las cuatro de la tarde se ha restablecido la circulación.

En seguida la máquina, puesta en presión, comienza a avanzar

lentamente. Después, y para no provocar un descarrilamiento, los vagones son empujados a brazo uno a uno, detrás de la máquina. Por fin llegan sin daño... Y ahora, vía libre hasta Tcharkalyk ¿qué digo? hasta Pekín...

Cada cual a su puesto. Popof da la señal de partida en el momento en que Caterna entona el coro de victoria de los marinos del buque almirante Haydée.

Mil hurras le contestan.

A las diez de la noche el tren entra en la estación de Tcharkalyk. Treinta horas justas de retraso; pero ¿no es bastante esto para que el barón Weisschnitzerdörfer pierda el paquebot de Tien-Tsin a Yokohama?

## XXII

Si no fuera por las víctimas que ha causado entre los nuestros el pasado suceso, diera yo gracias a la Providencia que vela por los corresponsales y que me ha proporcionado lo que tanto ansiaba, algún episodio. Salí ileso de la contienda, e ilesos también, salvo algún que otro arañazo, todos mis números. Tan sólo el número 4 ha recibido un balazo que le ha atravesado... el sombrero, el sombrero de boda.

Ahora lo único que tengo en perspectiva es el segundo acto del matrimonio Bluett-Ephrinell, y el desenlace de la aventura de Kinko. Del personaje Faruskiar no espero sorpresa alguna, aunque puedo contar con lo imprevisto y fortuito de un viaje que aún durará cinco días, cuyo tiempo, unido al retraso ocasionado por la batalla contra Ki-Tsang, da un total de trece días desde que salimos de Ouzoun-Ada.

¡Demonio!... ¡Trece días!... Trece números inscritos en mi cartera... ¡Oh si yo fuera supersticioso!...

Tres horas hemos permanecido en Tcharkalyk. La mayor parte de los viajeros no han abandonado sus sitios. Las autoridades chinas han tomado las oportunas declaraciones respecto al ataque del tren, y se han llenado las formalidades consiguientes con los muertos, quedando los heridos en Tcharkalyk cuidadosamente asistidos.

Pan-Chao me dice que esta ciudad es muy populosa. Siento no poderla visitar.

La Compañía del Gran Transasiático enviará en breve obreros para reparar las averías en la vía férrea y alzar los postes telegráficos. Dentro de cuarenta y ocho horas la circulación quedará por completo restablecida.

No hay que decir que el señor Faruskiar, como administrador de la Compañía, ha tomado activa parte en las diversas diligencias practicadas en Teharkalyk. No hallo palabras con que elogiarle. Muchas han, sido las deferencias que le ha mostrado, por su buen comportamiento, todo el

personal de la estación.

A las tres de la mañana, llegada a Kara-Bouran. Unos minutos de parada. En este punto corta el ferrocarril el itinerario seguido por Gabriel Bonvalot y el príncipe Enrique de Orleans al través del Tibet en 1889-90, cuyo viaje fue mucho más completo, difícil y peligroso que el nuestro; un viaje circular desde París pasando por Berlín, San Petersburgo, Moscu, Nijni, Perm, Tobolsk, Omsk, Semipalatinsk, Kouldja, Tcharkalyk, Batang, Yunnan, Hanoi, Saigón, Singapur, Ceilán, Aden, Suez y Marsella a París: la vuelta al Asia y a Europa.

Detiéndose el tren en Lob-Nor a las cuatro, y parte a las seis. Este lago, ya visitado por el general Pevtzoff en 1889, cuando volvía de su expedición al Tibet, es extensísimo, y se halla sembrado de islotes de arena, apenas rodeados de un metro de agua. La región cruzada por las espesas y lentas aguas del Tarim ya había sido reconocida por Huc y Gabet; y por los exploradores Prjevalsky y Carey hasta el paso de Davana, cincuenta kilómetros al Sur. A partir de aquí, Gabriel Bonvalot y el príncipe Enrique de Orleans, llegando a veces a cinco mil metros de altura, se aventuraron por territorios vírgenes al pie de la inmensa cordillera del Himalaya.

Nuestro itinerario toma la dirección Este, hacia Kara Nor, siguiendo la falda de los montes Nan Chan, tras los cuales se extiende la región del Tsaidam. No se ha atrevido el ferrocarril a internarse en las montañosas comarcas del Kou-Kou-Nor; contorneando la pendiente llegaremos a la gran ciudad de Lau-Tcheou.

Aunque el paisaje es triste, los viajeros de nuestro tren tienen muchos motivos para no estarlo. Anunciase un día de fiesta, de hermoso sol, cuyos rayos reverberan en las doradas arenas del Gobi. Desde el Lob-Nor hasta Kara Nor hay que recorrer trescientos cincuenta kilómetros; el matrimonio, tan desgraciadamente interrumpido, de Fuk y Horacia se terminará entre estos dos lagos. Esperamos que ahora no vendrá incidente alguno a retardar la felicidad de los desposados.

Al despuntar el día ha sido de nuevo habilitado para la ceremonia el vagón restaurant; hállanse prestos los testigos a terminar su misión, otro tanto que los novios.

El reverendo Nathaniel Morse viene a prevenirnos que la ceremonia se celebrará a las nueve, y al propio tiempo nos hace presentes los saludos

del señor Fulk Ephrinell y miss Horacia Bluett.

El mayor Noltitz y yo, el señor Caterna y Pan-Chao, seremos puntuales.

Caterna y su esposa no creen procedente volverse a poner sus trajes de boda de pueblo. Se vestirán para el banquete con que a las ocho de la noche obsequiará Fulk Ephrinell a los testigos y notables de primera clase. Con un gesto me indica el actor que a los postres habrá una sorpresa. ¿Cuál? Por discreción no insisto.

Poco antes de las nueve, la campana del ténder es echada al vuelo. No hay que asustarse; no es nada malo. Es que nos llama con sus alegres sonos al *dining-car*. Vamos, pues, en procesión al lugar del sacrificio.

Los novios ya están sentados ante la mesita, frente al grave *clergyman*; nosotros nos sentamos alrededor.

Agólpense en las plataformas los curiosos a fin de no perder detalle de la nupcial ceremonia.

El Sr. Faruskiar y Ghangir, personalmente invitados, acaban de llegar. Levántanse los concurrentes respetuosamente para recibirlos. Van a firmar en el acta del matrimonio, lo que constituye un gran honor. Si de mí se tratase, me sentiría orgulloso de ver el ilustre apellido del Sr. Faruskiar al pie de mi contrato...

La ceremonia comienza de nuevo; el reverendo Morse puede ahora terminar su *speech*, tristemente interrumpido la antevíspera.

Ni los asistentes ni él se han visto en el fracaso de la anterior tentativa.

Los dos futuros (aún tienen derecho a este calificativo) se levantan, y el *clergyman* les pregunta si consienten en recibirse por esposos.

Antes de responder, miss Horacia se vuelve hacia Fulk Ephrinell, y le dice haciendo un mohín:

—Bien entendido que la participación de la casa *Holmes-Holme* en los beneficios de nuestra asociación, serán de un 25 por 100.

—No, no; quince, quince solamente, responde Fulk.

—¡Pero eso no es justo, puesto que yo doy el 30 por 100 a la casa *Strong-Bulbul and Co!*...

—Bien, pues pongamos el 20 por 100, miss Bluett.

—Sea, señor Ephrinell.

—No está mal eso, murmura a mi oído Caterna.

En verdad, he visto el momento en que se iba a deshacer el matrimonio por una diferencia de 5 por 100. Por fin, todo se ha arreglado, y los intereses de ambas casas han sido defendidos por una y otra parte.

El reverendo Nathaniel Morse reitera su pregunta.

Un sí seco de miss Horacia y un sí breve de Ephrinell le responden, y los dos son declarados unidos por el lazo del matrimonio.

Se firma el acta, primero por ellos, luego por los testigos, y después por el señor Faruskiar y los concurrentes. El *clergyman* pone, por fin, su firma y rúbrica, lo que cierra la serie de estas formalidades reglamentarias.

—Helos ahí unidos para toda su vida, me dice el cómico con un pequeño movimiento de hombros.

Unidos como dos *bubrelos*, añade sonriendo la cómica, recordando sin duda que estos pájaros son modelo de fidelidad en sus amores.

—En China, observa Pan-Chao, no simbolizan los *bubrelos* la fidelidad, sino los patos mandarines.

—Bien, *bubrelos* o patos, es lo mismo, replica filosóficamente el señor Caterna.

La ceremonia ha terminado; se cumplimenta a los esposos, y cada uno vuelve a sus ocupaciones. Fulk a sus cuentas; mistress Ephrinell a sus tareas. Nada ha cambiado en el tren. Aquí no hay más que otros dos seres unidos.

El joven Pan-Chao, el Mayor Noltitz y yo, nos vamos a fumar a una plataforma, dejando a los señores Caterna, que parece están ensayando la sorpresa de que el actor me ha indicado algo.



El paisaje sigue siendo monótono; siempre el desierto del Gobi con las alturas de los montes Humboldt, a la derecha, hacia la parte que se une a los montes Nan-Chan. Estaciones muy pocas, y no se trata de ciudades, sino de reunión de cabañas, entre las que la casilla del peón caminero se destaca como un monumento. Allí es donde se renuevan el agua y el carbón del ténder. Mas allá del Kara-Nor aparecerán algunas verdaderas poblaciones, y ya entonces empezaremos a notar que nos acercamos a la verdadera China, populosa y trabajadora.

Aquella parte del desierto del Gobi no se parece en nada a las regiones del Turquestán oriental que hemos atravesado al salir de Kachgar. Tan nuevos son estos territorios para Pan-Chao y el doctor Tío-King como para nosotros los europeos.

Debo decir que el Sr. Faruskiar no desdeña ya mezclarse en nuestra conversación; es un hombre instruido, espiritual, ingenioso, con el cual pienso hacer más amplio conocimiento cuando lleguemos a Pekín. Me ha invitado a que lo vaya a visitar a su *yamen*, y entonces será ocasión de celebrar una *interview* con él. Ha viajado mucho; parece profesar mucha simpatía a los periodistas franceses. No rehusará suscribirse a *El Siglo XX*, estoy seguro. —París, 48 francos; provincias, 56; extranjero, 76—.

Mientras el tren marcha a todo vapor, se habla de varias cosas. La conversación ha recaído en la región de Kachgar, y el Sr. Faruskiar ha tenido la amabilidad de darnos detalles muy interesantes sobre dicha provincia, tan profundamente agitada por frecuentes insurrecciones en la época en que la capital, resistiendo las embestidas de los chinos, no había aún sido dominada por los rusos. En diferentes ocasiones muchos chinos fueron sacrificados a consecuencia de las revueltas de los jefes turquestanes, y la guarnición tuvo que refugiarse en la fortaleza Yanghi-Hissar. Entre los jefes insurrectos hubo uno, llamado Ouali-Khan-Toulla, del que ya he hablado a propósito de la muerte de Schlagintweit, y que llegó a ser por algún tiempo el dueño de Kachgar. Era un hombre muy inteligente, pero de ferocidad sin ejemplo. El señor Faruskiar nos cita un rasgo bastante para dar idea del despiadado carácter de la gente oriental:

«Había en Kachgar, nos dice, un renombrado armero que, deseoso de captarse las simpatías de Ouali-Khan-Toulla, fabricó un precioso sable. Terminada la obra, encargó a su hijo, niño de diez años, que fuese a ofrecer el arma, esperando que el niño recibiese alguna recompensa de la

real mano. Y la recibió, en efecto. Aquel personaje, después de admirar el sable, preguntó si la hoja estaba bien templada.

—Sí, respondió el niño.

—Pues acércate, le dijo Oauli-Khan-Toulla; y de un golpe le cortó a cercén la cabeza, que envió al armero con el precio del sable, cuyo bien templado acero acababa de probar».

Esto nos ha contado el Sr. Faruskiar con correcta entonación de voz y ademanes. De haberle oído Caterna, creo que no hubiera dejado de pedirme que sacase de la narración el argumento para una opereta que se desarrollase en el Turquestán.

Ha transcurrido el día sin incidente digno de mencionarse. Lleva el tren su velocidad normal de cuarenta kilómetros por hora, y que, según los deseos del barón alemán, debería elevarse al doble. La verdad es que los maquinistas y fogoneros chinos no se han preocupado de ganar el tiempo perdido entre Tchertchen y Tcharkalyk.

A las siete llegamos al Kara-Nor; cincuenta minutos de parada. Este lago, que no es tan extenso como el Lob-Nor, absorbe las aguas del Soule-Ho, que baja de los montes Nan-Chan. Encántase la vista contemplando las verdes orillas de la pendiente meridional, cruzada por numerosas aves. A las ocho, cuando salimos de la estación, transpone el sol el horizonte arenoso, y cierto espejismo prolonga el espectáculo.

No bien partimos, cuando estamos sentados a la mesa. El *dining-car* ha recobrado su aspecto de *restaurant*. El banquete de boda reemplazará esta noche a la comida de reglamento. Unos veinte comensales son los invitados a la cena ferroviaria. En primer lugar figuraba el Sr. Faruskiar entre los convidados; pero, sea por lo que sea, ha declinado el honor de aceptar la invitación de Fulk Ephrinell.

Lo siento, porque esperaba que mi buena suerte me deparase sentarme a su lado.

Pienso ahora que bien vale la pena de enviar a *El Siglo XX* el nombre ilustre de Faruskiar con algunas líneas referentes al ataque del tren y peripecias del combate. Pocas noticias como ésta merecerán los honores

del telégrafo, por caro que cueste. Esta vez no temo que me dé la dirección un palmetazo como el que sufrí cuando lo del mandarín Yen-Lou falsificado... Tengo una excusa, y es que estamos en el país del falso Smerdis.

En cuanto lleguemos a Sou-Tcheou, y puesto que ya se hallará restablecida la comunicación, enviaré un despacho telegráfico que revelará a la Europa entera el ilustre nombre del mogul Faruskiar.

Ya estamos en la mesa. Fulk ha hecho las cosas todo lo mejor posible, dadas las circunstancias. En previsión del festín, se han adquirido provisiones en Tcharkalyk. Los honores corresponderán a la cocina china; cesó la rusa. Afortunadamente, no será obligatorio comer con palitos a uso del país, sino con los consabidos cubiertos.

Estoy a la derecha de la novia, y Noltitz a la de Fulk Ephrinell. Los demás convidados se han sentado donde han tenido por conveniente. El barón alemán, que no titubea ante un buen plato, está también. El inglés sir Francis Travellyan se ha contentado con aceptar, sin hacer siquiera una señal afirmativa.

Empieza la comida con sopa de gallina y huevos de ave fría; después, nidos de golondrinas en lonjas, huevas de langosta guisadas, mollejas de gorrión, pies de cerdo asados con salsa, sesos de carnero, gusanos de mar fritos, aletas de tiburón en gelatina; y, por último tallos de bambú en su jugo, raíces de nenúfar en dulce; platos, en fin, inverosímiles, regados con vino de Cha-Hing, servido tibio en vasijas de metal como teteras.

Reina en la fiesta la alegría... o, por mejor decir, la intimidad. No se preocupa gran cosa el novio de la novia... ni viceversa.

Este demonio de Caterna es inagotable. ¡Cuántas cuchufletas, algunas antediluvianas! ¡Qué juegos de palabras, qué de calembours, que pasan inadvertidos para la mayor parte! Pero él los ríe de tan buena gana, que todos nos contagiarnos con sus sonoras carcajadas. Quiere aprender algunas palabras del idioma chino, y como *tching-tching* significa gracias, ha estado a cada momento *tching-tchingando* que era una diversión.

Después vienen las canciones francesas, rusas y chinas, entre otras «el Shiang-Touo-Tching». La Canción del Delirio, en la que el joven chino dice «que la flor del albaricoque huele bien en la tercera luna, y la del granado

en la quinta».

El festín se ha prolongado hasta las diez. En este momento el actor y la actriz, que a los postres se han eclipsado, hacen su salida a escena; él con levitón de cochero y ella con chambra de criada. Han representado el cuadro de *Las Campanillas* con una gracia y una expresión, que no cabe más... Sería caso de justicia que los señores Meilhac y Halévy recomendasen al Sr. Claretie al matrimonio Caterna para que fuesen admitidos en la Comedia Francesa.

A media noche la fiesta toca a su fin. Cada cual se va a su respectivo sitio, y poco después ni siquiera oímos los nombres de las estaciones que preceden a Kan-Tcheou, adonde llegamos entre cuatro y cinco de la mañana, haciendo una parada de cuarenta minutos.

El paisaje va modificándose notablemente a medida que el ferrocarril baja al grado 40 para circundar la base oriental de los montes Nan-Chan. Va borrándose el desierto poco a poco, menudean ya los pueblecillos, aumenta la población. A las planicies arenosas sustituyen las verdes praderas y hasta los arrozales, porque las montañas vecinas vierten sus abundantes aguas en las altas regiones del Celeste Imperio. Experimentamos grato placer ante este contraste con lo triste y monótono del Kara-Korum y del Gobi. Desde el mar Caspio han ido sucediéndose los desiertos, excepto en las vertientes de la meseta del Pamir. Pero ahora, hasta Pekín, no faltarán ni paisajes pintorescos, ni horizontes de montañas, ni valles profundos. Entramos en la verdadera, en la auténtica China, en la tierra de los biombos y las porcelanas, en los territorios de la vasta provincia del Kin-Sou. En tres días estaremos al fin de nuestro viaje y no seré yo seguramente, modesto corresponsal obligado a ir de acá para allá en cumplimiento de mi oficio, no seré, digo, quien se queje de su larga duración; otros hay que estarán de enhorabuena, como Kinko, metido en su cajón, y su novia Zinca Klork, presa de mortales angustias, sin duda, en su casa de la Avenida Cha-Coua.

En Sou-Tcheou hay dos horas de parada. Mi primer cuidado es correr hacia las oficinas de telégrafos. El complaciente Pan-Chao tiene la bondad de servirme de intérprete. Nos dice el empleado que hallándose ya compuestos los postes de la línea, seguirá el despacho su curso ordinario.

Sobre la marcha expido a *El Siglo XX* un telegrama, concebido en los siguientes términos:

«Sou-Tcheou, 25 mayo, 2,25 tarde.

»Tren atacado entre Tchertchen y Tcharkalyk por partida célebre Ki-Tsang; viajeros rechazaron ataque salvando tesoro chino, muertos y heridos de ambos bandos, bandido muerto por heroico señor mogol Faruskiar, uno de los administradores Compañía: su nombre debe ser objeto admiración universal».

Bien vale esta parte una gratificación del director.

Dos horas para visitar Sou-Tcheou, no es mucho que digamos.

Hasta ahora habíamos visto en el Turquestán las ciudades yuxtapuestas: la vieja y la nueva. En China, según dice Pan-Chao, no sólo dos ciudades, tres o cuatro, como pasa en Pekín, están metidas unas en otras, encajadas, por decirlo así.

Aquí, Tai-Tcheu es la ciudad exterior, y Le-Tcheu la interior. Lo que desde luego nos llama la atención es el desolado aspecto de ambas; véanse por doquier señales de pasados incendios; acá y allá pagodas y casas medio destruidas; un montón de ruinas que no son obra del tiempo, sino de la guerra. Todo esto significa que Sou-Tcheou, un tiempo conquistada por los musulmanes y recuperada después por los chinos, ha sufrido los horrores de tan cruentas y feroces campañas que terminan con la destrucción de los edificios y la matanza de los habitantes, sin distinguir sexo ni edad.

Bien es cierto que en el Celeste Imperio se rehace la población con mucha más rapidez que se reedifican las construcciones; así es que Sou-Tcheou ha vuelto a ser populosa en su doble muralla y en los arrabales. Se halla el comercio en floreciente estado, como hemos podido observar paseando por la calle principal, en donde se ven numerosas tiendas perfectamente surtidas, sin contar los vendedores ambulantes.

Allí, por primera vez, han visto los esposos Caterna, entre las filas de los habitantes alineados más bien por el miedo que por el respeto, un mandarín a caballo, precedido de un criado con un quitasol de franjas, insignia de la dignidad de su señor.

Existe una cosa que bien merece la pena de visitar por ella Sou-Tcheou: allí empieza la famosa Gran Muralla del Imperio chino.

Dicha muralla, después de bajar en dirección al S. E. hacia Lan-Tcheou, sube a N. E., encerrando las provincias del Kian-Sou, de Chan-si y de Petchili hasta el norte de Pekín.

En Sou-Tcheou es tan sólo un muro terroso, con algunas torres, en ruinas la mayor parte. Hubiera yo creído faltar a mis deberes de corresponsal si no hubiese ido a saludar al principio de la obra tan gigantesca, que sobrepuja, sin duda, a todas nuestras modernas fortificaciones.

—¿Y realmente es útil la muralla china?... me ha preguntado el Mayor Noltitz.

—A los chinos, lo ignoro, le he respondido; pero sirve de metáfora a nuestros oradores políticos, cuando discuten los tratados de comercio. Sin ella, ¿qué sería de la elocuencia parlamentaria?

## XXIII

Cuarenta y ocho horas hace que no he visto a Kinko, y la última vez que le vi, sólo pude cambiar con él algunas palabras para tranquilizarle.

La noche próxima trataré de hacerle una visita; he tenido cuidado de procurarme algunas provisiones en la estación de Sou-Tcheou.

Hemos salido de aquí a las tres. Han cambiado la locomotora por otra de más potencia, sin duda, porque en los escabrosos terrenos que hemos de atravesar, hay pendientes muy rápidas. Setecientos kilómetros nos separan de la importante ciudad de Lan-Tcheou, donde no llegaremos hasta mañana por la mañana, y con una velocidad de diez leguas por hora.

He hecho observar a Pan-Chao que esta velocidad media es relativamente poco elevada.

—¿Qué quiere usted? me ha dicho, mientras cascaba pipas de sandía; ni usted ni nadie podrá cambiar el temperamento de los chinos, que siendo, como son, conservadores hasta el exceso, conservarán esta velocidad por muchos que sean los progresos de la locomoción. Por otra parte, Sr. Bombarnac, el solo hecho de que el Imperio del Medio posee caminos de hierro, ya me parece inverosímil.

—No digo lo contrario; pero, sin embargo, cuando se tienen ferrocarriles es para sacar todas las ventajas que ellos reportan.

—¡Bah! —dijo despreocupadamente Pan-Chao.

—La velocidad, añadí, significa tiempo ganado, y ganar tiempo...

—Amigo Bombarnac, el tiempo no existe en China. ¿A qué porción de tiempo iba a tocar cada uno en una población de cuatrocientos millones de almas? Así que aquí no se cuenta por días ni horas, sino por lunas.

—Lo cual es más poético que práctico, dije yo.

—¡Práctico, señor corresponsal! Ustedes, los de Occidente, tienen siempre esa palabra en la boca. Lo que llamáis ser práctico no es sino ser esclavo del tiempo, del trabajo, del dinero, de los negocios, de la gente, de los demás, de uno mismo. Pregunte usted al doctor Tio-King lo práctico que he sido yo mientras he estado en Europa; y ahora, ya en Asia, calcule usted lo que lo seré. Dejo deslizarse la vida, como la nube se deja arrastrar por el viento, la brizna de paja por la corriente y el pensamiento por la imaginación... He aquí todo.

—Pues veo que hay que tomar la China como es...

—Y como probablemente será siempre, Sr. Bombarnac. ¡Ah! ¡Sí usted supiese cuan fácil es aquí la existencia! ¡Este adorable *far niente* en la tranquilidad de los *yamens*! El cuidado de los negocios nos preocupa poco, y la política menos aún... Ya ve usted, desde Fou-Hi, primer emperador en 2950 (un contemporáneo de Noé), aún estamos en la dinastía veintitrés. La reinante es mandchúe, y ¿qué importa lo que será más tarde? Tengamos un gobierno, o no lo tengamos, sepamos o no cuál Hijo del Cielo es el que va a hacer la felicidad de sus cuatrocientos millones de súbditos, nos es indiferente.

Es indudable que el joven chino se equivoca mil y diez mil veces (para emplear su fórmula nominativa); pero yo no he de procurar convencerle.

En la comida, los señores Ephrinell, sentados juntos, apenas han cambiado algunas palabras. Su intimidad parece menor desde que se han casado. Tal vez se encuentran preocupados, calculando sus recíprocos intereses, aún mal fusionados. ¡Ah! Los anglosajones no cuentan por lunas; son prácticos, demasiado prácticos.

La noche ha sido muy mala. El cielo, que al anochecer tomó un tinte púrpura, se ha tornado después tormentoso; la atmósfera, asfixiante; la tensión eléctrica, excesiva. Esto trae como consecuencia una función de tempestad verdaderamente hermosa, según la expresión de Caterna, que ha añadido que en su vida ha visto cosa mejor, como no sea en el segundo acto del Freyschütz, en la caza infernal. Lo cierto es que el tren corre atravesando una atmósfera de relámpagos que ciegan, y truenos que resuenan una y mil veces en los ecos de las montañas. Me parece que caen algunos rayos; pero los *rails* metálicos, apoderándose del fluido, hacen el efecto de pararrayos, librando a los coches de las descargas. Es, en verdad, un hermoso espectáculo, aunque un tanto imponente, ver la



lluvia torrencial que no puede luchar con aquella lluvia de fuego; aquellas continuas descargas de las nubes, a las que se mezclan los estridentes silbidos de la locomotora al pasar por Yanlu, Youn-Tcheng, Houlan-Sieu y Da-Tsching.

Favorecido por la tormentosa noche he podido ponerme en comunicación con Kinko, entregarle las provisiones, y hablar con él durante algunos instantes.

—Diga usted, Sr. Bombarnac, me ha preguntado: ¿llegaremos pasado mañana a Pekín?

—Sí, Kinko, si el tren no sufre ningún retraso.

—No temo los retrasos; pero ni aun en Pekín estaré seguro mientras no llegue en mi cajón a la Avenida Cha-Coua...

—¿Qué importa, Kinko, puesto que la linda Zinca Klorck estará; en la estación?

—No, no estará, Sr. Bombarnac. Así se lo he mandado.

—¿Y por qué?

—Porque las mujeres son impresionables: buscaría el furgón donde he viajado, y reclamaría la caja con tal insistencia, que acaso despertase sospechas.

—Tiene usted razón, Kinko.

—Además, que no llegaremos a la estación hasta muy tarde y no se llevarán los bultos a sus respectivos destinos hasta el día siguiente. —Es probable ...

—Pues bien, Sr. Bombarnac; si no fuese por el temor de abusar, le pediría a usted un pequeño favor. —Usted dirá.

—Que tenga usted la bondad de asistir al envío del cajón, a fin de evitar cualquier accidente.

Estaré Kinko; se lo prometo a usted. ¡Diablo!... Y que a los espejos no se les puede tratar mal, porque son cosa frágil. Y hasta, si usted quiere, iré

acompañando el cajón hasta la Avenida Cha-Coua...

—No me atrevía a pedir tanto, señor Bombarnac.

—Pues se equivocaba usted, Kinko. Usted es mi amigo, y no me molesta el servir a un amigo, tanto más cuanto que así tendré el placer de conocer a la señorita Zinca Klorck; quiero estar allí cuando se haga entrega del cajón, del precioso cajón; ayudaré a desclavarle...

—¡Desclavarle, Sr. Bombarnac! ¿Y la tapa?... ¡Pues no me daré yo prisa a saltar!...

Un espantoso trueno interrumpe nuestra conversación. Creí que el tren iba a saltar de los *rails* hecho pedazos. Dejé, pues, al joven rumano y fui a mi sitio al vagón.

26 de mayo, a las siete de la mañana. Llegada a la estación de Lan-Tcheou. Tres horas de parada; tres horas solamente, consecuencia del ataque de Ki-Tsang. Vamos, Noltitz, Pan-Chao, señores Caterna, en marcha: no hay tiempo que perder.

Pero, en el momento de salir de la estación, nos detenemos ante un magnífico y obeso personaje. Es el gobernador de la ciudad, con su doble falda de seda blanca y amarilla, abanico en la mano, cinturón de broches y mantilla, una mantilla negra que haría soberbio efecto si la llevase una manóla. Va acompañado de cierto número de mandarines de menor cuantía, y los chinos le saludan frotándose los puños de abajo a arriba, al mismo tiempo que inclinan la cabeza. ¿Qué busca aquí este señor? ¿Alguna otra formalidad chinesca? ¿Otra vez la visita a la inspección de viajeros y equipajes?... ¡Y yo que creía a Kinko fuera de toda complicación!

Pero no hay que asustarse; se trata del tesoro que el Gran Transasiático conduce para el Hijo del Cielo. El gobernador y su séquito se detienen ante el precioso vagón cerrado y sellado. Le contemplan con esa admiración respetuosa que siempre se siente, aun en China, ante una caja que contiene tantos millones... Pregunto entonces a Popof qué significa la presencia del gobernador, y si tendremos que ver algo con él.

—De ninguna manera, me dice Popof; es que se ha recibido orden de Pekín de telegrafiar la llegada del tesoro, y el gobernador lo que hace es esperar respuesta para saber si debe dirigirle a Pekín o guardarle

provisionalmente en Lan-Tcheou.

—¿Y esto nos podrá retrasar?

—No lo creo.

—Entonces, en marcha, digo a mis compañeros.

Pero si la cuestión del tesoro imperial nos tiene sin cuidado, no parece sucederle lo mismo al Sr. Faruskiar. Y bien: ¿qué le puede interesar que el vagón se quede o no? Sin embargo, Ghangir y él parecen contrariados, aunque lo disimulan; los otros mogoles dirigen al gobernador miradas poco simpáticas, mientras murmuran palabras en voz baja.

Se ha puesto al gobernador al corriente del ataque sufrido por el tren de la participación que nuestro héroe ha tomado en la defensa del tesoro, del valor que ha desplegado, y de cómo ha librado al país del terrible Ki-Tsang. Entonces, en términos muy laudatorios, que Pan-Chao se apresura a traducirnos, da las gracias al Sr. Faruskiar, le cumplimenta y le hace entender que el Hijo del Cielo sabrá recompensar sus servicios.

El administrador del Gran Transasiático le escucha con el aire tranquilo que le caracteriza, y, a lo que veo claramente, no sin alguna impaciencia. Acaso se siente muy superior a los elogios y recompensas, aunque vengan de tan alto. Reconozco en este rasgo todo el orgullo mogol.

Pero no nos entretengamos. Que el vagón vaya o no, poco nos importa. Lo que nos interesa es visitar Lan-Tcheou.

Por breve que haya sido la visita, conservo de ella un recuerdo muy claro.

Desde luego, también aquí hay ya ciudad interna y ciudad exterior, pero sin ruinas, la población es muy activa; la gente hormiguea por las calles, y, merced al camino de hierro, está muy familiarizada con los extranjeros, los que ya no son objeto, como en otro tiempo, de indiscreta curiosidad. Extensos barrios ocupan el margen del Houan-Ho, de una anchura de dos kilómetros. Este río, que no es otro que el famoso río Amarillo, y cuyo curso tiene una longitud de 4500 kilómetros, vierte sus arcillosas aguas en las profundidades del golfo de Petchili.

—¿No es en la embocadura de este río, cerca de Tien-Tsin, donde el barón debe tomar el paquebot para Yokohama? —pregunta el Mayor

Noltitz.

—¡Justamente! —le he respondido.

—Pues no le alcanza, dice el actor.

—¡A menos que eche a correr ese corredor del globo!

—Sí, pero la carrera de un burro dura poco, como dice la gente, repuso Caterna; y el barón no va a llegar...

—Si el tren no tiene más retraso, sí llegará, observa el Mayor. Llegaremos a Tien-Tsin el 23 a las seis de la mañana, y el paquebote no sale hasta las once...

—Que llegue o no a tiempo, amigos míos, añadí, es cuenta suya; procuremos nosotros no quedarnos sin nuestro paseo.

En el punto en que estamos, existe sobre el río Amarillo un puente de barcas; mas es tan fuerte la corriente, que oscila y se balancea el puente como si fuese combatido por alta mar.

La señora Caterna, que ha creído aquello sin peligro, empieza a palidecer al entrar en el pontón.

—¡Carolina, Carolina!... exclama su marido. ¡Te vas a marear!... ¡Salte, salte de ahí!...

Y, en efecto, se sale. Y todos nos dirigimos a una pagoda que domina la ciudad.

Dicho edificio, como todos los monumentos de su género, parece una pila de tazas superpuestas; pero aquellas tazas tienen una forma muy caprichosa, y no hay que extrañarse de que sean de porcelana, de porcelana china.

También hemos visto, sin entrar en ellos, importantes establecimientos industriales, tales como una fundición de cañones y una fábrica de fusiles, cuyo personal es de origen indígena. Hemos recorrido un hermoso jardín, anexo a la casa del gobernador, y que ofrece un caprichoso conjunto de puentecillos, kioscos, estanques y puertas en forma de porches. Hay allí muchos pabellones con sus tejados levantados en los extremos, como

ganchos retorcidos, tejados chinescos; en cambio, apenas hay arbolado. Véanse también avenidas con el pavimento de ladrillo entre los restos del basamento de la Gran Muralla.

Son las diez menos diez cuando, rendidos de cansancio y extenuados por el calor sufrido, llegamos de nuevo a la estación.

Mi primer cuidado es buscar con la vista el vagón de los millones. Está en el mismo sitio, el penúltimo del tren, y sigue vigilado por la guardia china.

El despacho de contestación que el gobernador esperaba, ha llegado: la orden es que se expida el vagón a Pekín, donde será entregado en manos del ministro de Hacienda.

¿Dónde estará el Sr. Faruskiar? No le veo. ¿Habrá huido de nuestra compañía?

¡Ah! Ya le diviso en una plataforma; los mogoles han vuelto a subir a su departamento.

Fulk Ephrinell debe haber ido por allí a hacer el artículo, y su mujer habrá ido por otro lado a comprar el pelo a los chinos; cada cual a su negocio. Ya vuelven, y se van a ocupar sus consabidos sitios, como si no se conociesen.

Los demás viajeros son chinos: unos han tomado billete hasta Pekín, otros se quedarán en Si-Ngan, Ho-Nan, Lon-Ngan y Tai-Youan. El tren llevará unos cien viajeros. Todos mis números están en sus puestos. ¡Los trece!... ¡Siempre trece!

A la señal de partir estamos en la plataforma cuando Caterna pregunta a su mujer qué ha encontrado de curioso en Lan-Tcheou.

—Lo más curioso, Adolfo, eran aquellas jaulas grandes, colgadas de las paredes y de los árboles, que tenían unos pájaros tan raros...

—¡Y tan raros, señora! —interrumpe Pan-Chao. ¡Cómo que eran pájaros que hablaban!

—¿Papagayos?

—No, señora; cabezas de criminales ...

—¡Qué horror! —exclama la actriz haciendo un gesto de disgusto.

—¿Qué quieres, Carolina? —responde sentenciosamente Caterna: es la moda del país.

## XXIV

Desde Lan-Tcheou sigue el ferrocarril por un terreno perfectamente cultivado, cruzado por abundantes riegos y tan quebrantado, que el tren tiene que ir bordeándole con frecuentes rodeos. Mucho ha sido el trabajo que han tenido que desplegar los ingenieros en puentes y viaductos fabricados con maderas de dudosa solidez; y no es muy tranquilizador para el viajero sentir cómo rechinan los tablones al peso del tren. Bien es verdad que estamos en el Imperio chino: ¿qué suponen unos cuantos miles de víctimas de una catástrofe ferroviaria en una población de cuatrocientos millones de habitantes? ...

Además, según dice Pan-Chao, el Hijo del Cielo jamás viaja en ferrocarril.

¡Vamos!... ¡tanto mejor!

A las seis llegamos a King-Tcheou, después de haber seguido durante parte del trayecto los caprichosos contornos de la Gran Muralla. De esta inmensa frontera artificial,alzada entre mogolia y China, quedan sus basamentos de granito y cuarzo rojo, la terraza de ladrillos con sus parapetos desiguales, algunos viejos cañones comidos de moho y ocultos bajo espesa capa de líquenes, torres cuadradas de melladas almenas. La interminable fortaleza ya sube, ya desciende, ya ondula, siguiendo las depresiones del terreno, hasta perderse de vista en el lejano horizonte.

Media hora de parada en King-Tcheou, de cuya población apenas ha podido ver algunas altas pagodas; a las diez, Si-Ngan, cuarenta y cinco minutos: de ésta ni siquiera he visto la silueta.

Hemos invertido toda la noche en recorrer los trescientos kilómetros que separan a Si-Ngan de Ho-Nan, donde hemos hecho alto de una hora.

Sin gran trabajo se hubieran creído los londoneses en su propia capital al llegar a Ho-Nan. ¿Se lo habrá figurado mistress Ephrinell? Y no digo esto porque haya aquí otro *Strand*, con su febril movimiento de gente y vehículos, ni otro Támesis con su no menos prodigioso movimiento de

gabarras y vapores; no. Es que nos rodea una niebla tan británica, que al través de ella no se ven ni viviendas, ni pagodas, ni cosa alguna.

Ha durado la niebla todo el día, lo que ha dificultado en gran manera la marcha del tren. Estos maquinistas chinos son, en verdad, muy entendidos y atentos, y pudieran servir de ejemplo a sus colegas de Occidente.

¡Mil crónicas! La suerte no nos ha sido propicia en el último día de viaje antes de la llegada a Tien-Tsin. ¡Qué de original perdido! ¡Qué de correspondencia anonadadas en medio de estos insondables vapores!... Nada he visto del hermoso paisaje por el que circula el Gran Transasiático; nada tampoco del valle de Lou-Ngan. Hemos llegado a este punto a las once, y en los doscientos treinta kilómetros que hemos atravesado siempre las mismas volutas de esa especie de vaho amarillento, digno de este país amarillo. A las diez de la noche hemos hecho alto en Tai-Youan.

Día perdido. Felizmente la bruma se ha dispersado a las primeras horas de la noche: ¡a buena hora, con una noche tan oscura!

Voy a la cantina de la estación, donde compro algunos pasteles y una botella de vino, con intención de hacer otra visita, la última, a Kinko. Brindaremos juntos a su salud y a su próximo casamiento con la linda rumana. ¡Si el Gran Transasiático supiera que viaja defraudando a la Compañía!... Pero no lo sabrá.

Durante esta parada, el Sr. Faruskiar y Ghangir paseáanse por el andén. No es el vagón del tesoro lo que parece atraer su atención, sino el vagón de cabeza, al que miran con insistencia... ¿Sospecharán de Kinko? No; tal hipótesis es inadmisibile. Lo que miran con más curiosidad es al maquinista y al fogonero, dos buenos chinos que acaban de entrar de servicio; y acaso no es muy del agrado del Sr. Faruskiar el que esté confiada a estos hombres la conducción del tesoro y la vida de una centena de viajeros.

Suena la hora de marchar, que es a la media noche; la máquina arranca, lanzando violentos silbidos.

Ya lo he dicho: la noche es muy negra, sin luna y sin estrellas; las nubes corren por las bajas zonas de la atmósfera. Fácil me será entrar en el furgón sin ser visto. Después de todo, no han sido muchas mis visitas a Kinko durante estos doce días de viaje.



Me encuentro a Popof, que me dice:

—¿No se va usted a dormir, señor Bombarnac?

—No tardaré. Después de este día brumoso, que nos ha hecho permanecer encerrados en los vagones, tengo necesidad de respirar un poco el aire. ¿Dónde parará el tren?

—En Fuen-Choo, cuando pase el puente donde empalma la línea de Nanking.

—Buenas noches, Popof.

—Buenas noches.

Me quedo solo. Con ánimo de pasearme me dirijo hacia la cola del tren y me detengo un instante en la plataforma anterior al vagón del tesoro.

Todos los viajeros, excepto la guardia china, duermen el último sueño, es decir, el último sueño en el ferrocarril del Gran Transasiático. Vuelvo hacia la cabeza del tren. Me aproximo a la garita donde Popof parece estar profundamente dormido.

Abro la puerta del furgón. La vuelvo a cerrar, y me hago presente a Kinko. Córrese la tapa del cajón; la lamparilla nos alumbró. Kinko me da las gracias por los pasteles y el vino que le llevo, y que nos bebemos a la salud de Zinca, a la que conoceré mañana.

Son las doce y cincuenta de la madrugada. Dentro de diez minutos, según me ha dicho Popof, habremos pasado el sitio de donde parte el ramal de la línea de Nanking. Dicho ramal, establecido solamente en una longitud de cinco o seis kilómetros, conduce al viaducto del valle de Tjou.

Según las indicaciones de Pan-Chao, será una gran obra este viaducto, del que los ingenieros no han edificado más que las pilastras de cien pies de altura. En dicho punto de bifurcación hállase la aguja que permitirá dirigir los trenes a la línea de Nanking; pero dicho trabajo no se terminará antes de tres o cuatro meses.

Como sé que en Fuen-Choo debemos hacer alto, me despido de Kinko con un buen apretón de manos y me levanto para salir... En aquel momento me parece que oigo andar en la plataforma detrás del furgón y a

media voz le digo a Kinko:

—¡Cuidado, Kinko!...

Apágase la lamparilla, y los dos quedamos inmóviles.

No me engañaba... Alguien trata de abrir la puerta del furgón.

—La tapa, digo a Kinko.

Córrese la tapa... Estoy solo en medio de la oscuridad. No puede ser otro que Popof el que va a entrar... ¿Qué pensará de mí si me encuentra aquí?

La otra vez me oculté entre los bultos... Ahora voy a hacer lo mismo; y detrás de las cajas de Fulk Ephrinell no es probable que Popof pueda verme, ni aun a la luz de su linterna.

Hecho esto, observo ...

—¡Ah!... No es Popof, porque no trae la linterna. Trato de reconocer a las personas que acaban de entrar... Es difícil... No han hecho más que deslizarse por entre los bultos y después de abrir la puerta anterior del furgón, la han vuelto a cerrar tras ellos...

No cabe duda; son viajeros... Pero ¿en este sitio... y a esta hora?...

Es preciso saberlo... Tengo el presentimiento de que se maquina algo...

Acaso escuchando...

Me aproximo a la pared anterior del furgón, y, no obstante el ruido del tren, oigo muy claramente... ¡Diez mil millones de demonios! No me engaño. Es la voz del Sr. Faruskiar... Y habla en ruso con Ghangir... Sí, sí, es él... Los cuatro mogoles le acompañan. Pero ¿qué hacen ahí? ¿Por qué motivo se han puesto en la plataforma posterior del tónder? ¿Qué es lo que hacen? ¿Qué dicen? Helo aquí... No he perdido una palabra de estas preguntas y respuestas cambiadas entre el señor Faruskiar y sus compañeros.

—¿Cuándo llegamos al empalme?

—Dentro de pocos minutos.

—¿Kardek estará en la aguja?

—Sí, eso es lo convenido.

¿Y que es lo convenido? ¿Y quien puede ser ese Kardek de quien hablan?  
La conversación continúa:

—Hay que esperar la señal —dice Faruskiar.

—¿No es una luz verde? —pregunta Ghangir.

—Sí, lo que indicará que la aguja está puesta.

¿Será esto un sueño? ¡La aguja puesta!... ¿Qué aguja?... Transcurren unos segundos... ¿No convendría avisar a Popof?... Sí... Es preciso. Y ya me dirigía hacia la trasera del furgón, cuando me detiene una exclamación...

—¡La señal! ¡La señal! —exclama Ghangir.

—Ahora el tren ya está sobre la línea de Nanking, añade el Sr. Faruskiar.

¡En la línea de Nanking!... ¿Estamos pues, perdidos? A cinco kilómetros de aquí se encuentra el viaducto de Tjou, aún en construcción. ¿De manera que el tren corre al abismo?

Decididamente las sospechas que el Mayor tenía respecto al Sr. Faruskiar eran justas... Comprendo el proyecto de estos miserables... El administrador del Gran Transasiático es un malhechor de la peor especie. No ha aceptado los ofrecimientos de la Compañía sino para esperar la ocasión de preparar un buen golpe, y la ocasión se ha presentado con los millones del Hijo del Cielo... ¡Sí! Ahora comprendo tan abominable maquinación. Si Faruskiar ha defendido el tesoro imperial contra Ki-Tsang, no ha sido más que para arrancársele al capitán de ladrones, que al atacar el tren desbarataba los criminales propósitos del mogol. He aquí por qué se ha batido tan bravamente; he aquí por qué arriesgó su vida y se portó como un héroe; y tú, ¡pobre tonto de Claudio, que te has dejado cazar! Otra equivocación... Vamos, será preciso tener más cuidado.

Ante todo, lo importante es impedir que ese bribón realice su obra, y salvar el tren, que corre a gran velocidad hacia el viaducto; preciso es salvar a los viajeros, que corren a una espantosa catástrofe... El tesoro codiciado por Faruskiar y sus cómplices, me tiene sin cuidado en absoluto... Pero ¿y los

viajeros?... ¿Y yo? Esto es ya otra cosa...

Quiero ir junto a Popof... ¡Imposible!... Me parece que mis pies están clavados en el suelo del furgón... Siento que mi razón se escapa...

¿Pero es que rodamos al abismo? No... Yo estaba loco... ¿Iban a perecer con nosotros Faruskiar y sus cómplices?... En este momento óyense gritos en la parte de delante del tren... Gritos de agonía sin duda... El maquinista y el fogonero acaban de ser degollados, y siento que la velocidad del tren disminuye ...

Comprendo: uno de esos miserables sabe manejar la locomotora, y disminuyendo la velocidad del tren, podrá escapar antes de la catástrofe...

Consigo, por fin, vencer la inercia... Vacilando como un borracho, apenas si tengo fuerzas para llegar hasta el cajón de Kinko... Dígole en breves palabras lo que pasa, y añado:

—¡Estamos perdidos!...

—Acaso no..., me responde.

Antes de que yo haga un movimiento, Kinko salta del cajón... Se precipita hacia la puerta del furgón... Abalánzase sobre el tender repitiéndome:

—¡Venga usted!... ¡Venga usted!...

Yo no sé cómo es aquello, pero en un instante me encuentro junto a él en la plataforma de la locomotora... Nuestros pies chapotean en la sangre del fogonero y del maquinista, que han sido arrojados a la vía...

Ni Faruskiar ni sus cómplices están allí... Mas uno de ellos, antes de huir, ha desenganchado los frenos, ha abierto las válvulas, y bien cargada de combustible la caldera, marcha el tren con una velocidad vertiginosa ...

Unos minutos más, y, llegará al viaducto de Tjou...

Kinko, enérgico y resuelto, no ha perdido su sangre fría... En vano trata de manejar la palanca, de dar contravapor y de apretar los frenos... No sabe cómo hacerlos funcionar.

—¡Hay que avisar a Popof!... exclamé yo.

—¿Y qué va a hacer?... Sólo hay un medio ...

—¿Cuál?

—Activar el fuego, responde Kinko con calma; cerrar las válvulas, y hacer que la locomotora estalle ...

Este es el único medio... medio desesperado de detener al tren antes que llegue al viaducto... Kinko ha llenado el horno de enormes paletadas de carbón. Prodúcese un tiro excesivo, que abrasa masas de aire al través del horno... La presión sube. Escapa el vapor por las válvulas y juntas con estridentes silbidos. Ronquidos de la caldera... Espantosos aullidos de la máquina. La velocidad se acelera, y debe de pasar de cien kilómetros...

—¡Vaya usted! me dice Kinko: que todo el mundo se refugie en la cola del tren.

—Pero... ¿y usted, Kinko?

—Le digo a usted que vaya.

Y le veo echarse con todo su peso sobre las tapaderas de las válvulas.

—Pero... ¡vaya usted! —repite.

Atravieso el tender y el furgón... Gritando con todas mis fuerzas, despierto a Popof.

—¡Arriba! ¡Todo el mundo arriba!

Algunos viajeros, despertados bruscamente, se apresuran a abandonar los primeros vagones ...

De repente suena una formidable explosión, a la que sigue una sacudida violenta... El tren experimenta al principio un movimiento de retroceso; después, efecto de la velocidad adquirida, continúa rodando como medio kilómetro ...

Al fin se detiene.

Popof, el Mayor, Caterna, la mayor parte de los viajeros, saltan a la vía...

Un montón de materiales aparece confusamente en medio de la oscuridad, y en lo alto de las pilastras del viaducto del valle Tjou.

Doscientos pasos más, y el tren del Gran Transasiático se hubiera precipitado en el abismo.

## XXV

¡Y yo que pedía elementos de crónica! ¡Yo que temía el aburrimiento de un viaje monótono burgués de seis mil kilómetros, al cabo del cual no hubiese encontrado emociones dignas de revestir la forma tipográfica! He cometido una simpleza más, y bien grande. Ese señor Faruskiar, al que, según telegrama, he hecho un héroe para los lectores de *El Siglo XX*... Decididamente, con mis buenas intenciones merecía estar en el limbo...

Estamos, ya lo he dicho, a doscientos pasos del valle Tjou, ancha depresión que ha exigido la construcción de un viaducto de trescientos cincuenta a cuatrocientos pies de longitud. La rocosa vertiente de aquel valle tiene una profundidad de cien pies. De caer el tren al fondo, ninguno lo hubiésemos podido contar. Esta horrible catástrofe, muy interesante sin duda desde el punto de vista del noticierismo, hubiera causado cien víctimas; pero gracias a la sangre fría y enérgica abnegación del joven rumano, hemos escapado de tan espantoso siniestro. ¡Ah!... Mas no todos, pues Kinko ha pagado con su vida la salvación de sus compañeros de viaje.

En medio de aquel maremágnum, mi primer cuidado ha sido visitar el furgón de equipajes, que ha quedado intacto. Evidentemente si Kinko hubiese escapado a la catástrofe, hubiera vuelto a su prisión, esperando que yo pudiese ponerme en comunicación con él. ¡La caja está vacía!... ¡Vacía, como la de una sociedad en quiebra!... ¡Kinko ha sido víctima de su sacrificio!...

¿De modo que había un héroe entre nuestros compañeros de viaje? ¿Y este héroe no era Faruskiar, el abominable bandido disfrazado de administrador, y cuyo nombre he arrojado yo a todo el mundo? ¿Era este rumano, este humilde alemán, este pobre novio, al que su novia esperará en vano? ¡Nunca le volverá a ver!... Pues bien. Yo sabré hacerle justicia... Diré lo que ha hecho... No guardaré su secreto, porque si ha defraudado a la Compañía, gracias a este fraude se han salvado todos los viajeros. Estábamos perdidos; hubiéramos sufrido la más espantosa de las muertes, de no estar allí Kinko...

Vuelvo a bajar a la vía con el corazón oprimido y los ojos llenos de lágrimas...

Ciertamente el golpe de mano de Faruskiar, ya preparado de antemano por su rival Ki-Tsarig, estaba hábilmente combinado, utilizando el ramal de seis kilómetros que conduce al viaducto en construcción. Nada más fácil que llevar el tren por allí si un cómplice hacía los oficios de guarda aguja, dirigiendo al tren por la vía de Nanking. Después, desde que la señal indicó que tal maniobra había sido hecha, no quedaba más que correr a la plataforma de la locomotora, asesinar al maquinista y al fogonero, y huir aprovechando la lentitud de la marcha y dejando la máquina bien caldeada para que tomase pronto toda su velocidad. Y ahora es indudable que esos canallas, dignos de los tormentos más refinados de la justicia china, se dirigen a toda prisa hacia el valle Tjou. Allí, entre los restos del tren, esperan encontrar los quince millones en oro y piedras preciosas, y favorecidos por la oscuridad, podrán llevarse el tesoro, consumando de este modo su espantoso crimen.

Pues bien: no sólo no conseguirán su propósito, sino que su crimen les costará la cabeza, y será poco. Kinko y yo sabemos lo que ha pasado; y yo lo diré, ya que Kinko no puede decirlo...

Sí; mi resolución está tomada... Lo diré todo... después de haber visto a Zinca... Conviene que se prepare a la pobre joven para este golpe... No quiero que la noticia escueta la hiera como un rayo... Sí. Mañana, en cuanto lleguemos a Pekín...

Después de todo, si atendiendo a esta razón no debo aún dar publicidad a lo que concierne a Kinko, puedo, por lo menos denunciar a Faruskiar, Ghangir y los cuatro mogoles, sus cómplices... Puedo decir que los he visto atravesar el furgón, que los he seguido, que he oído lo que hablaban en la plataforma, que he oído los gritos de los infelices asesinados; que yo entonces he vuelto hacia los vagones gritando: «¡Atrás! ¡Todo el mundo atrás!».

Pero hay más; porque como pronto va a verse, otro, cuyas sospechas justas se han cambiado en certeza, sólo espera una ocasión para denunciar a Faruskiar.

En este momento estamos todos en grupo a la cabeza del tren; unos



veinte viajeros, entre ellos el Mayor Noltitz, el barón alemán, el Sr. Caterna, Fulk Ephrinell, Pan-Chao y Popof.

No hay que decir que la guardia china, fiel a su consigna, ha quedado junto al vagón del tesoro, que ninguno de ellos se atrevería a abandonar. El empleado del último furgón acaba de traer los faroles de cola, y a su potente luz puede verse en qué estado se encuentra la locomotora.

Si el tren no se ha detenido bruscamente, lo que, dada la velocidad que llevaba, hubiese producido la destrucción total, débese a que la explosión se ha producido en la parte superior y lateral de la caldera. Como las ruedas han resistido, la locomotora ha continuado corriendo lo suficiente para que la velocidad disminuyese paulatinamente. El tren, pues, se ha parado por sí mismo.

De la caldera y de sus accesorios, sólo quedan informes restos; ni chimenea, ni campana, ni caldera, todo esto reventado; tubos rotos y torcidos...; todo un montón de tubos, cilindros y vías desarticuladas; huellas de aquel cadáver de hierro. También el ténder ha quedado inservible; los depósitos de agua, desfondados; el cargamento de carbón esparcido por la vía. Lo verdaderamente milagroso es que casi no haya sufrido daño el furgón de equipajes.

Y ante los terribles efectos de esta explosión, comprendo que no ha habido posibilidad de salvación para el joven rumano, que ha debido ser hecho pedazos, y así es que no es extraño que no haya encontrado rastro alguno de él en los cien metros de vía que he recorrido.

Al principio, todos contemplamos aquel desastre en silencio; después empiezan los comentarios:

—Es muy cierto, dice uno de los viajeros, que nuestro maquinista y nuestro fogonero han perecido en la explosión.

—¡Infelices! —responde Popof. Pero me pregunto: ¿cómo el tren ha podido ir por la vía Nanking, y cómo ellos no lo han notado?

—La noche es muy oscura, dice Fulk, y el maquinista no habrá podido ver que la aguja había sido cambiada.

—Es la única explicación posible, porque de lo contrario hubiesen tratado

de detener el tren, y no de aumentar su velocidad, como lo han hecho.

—Pero, en fin, dijo Pan-Chao, ¿cómo se concibe que el enlace con Nanking estuviera libre, no estando acabado el viaducto de Tjou?

La aguja, pues, ha sido movida.

—Esto está fuera de duda, responde Popof; y probablemente será debido a la negligencia ...

—No, sino a mala intención, replica Fulk Ephrinell. Ha habido un delito, un delito premeditado para conseguir la destrucción del tren y la muerte de los pasajeros.

—¿Y con qué objeto? —pregunta Popof.

—¡Con el objeto de robar el tesoro imperial! —exclama Fulk Ephrinell. ¿Olvida usted acaso que esos millones son una tentación para los malhechores? ¿No ha sido para robar ese tesoro por lo que nuestro tren ha sido atacado entre Tchertchen y Tcharkalyk?

El americano no podía decir cosa más verdadera.

—De modo, dice Popof, que usted piensa que, después de la agresión de Ki-Tsang, otros bandidos...

Hasta entonces el Mayor Noltitz no había tomado parte en esta conversación... Más he aquí que interrumpe a Popof y dice, levantando la voz para ser oído por todos:

—¿Dónde está el Sr. Faruskiar?

Todos se vuelven para buscar al administrador de la Compañía.

—¿Dónde está su compañero Ghangir? —añade el Mayor. Nadie responde.

—¿Dónde están los cuatro mogoles que ocupaban el último vagón?  
—vuelve a preguntar Noltitz.

Ninguno de ellos está presente.

Se llama al Sr. Faruskiar por segunda vez.

El Sr. Faruskiar no acude al llamamiento.

Popof penetra en el vagón donde habitualmente estaba este personaje. El vagón está vacío.

¿Vacío?... No. Sir Francis Trevellyan está tranquilamente sentado en su sitio, extraño por completo a lo que pasa. ¿Acaso puede importarle al *gentleman*? ¿No está él siempre diciendo que estos ferrocarriles rusochinos son el colmo del abandono y del desorden?

¡Una aguja movida no se sabe por quién! ¡Un tren que toma una falsa vía!  
¡Qué Administración tan ridícula como moscovita!

—Pues bien, dice entonces el Mayor Noltitz; el bandido que ha lanzado el tren sobre la vía Nanking, el que ha querido precipitarle al fondo del valle de Tjou, para apoderarse del tesoro imperial, es Faruskiar.

—¡Faruskiar! —exclaman los viajeros.

La mayor parte rehúsa prestar fe a la acusación formulada por el Mayor Noltitz.

—¡Cómo! —dice Popof: ¡cómo ha de ser ese administrador de la Compañía que tan valientemente se condujo durante el ataque de los bandidos, y que dio muerte por su mano a Ki-Tsang, el jefe de aquellos!...

Entonces me decido a hablar.

—El Mayor no se engaña dijo... Éste buen golpe ha sido preparado por Faruskiar.

Y en medio de la estupefacción general, cuento todo lo que sé, todo lo que la casualidad me ha hecho conocer. Digo cómo he sorprendido el plan de Faruskiar y de los dos mogoles, cuando ya era tarde para impedir su ejecución, aunque no hablo nada de lo que concierne a la intervención de Kinko. Cuando llegue el momento sabré hacerle justicia.

A mis palabras sucede un coro de maldiciones y amenazas. ¡Cómo! ¡Ese señor Faruskiar! ¡Ese altivo mogol! ¡Ese funcionario que tanto nos ayudó!... ¡No!... ¡Imposible!

Pero es preciso rendirse a la evidencia... ¡Yo lo he visto! ¡Yo lo he oído!... Y yo afirmo que Faruskiar es el autor de esta catástrofe, en la que debía perecer todo nuestro tren; que él es el bandido más miserable de cuantos ha habido en el Asia Central.

—Ya lo ve usted, Sr. Bombarnac: mis primeras sospechas no me habían engañado, me dice aparte el Mayor Noltitz.

—Eran demasiado verdaderas, he respondido, y convengo, sin falsa vergüenza, en que me he dejado engañar por el aspecto de ese abominable canalla.

—Sr. D. Claudio, añade Caterna, que acaba de reunirse con nosotros, haga usted una novela de este caso, y verá cómo se la considera inverosímil.

El Sr. Caterna tiene razón; pero por inverosímil que ello sea, ha sucedido. Además, para todos, excepto para mí, que estoy en el secreto de Kinko, hay que considerar como un milagro el que la locomotora haya sido detenida al borde del abismo, por aquella explosión providencial.

Ahora que todo peligro ha desaparecido, se trata de tomar inmediatamente las medidas necesarias a fin de llevar los vagones del tren a la línea de Pekín.

—Lo más sencillo, dice Popof, es que alguno de nosotros ayude.

—Cuenta usted conmigo, exclama el Sr. Caterna.

—¿Qué es preciso hacer? —he añadido.

—Ir a la estación más próxima, responde Popof, la de Fuen-Choo, y desde allí telegrafiar a la estación de Tai-Youan a fin de que envíen una locomotora de socorro.

—¿A qué distancia está esa estación de Fuen-Choo? —pregunta Fulk Ephrinell.

—A unos seis kilómetros del empalme de Nanking, responde Popof, y la estación de Fuen-Choo, a cinco kilómetros de allí.

—Once kilómetros, dice el Mayor, para unos buenos andarines, es asunto

de hora y media. Antes de tres horas la máquina expedida de Tai-Youan puede unirse al tren detenido. Estoy presto a partir.

—También yo, dice Popof, y me parece conveniente que vayamos algunos más. ¿Quién sabe si nos encontraremos en el camino a Faruskiar y a sus mogoles?

—Tiene usted razón, Popof, responde el Mayor Noltitz; y además iremos bien armados.

Esto no es más que por prudencia, porque los bandidos, que se habrán dirigido hacia el viaducto de Tjou, no deben de estar lejos. Desde que vieran que su golpe ha fallado, se apresurarían a huir. Siendo solamente seis, no es de presumir que osaran atacar a cien viajeros, sin contar los soldados chinos que guardan el tesoro imperial.

Unos doce de nosotros, entre los que se encuentran Caterna, Pan-Chao y yo, nos ofrecemos a acompañar al Mayor Noltitz. Pero de común acuerdo aconsejamos a Popof que no abandone el tren, asegurándole que haremos lo necesario en Fuen-Choo.

Así, pues, armados de puñales y de revólvers, y a la una y media de la mañana, seguimos la vía que sube hacia la bifurcación de las dos líneas, caminando tan rápidamente como la oscuridad de la noche lo permitía.

En menos de dos horas llegamos a la estación de Fuen-Choo, sin haber tenido ningún mal encuentro. Evidentemente, Faruskiar se ha vuelto atrás. Será, pues, de cuenta de la policía china el apoderarse de este bandido y de sus cómplices. ¿Lo conseguirá? Lo espero, aunque sin creerlo demasiado.

En la estación, Pan-Chao se avista con el jefe, el que hace pedir por telégrafo que se envíe inmediatamente una locomotora de Tai-Youan al empalme de Nanking.

Son las tres, y el día comienza a aparecer; regresamos a la bifurcación a esperar la locomotora. Tres cuartos de hora después, lejanos silbidos la anuncian, y llega al fin al punto de enlace de las dos líneas. Una vez que estamos en el ténder, la locomotora se pone en marcha, y media hora más tarde se ha enlazado al tren.

La luz del día permite ver claramente. Sin decir nada a nadie, me pongo a buscar el cuerpo de mi pobre amigo Kinko, y ni aun restos encuentro.

Como no es posible colocar la locomotora a la cabeza del tren, pues no existe en este lugar ni doble vía ni placa giratoria, se decide que marchará detrás, empujando el tren hasta la bifurcación, después de haber abandonado el tender y la máquina, que están inservibles. De aquí resultará que el furgón en el que está colocado el cajón vacío del infortunado rumano, irá a la cola de nuestro tren.

Parte éste, y media hora después llegamos a la aguja de la gran línea de Pekín.

Afortunadamente, no ha sido preciso volver a Tai-Youan, lo que nos ha evitado hora y media de retraso. Antes de pasar la aguja, la locomotora se ha puesto en dirección a FuenChoo; después los vagones han sido colocados uno a uno pasada la bifurcación, y el tren ha quedado en las condiciones normales. Desde las cinco corremos con la marcha reglamentaria al través de la provincia de Petchili.

Nada tengo que decir acerca de esta última jornada de nuestro viaje, durante la que nuestro maquinista chino no ha intentado ganar el tiempo perdido. Pero si a nosotros nos importan poco unas horas de más o de menos, no le sucede lo mismo al barón de Weisschnitzerdörfer, que debe tomar en Tien-Tsin el paquebote de Yokohama.

En efecto: cuando llegamos, a eso del medio día, hacía ya tres cuartos de hora que el paquebote había partido, y cuando aquel andarín del globo, alemán, rival de Bly y de Bisland, se precipita al andén de la estación, recibe la noticia de que el dicho paquebote salía en aquel momento de la embocadura del Pei-Ho y llegaba a alta mar.

¡Infortunado viajero! Nadie se asombre, pues, de que, empleando el estilo del señor Caterna, nuestro tren sufra una andanada a estribor y babor de juramentos teutónicos del barón. ¡Y, francamente, tiene el derecho de echar pestes en su lengua natal!

Un cuarto de hora hemos permanecido en Tien-Tsin. Que me perdonen los lectores de *El Siglo XX* si no he podido visitar esta ciudad de quinientos mil habitantes, la villa china y sus templos, el barrio europeo donde se concentra el movimiento comercial, los muelles de Pei-Ho, que cruzan

barcos chinos. ¡Culpa es ésta de Faruskiar, y solamente por haber impedido mis funciones de corresponsal merece los suplicios del más cruel de los verdugos de la China!

Ningún incidente en las últimas etapas de nuestro viaje. ¡Lo que más me entristece es el pensamiento de que no voy con Kinko, de que la caja está vacía! ¡Y yo que me había comprometido a acompañarle a casa de la señorita Zinca Klork!... ¿Cómo diré a esta desgraciada joven que su novio no ha llegado a la estación de Pekín?

En fin, todo tiene su término en este mundo, hasta un viaje de seis mil kilómetros por la línea del Gran Transasiático, y después de una marcha de trece días, nuestro tren se detiene a las puertas de la capital del Celeste Imperio.

## XXVI

—¡Pekín!... ¡Todo el mundo a tierra! —grita Popof.

El señor Caterna, con un gracejo puramente parisién, responde:  
—Vamos... ¡si será broma!

Todo el mundo baja. Son las cuatro de la tarde.

Para gentes fatigadas por trescientas doce horas de viaje, no es éste el momento de ir a recorrer la población, es decir, las cuatro poblaciones encajonadas unas en otras. Por otra parte, como he de permanecer durante algunas semanas en esta capital, tengo tiempo sobrado para visitarla.

Lo esencial es hallar una fonda donde se encuentre un alojamiento pasable. Según los informes, hay lugar de creer que el Hotel de los Diez Mil Sueños, próximo a la estación, nos proporcionará un albergue en relación con nuestras costumbres occidentales.

Dejo para el siguiente día mi visita a la señorita Zinca Klork. Iré a su casa antes que la caja le haya sido enviada, y demasiado pronto, ¡pues que será para darle la noticia de la muerte de su novio!

El Mayor Noltitz se albergará en el mismo hotel que yo. No tengo, pues, que despedirme de él, como tampoco de los señores Caterna, que cuentan con permanecer aquí quince días antes de partir para Shangai. En cuanto a Pan-Chao y al doctor Tio-King, un carruaje les espera para conducirles al *yamen*, habitado por la familia del joven chino. Mas nos volveremos a ver. Unos amigos no se separan con un simple adiós, y el apretón de manos que le doy al bajar del vagón, no será el último.

El señor y la señora Ephrinell muestran gran prisa por abandonar la estación, a fin de dedicarse a sus negocios, que les obligan a buscar alojamiento en el barrio del comercio de la ciudad china. Pero, al menos, no se irán sin recibir nuestra despedida. Así, pues, el Mayor y yo nos



acercamos a esta amable pareja, y cambiamos los cumplidos propios del caso.

—¡Al fin, digo a Fulk Ephrinell, las cuarenta y dos cajas de la casa *Strong-Búlbul and Co.* han llegado a buen puerto! Poco ha faltado para que la explosión de la locomotora haya roto vuestros dientes artificiales...

—Es verdad, señor Bombarnac, responde el americano; de buena se han escapado mis dientes. ¡Qué de aventuras desde nuestra salida de Tifus! Decididamente, este viaje ha sido menos monótono de lo que yo imaginaba.

—Y además, añade el Mayor; que se ha casado usted en el camino... si no me engaño.

—*Wait a bit!* —dice el *yankee* en un tono singular... Con permiso... Tenemos mucha prisa.

—No queremos deteneros, señor Ephrinell, he respondido; y tanto a mistress Ephrinell como a usted, les decimos: Si ustedes lo permiten, ¡hasta la vista!

—¡Hasta la vista! —responde esta inglesa americanizada, más seca aún a la llegada que en la partida. Después, volviéndose, añadió:

—Yo no puedo esperar, señor Ephrinell.

—Ni yo, mistress, responde el *yankee*.

—¡Señor!... ¡Mistress!... ¡Vamos! ¡Ya no se llaman Fulk y Horacia!

Y entonces, sin que él la ofrezca el brazo, franquean la puerta de salida. Me parece que el corredor toma la derecha, mientras que la corredora toma la izquierda. Después de todo, así lo exige su negocio.

Queda mi número 8, sir Francis Trevellyand, el personaje mudo, que no ha dicho una sola palabra en esta comedia, quiero decir, durante todo el viaje. Desearía oír el metal de su voz, aunque no fuese más que un segundo.

¿Eh?... Si no me engaño, me parece que esa ocasión va a presentarse ahora mismo.

En efecto: el flemático *gentleman* está allí, paseando su mirada desdeñosa por los vagones. Acaba de sacar un cigarro de su petaca de piel amarilla. Mas cuando saca su caja de cerillas, nota que está vacía.

Precisamente tengo encendido mi cigarro, un excelente londres elegido, y le fumo con la beatífica satisfacción de un fumador, con el sentimiento de un hombre que no encontrará cosa parecida en toda la China.

Sir Francis Trevellyand ha visto lumbre en la punta de mi cigarro, y avanza hacia mí.

Pienso que me va a pedir fuego, o lumbre, como dicen los ingleses, y espero el *some light* tradicional.

El *gentleman* se limita a tender su mano, y, maquinalmente, le presento mi cigarro.

Le coge con el pulgar y el índice, hace caer la blanca ceniza, y enciende el suyo; y pienso entonces que si no he oído el *some light*, voy a oír el *thank you, sir*.

Nada. Después de dar algunas chupadas a su cigarro, sir Francis Trevellyand arroja negligentemente el mío sobre el andén. Después, sin saludar, se aleja con paso mesurado, y abandona la estación.

¡Cómo! ¿No le ha dicho usted nada? No. Quedo como un estúpido. No he tenido ni una palabra, ni un gesto. He quedado completamente estupefacto ante esta impolítica ultrabritánica, mientras el Mayor Noltitz no ha podido contener una franca carcajada.

—¡Ah!... ¡Si vuelvo a encontrar a este *gentleman*! ¡Pero nunca he vuelto a ver a sir Francisc Trevellyand de Trevellyand-Hall Trevyllanshire!

Media hora después estamos instalados en el Hotel de los Diez Mil Sueños. Allí se nos sirve una comida confeccionada conforme a las reglas de la inverosímil cocina celeste. Terminada la comida, desde la segunda vigilia, para emplear el lenguaje chino, acostados en lechos demasiado estrechos y en cuartos poco confortables, nos dormimos, no con el sueño del justo, pero sí con el sueño de los derrengados, que es lo mismo.

No me despierto antes de las diez, y tal vez hubiese dormido toda la mañana, a no acordarme que tenía un deber que cumplir. ¡Y qué deber! Ir

a la Avenida Cha-Coua, antes que la funesta caja haya sido remitida a su destinatario, la señorita Zinca Klork.

Me levanto, pues. ¡Ah! Si Kinko no hubiese sucumbido, yo volvería a la estación; hubiera asistido, como le había prometido, a la descarga del cajón: hubiera vigilado para qué fuese acondicionado como era menester sobre el camión; le hubiera acompañado hasta la Avenida Cha-Coua; yo mismo hubiera ayudado a transportarle a la habitación de la señorita Zinca Klork. ¡Y qué doble explosión de alegría cuando el prometido saltasé por la tapa para caer en los brazos de la linda rumana!

Pero no. Y aunque la caja llegará, llegará vacía: ¡vacía como un corazón del que toda la sangre ha escapado!

Salgo del Hotel de los Diez Mil Sueños hacia las once; llamo al conductor de uno de esos carruajes chinos, que parecen palanquines con ruedas; le doy las señas de la señorita Zinca Klork, y heme en camino.

Ya se sabe que entre las dieciocho provincias de la China, la de Pet-chili ocupa la posición septentrional. Formada de nueve departamentos, tiene por capital a Pekín, o de otro modo, Chim Kin-Fo, nombre que significa «ciudad de primer orden que obedece al cielo».

No sé si esta capital obedece realmente al cielo; pero sí sé que obedece a las leyes de la geometría rectilínea. Hay cuatro villas cuadradas o rectangulares, unas en otras; la villa China, que contiene la villa Tártara; la que contiene la villa Amarilla o Houng-Tching; la que contiene la villa Roja, o Tsen-Kai-Tchirtg, es decir, la villa prohibida.

En este recinto simétrico de seis leguas, hay más de dos millones de habitantes, tártaros o chinos, llamados los germanos del Oriente, sin hablar de algunos millares de mogoles y de tibetanos.

Que hay un numeroso va y viene de pasajeros por las calles, lo conozco en los obstáculos que mi carruaje encuentra a cada paso; mercaderes ambulantes, carretas pesadamente cargadas, mandarines con su brillante séquito. Y no hablo de esos abominables perros vagabundos, mitad chacales, mitad lobos, pelados, de mirada traidora, fauces amenazadoras, que no tienen más alimento que inmundos desperdicios, y que aborrecen a los extranjeros. Afortunadamente no voy a pie, y no tengo nada que hacer ni en la villa Roja, donde está prohibido penetrar, ni en la villa Amarilla, ni

tampoco en la Tártara.

La villa China forma un paralelogramo rectangular, dividido de Norte a Sur por la Gran Avenida, yendo de la puerta Houg-Ting a la puerta Tien, y atravesado de Este a Oeste por la Avenida Cha-Coua, que va de la puerta de este nombre a la puerta Couan-Tsa. Con esta indicación nada más fácil que encontrar la morada de la señorita Zinca Klork, pero nada menos cómodo que dirigirse a ella, teniendo en cuenta los obstáculos de las calles de este primer recinto. En fin, un poco antes del mediodía llego a mi destino. El carruaje se detiene delante de una casa de modesta apariencia, que está ocupada por artistas que trabajan en su casa, la mayor parte de los cuales son extranjeros, según indican los rótulos.

En el primer piso, cuyas ventanas dan a la Avenida, es donde vive la joven rumana, la que, no debe olvidarse, después de haber aprendido su oficio de modista en París, ha venido a ejercerlo en Pekín, donde ya ha conseguido cierta clientela.

Subo a este primer piso. Leo en la puerta el nombre de la señorita Zinca Klork. Llamo. Me abren.

Héme en presencia de una joven verdaderamente encantadora, como decía Kinko. Es una rubia de veintidós a veintitrés años, con ojos negros de tipo rumano, cuerpo agradable y fisonomía graciosa y sonriente. En efecto: ¿no está Zinca informada de que el tren del Gran Transasiático está en la estación desde la víspera por la tarde, a pesar de las peripecias del viaje, y no espera a su prometido de un momento a otro?

¡Y yo... con solo una palabra, voy a desterrar esta alegría, a hacer desaparecer esta sonrisa!

La señorita Zinca Klork queda muy sorprendida al ver a un extraño en el umbral de su puerta. Como ha vivido algunos años en Francia, no tarde en conocer que soy francés, y me pregunta qué es lo que la proporciona el placer de verme.

Es preciso que medite bien mis palabras, porque con mis revelaciones acaso podría causar hasta la muerte a la pobre joven.

—Señorita Zinca... dije.

—¡Sabe usted mi nombre! —exclama.

—Sí, señorita. He llegado ayer en el tren del Gran Transasiático.

La joven palidece; sus ojos se turban. Es evidente que hay motivo para temer. Kinko ha sido sorprendido en el cajón... El fraude ha sido descubierto... Él está preso ...

Me apresuro a añadir:

—Señorita Zinca... ciertas circunstancias me han puesto al corriente... del viaje de un joven rumano...

—¡Kinko... mi pobre Kinko!... ¿se le ha descubierto? —responde ella con voz temblorosa.

—No, no... digo yo balbuceando. Nadie sabe nada, a no ser yo... Yo le he visitado con frecuencia... en su furgón... por la noche... Hemos llegado a ser dos compañeros... dos amigos... Yo le llevaba algunas provisiones...

—¡Oh, gracias, caballero! —dijo la señorita Zinca cogiéndome las manos. Con un francés, Kinko estaba seguro de no ser entregado, y hasta de recibir auxilio. ¡Gracias, gracias!

Cada vez me siento más espantado del encargo que tengo que cumplir con esta joven.

—¿Y nadie ha sospechado jamás la presencia de mi querido Kinko? —me pregunta.

—Nadie.

—¡Qué quiere usted, caballero! No somos ricos. Kinko sin dinero allí... en Tiflis... y yo no tenía aún lo bastante para enviarle el precio del viaje... Pero, en fin, ya está aquí. Él se procurará trabajo, pues es un buen obrero, y cuando podamos reembolsar a la Compañía...

—Sí... ya sé... ya sé.

—Además, que vamos a casarnos, caballero: ¡le quiero tanto y me paga tan bien! ¡Nos hemos conocido en París! ¡Estaba tan obligado por mí! Cuando él estaba de regreso en Tiflis, le he rogado tanto que viniese, que

ha ideado encerrarse en una caja. ¡El pobre debía estar muy mal!

—Pero... señorita Zinka... pero ...

—¡Ah!... Tendré mucho placer en pagar el porte de mi querido Kinko.

—Sí, pagar el porte ...

—¿Tardará ya mucho?

—No... y a la tarde, sin duda...

No sabía ya qué responder.

—Caballero, me dice Zinka; Kinko y yo debemos casarnos, cumplidas las formalidades del caso... y si no es abusar de la amabilidad de usted, nos haría un gran honor asistiendo a la boda...

—¡A la boda de ustedes! Seguramente. Se lo he prometido a mi amigo Kinko. ¡Pobre joven! No puedo yo dejarla en semejante situación.

—Señorita Zinka, Kinko ...

—¿Ha sido él quien le ha suplicado a usted venga a prevenirme de su llegada?...

—Sí, señorita. Pero comprenda usted... Kinko está bastante fatigado... después de tan largo viaje...

—¡Fatigado!

—¡Oh! ¡No se asuste usted!

—¿Quizás está enfermo?

—Sí... un poco enfermo.

—Entonces... yo voy. Es preciso que le vea... Caballero, se lo suplico a usted. Acompañeme a la estación ...

—No; eso sería una imprudencia, señorita Zinka... ¡Quédese usted aquí... quédese usted!

Zinca Klork me mira fijamente.

—¡La verdad, caballero, la verdad! No me oculte nada. Kinko ...

—Sí... Tengo qué comunicar a usted una triste nueva...

Zinca desfallece, sus labios tiemblan, apenas puede hablar.

—¡Ha sido descubierto! —dice. ¡Es conocido el fraude! ¡Está preso!

—¡Pluguiera el cielo que así fuese, señorita!... Hemos tenido accidentes... en el camino... el tren ha estado a punto de perecer. Una espantosa catástrofe...

—¡Ha muerto!... ¡Kinko ha muerto!...

La desdichada Zinca cae sobre una silla, y para emplear la fraseología de los celestes, sus lágrimas corren como la lluvia en noche de otoño. ¡Jamás he visto nada tan lamentable! Pero es preciso no dejar en este estado a la pobre joven. Va a perder el conocimiento. No sé donde estoy... La cojo las manos... Repito:

—Señorita Zinca... señorita Zinca...

En este momento, delante de la casa, se produce un gran tumulto. Se oyen algunos gritos, acompañados de rumores de la multitud, y en medio de este tumulto una voz... ¡Gran Dios!... ¡No me engaño!... ¡Es la voz de Kinko!... ¡La he reconocido!... ¿Estoy en mi juicio?...

Zinca, que se ha levantado, se precipita hacia la ventana, la abre... y los dos miramos.

Un camión se ha parado ante la puerta. El cajón con sus múltiples inscripciones de alto, bajo, frágil, espejos, cuidado con la humedad, está allí, medio roto: el camión acababa de chocar contra una carreta en el instante en que se descargaba la caja... Esta ha rodado por el suelo desfondada... y Kinko ha salido de allí como el monigote de una caja de sorpresa... pero vivo... ¡bien vivo!

¡No puedo dar crédito a mis ojos!... ¡Cómo!... ¡Mi joven rumano no ha perecido en la explosión! No; como voy a saberlo pronto de su boca, habiendo sido arrojado sobre la vía en el instante en que la caldera

estallaba, quedóse al principio inerte; después, viendo que estaba ileso, un verdadero milagro, se escondió hasta que pudo volver al furgón sin ser visto. Yo, que le había buscado inútilmente, no dudé un momento de que había sido la primera víctima de la catástrofe, y veáse ¡oh ironía de suerte!, después de haber escapado de dos peligros, el ataque de los bandidos y la terrible explosión, he aquí que un accidente tonto, el choque de una carreta en medio de una calle de Pekín, echa por tierra todo lo ganado hasta entonces de su viaje... Fraudulento... sea; pero verdaderamente no encuentro palabras con que calificar la energía desplegada por el joven.

El conductor, al ver aquel ser vivo que salta de la caja, no puede contener sus gritos, y la multitud se amontona. Descúbrese el fraude. Llegan los agentes de la policía. ¿Y qué va a hacer aquel pobre hombre que no sabe una palabra del chino, y no puede, por tanto, expresarse más que por mímica? Así es que no le comprenden... ¿Ni qué explicación hubiese podido dar? Allí, junto a él, estábamos Zinca y yo.

—¡Zinca mía! ¡Querida Zinca!, exclamó oprimiendo a la joven contra su corazón.

—¡Kinko mío!, responde ella mezclando sus lágrimas con las del rumano.

—¡Señor Bombarnac! —dice el pobre muchacho, cuya única esperanza está en mi intervención.

—Kinko, le he dicho; no se desconsuele usted. Cuente usted conmigo. Lo principal es que no haya usted muerto como creíamos.

—¡Ah!... ¡Más me hubiese valido! —murmuró.

—¡Error! Todo es preferible a la muerte; todo, aun la amenaza de caer prisionero, y en una prisión china...

Y tal fue lo que sucedió, a pesar de las súplicas de la joven, a las que uní las mías, sin conseguir hacerme comprender, entretanto que Kinko era arrastrado por los agentes de la policía entre las risas y aullidos de la multitud.



¡No, no le abandonaré!... Aunque tuviera que remover tierra y cielo no le abandonaré.

## XXVII

Nunca como en estas circunstancias puede emplearse con mayor propiedad la frase naufragar en el puerto; y habrá que permitirme que me sirva de ella: y sin embargo, de que un buque naufrague a la vista del puerto, no es preciso deducir que esté perdido. Convengo en que, en el supuesto de que sean ineficaces mis gestiones y las de mis compañeros de viaje, la libertad de Kinko estará comprometida; pero vive, y esto es lo esencial.

Lo importante es no perder un momento, porque si bien la policía china deja mucho que desear, por lo menos es pronta y expedita. Tan pronto cogido, tan pronto colgado; y ni en figura es posible que se cuelgue a Kinko.

Ofrezco el brazo a la señorita Zinca, la conduzco a mi carruaje, que rápidamente nos lleva al Hotel de los Diez Mil Sueños. Allí me encuentro al mayor Noltitz y a los señores Caterna, y para más dicha a Pan-Chao sin el doctor Tio-King aquella vez. El joven chino tendrá mucho gusto en ser nuestro intérprete cerca de las autoridades chinas.

Entonces, y en presencia de la desconsolada Zinca, comunico a mis compañeros todo lo relativo al rumano; en qué condiciones ha viajado y cómo le conocí en el camino. Les hago presente que si bien ha defraudado a la Compañía del ferrocarril del Gran Transasiático, gracias a este fraude pudo tomar el tren en Ouzoun-Ada, y si no le hubiese tomado, estaríamos actualmente en los abismos del valle Tjou...

Después detallo los hechos que yo sólo conozco: cómo yo sorprendí al bandido Faruskiar en el momento en que iba a consumir su crimen; y cómo Kinko, con peligro de su vida y sangre fría y valor sobrehumanos, cargando de combustible el hogar de la locomotora, echándose sobre las válvulas, consiguió detener el tren, haciendo estallar la máquina.

¡Qué explosión de ¡oh! y ¡ah! exclamativos cuando he acabado mi relación! Caterna no puede contener un ímpetu de gratitud un tanto teatral,

y grita:

—¡Hurra por Kinko! ¡merece una condecoración!

Mientras el Hijo del Cielo acuerda conceder a este héroe un dragón verde, la señora Caterna coge las manos de Zinca, la atrae a su pecho, la besa sin poder detener sus lágrimas, como si estuviese representando una escena. Aquello era el capítulo final de una novela de amores...

Pero vamos a lo más importante, y cómo grita el señor Caterna... ¡Todo el mundo en escena para el quinto acto! Este quinto acto del obligado desenlace en los dramas.

—No podemos dejar condenar a ese bravo mozo, dice el Mayor Noltitz. Es preciso que vayamos a ver al director del Gran Transasiático, que en cuanto conozca los hechos, será el primero en interponer su influencia.

—Sin duda, he dicho, porque no se puede poner en duda que Kinko, al salvar el tren, ha salvado a todos los viajeros...

—Y el tesoro imperial, añade Caterna. Los millones de S. M...

—Nada más cierto, dice Pan-Chao. Pero, por desgracia, Kinko ha caído en manos de la policía... le han conducido a una prisión, y es muy difícil salir de una prisión china.

—Vamos, pues... Corramos a casa del director de la Compañía, he respondido.

—Vamos a ver, dice la señora Caterna: ¿no podríamos entre todos pagar el precio del billete del joven?

—Tal proposición te honra mucho, Carolina, exclama el actor llevándose la mano al pecho.

—Señores, dice Zinca con los ojos llenos de lágrimas. Salven ustedes a mi novio. ¡Qué no le condenen, por Dios!

—Sí... niña, sí, corazón mío, se le salvará; y si es preciso, hasta daremos una función en beneficio suyo, dice la señora Caterna.

—¡Bravo, Carolina, bravo!, exclama su marido aplaudiendo con el vigor de

un jefe de claque.

Dejamos a la joven entregada a las caricias tan exageradas como sinceras de la excelente actriz. Esta no quiere abandonarla, declarando que la considera como a una hija y que la defenderá como una madre, Pan-Chao, el Mayor Noltitz, el señor Caterna y yo volvemos a la estación, donde están las oficinas del director del Gran Transasiático.

El director está en su despacho, y a la petición de Pan-Chao se nos introduce junto a él.

Es un chino, en toda la acepción de la palabra, capaz de todas las chinerías administrativas. Un funcionario que funciona, creedlo, y que supera en esto a sus colegas de la vieja Europa.

Pan-Chao le refiere el asunto; y como el director comprende bastante bien el ruso, el Mayor y yo pudimos tomar parte en la discusión. ¡Sí! Porque la hubo... Aquel inverosímil chino no vacila en sostener que el caso de Kinko es de los más graves... ¡Un fraude efectuado en tales condiciones!... ¡En un trayecto de seis mil kilómetros!... ¡Una defraudación que perjudica a la Compañía y a sus accionistas en mil francos!

A este chino le respondemos que todo es verdad, pero que considerase cual no hubiese sido la pérdida si el defraudador no estuviera en el tren, puesto que, con riesgo de su vida, había salvado, no tan sólo el material, sino también la vida de los viajeros...

Pues bien: ¿creerán ustedes que este hombre, que parece un mono de porcelana, nos da a entender que desde cierto punto de vista mejor hubiese sido tener que lamentar la muerte de cien víctimas?

Sí... Conocemos el sistema; perezcan las colonias y todos los viajeros de un tren, antes que un príncipe.

En suma, que nada hemos podido obtener: la justicia seguirá su procedimiento contra Kinko el defraudador.

Al retirarnos, Caterna se despachó a su gusto vertiendo sobre aquel imbécil todo su vocabulario de marina y bastidores. ¿Qué hacer?

—Señores, dice Pan-Chao. Sé cómo pasan las cosas en Pekín y en el Celeste Imperio. Entre la detención de Kinko y su comparecencia ante el

juez del distrito, encargado de conocer de estos delitos, no transcurrirán dos horas; y no solamente será condenado a prisión, sino también a la paliza.

—¡La paliza! ¿Cómo aquel idiota Zizel de *Si j'étais Roi!*? —exclama el actor.

—Precisamente, responde Pan-Chao.

—¡Hay que impedir esa ignominia! —dice el Mayor Noltitz.

—Lo intentaremos, al menos, responde Pan-Chao. En mi opinión debemos comparecer ante el tribunal, donde intentaré defender al novio de la encantadora rumana. Y que pierda yo la *fazz* si no le saco del trance con bien.

Indudablemente es el mejor partido que podemos adoptar. Salimos de la estación, tomamos por asalto un vehículo, y en veinte minutos llegamos ante la casuca donde funciona el tribunal del distrito.

Rápidamente ha circulado la noticia de que un hombre metido en un cajón ha hecho gratis el viaje de Tifus a Pekín. La muchedumbre se agolpa. Todos quieren verle. No saben que se trata de un héroe.

Allí estaba nuestro valiente compañero, entre dos agentes amarillos como el membrillo. Aquellos dos hombres, que parecen dos dogos, están dispuestos a la orden del juez, a volverse a llevar a la prisión a Kinko, y allí, en cumplimiento de la sentencia, a aplicarle algunas docenas de palos en las plantas de los pies, si es condenado a esta aflictiva pena.

Me asombra que un muchacho tan enérgico como Kinko se halle en este momento tan cariacontecido y tristón; pero en cuanto nos ve, su cara se ilumina con un rayo de esperanza.

El conductor del camión, apoyado con el testimonio de los agentes, cuenta lo sucedido a un pobre hombre que usa anteojos y que mueve la cabeza con un aire poco tranquilizador para el acusado, el cual, por su parte, tan inocente como un recién nacido, no puede defenderse, puesto que no sabe una palabra de chino. En este momento comparece Pan-Chao.

Nuestro compañero es hijo de un rico comerciante de Pekín, acreditado proveedor de los depósitos de té de Toung-Tien y de Soung-Foug-Cao.

Los movimientos de cabeza del juez se acentúan de una manera más simpática.

¡Oh qué ingenioso y conmovedor se muestra nuestro joven abogado! Cautiva al juez, conmueve al auditorio con la relación de aquel viaje cuyas peripecias narra, y ofrece reembolsar a la Compañía lo que se la debe...

Desgraciadamente el juez no puede consentir en ello... Ha habido, no sólo un daño material, sino un daño moral...

Pan-Chao cobra nuevos ánimos, y por más que no comprendemos nada de su discurso, adivinamos que habla del valor de Kinko, del heroísmo desplegado en obsequio de los viajeros, y, en fin, como supremo argumento expone que su cliente ha salvado el tesoro imperial.

¡Inútil elocuencia! No hay argumentos de fuerza ante juez tan despiadado, que en el transcurso de su larga carrera no ha absuelto a diez acusados. Tiene la bondad de perdonar la paliza al delincuente, pero le condena a seis meses de prisión, a más de la indemnización de daños y perjuicios a la Compañía del Gran Transasiático. Después, a una señal de aquella máquina de condenar, se llevan al pobre Kinko.

No se apiaden los lectores de *El Siglo XX* de la suerte del rumano. Aunque con esto pierda yo cien líneas de crónica, prefiero decir desde luego que todo se ha arreglado.

Al siguiente día Kinko hace su entrada triunfal en la casa de la Avenida Cha-Coua, donde nos hallábamos todos, y donde la señora Caterna prodigaba sus maternales consuelos a la desgraciada Zinca Klorck.

Los periódicos habían tomado por su cuenta aquel asunto; el Chi-Bao, de Pekín, y el Chinese-Times, de Tien-Tsin, habían solicitado la gracia del indulto para el joven rumano. Aquellas fervientes súplicas llegaron a los mismos pies del Hijo del Cielo, y hasta a los oídos imperiales. Por otra parte, Pan-Chao hizo llegar a su Majestad una exposición relatando los incidentes del viaje e insistiendo sobre el argumento de que sin la abnegación de Kinko, el oro y las piedras preciosas del tesoro hubieran caído en poder de Faruskiar y su gente; y ¡vive Buda! que esto vale otra cosa que seis meses de prisión.

Sí; esto valía quince mil *taels*, es decir, más de cien mil francos, y en un

rasgo de generosidad el Hijo del Cielo acababa de remitírselos, con el indulto, a Kinko.

Renuncio a describir la felicidad que la noticia, llevada por Kinko, causa a todos sus amigos, y en particular a la linda Zinca Klork. No hay lenguaje con que explicar estas cosas, aunque sea valiéndose de la lengua china, tan abundante en inverosímiles metáforas.

Los suscriptores de *El Siglo XX* van a permitir ahora que dé las últimas noticias que tengo respecto a los compañeros de viaje, cuyos nombres han figurado en mi cartera de corresponsal.

Números 1 y 2. Fulk Ephrinell y miss Horacia Bluett: no habiendo podido llegar a un arreglo sobre el tanto por ciento estipulado en su asociación matrimonial, se han divorciado tres días después de su llegada a Pekín. Es lo mismo que si su matrimonio no se hubiera celebrado, y la señora Ephrinell se ha quedado en señorita Bluett. ¡Quiera Dios que la seca inglesa pueda cosechar todas las cabelleras chinas, y el corredor pueda llenar todos los palacios del Celeste Imperio con sus dientes artificiales!

Número 3. El Mayor Noltitz. Se ocupa en las obras de un Hospicio que ha venido a fundar en Pekín, por cuenta del Gobierno ruso; y cuando ha llegado la hora de separarnos, ha comprendido que dejaba un verdadero amigo en estos lejanos países.

Números 4 y 5. Señores Caterna. Al cabo de tres semanas de permanencia en la capital del Celeste Imperio, el simpático actor y la encantadora actriz han partido para Sanghai, donde actualmente hacen las delicias de la colonia francesa.

Número 6. El barón Weisschnitzerdörfer, cuyo apellido inconmensurable escribo por última vez. No solamente este andarín del globo ha perdido el paquebot en Tien-Tsin, sino que un mes después ha perdido el de Yokohama; seis semanas después ha naufragado cerca del litoral de la Colombia Inglesa, y, por último, después de haber sufrido un descarrilamiento en la línea de San Francisco a Nueva York, ha dado la vuelta al mundo en ciento ochenta y siete días, en vez de treinta y nueve.

Números 9 y 10, Pan-Chao y el doctor Tio-King. ¿Qué os diré sino que Pan-Chao es siempre el parisién que conocéis, y que cuando viene a Francia comemos juntos en casa de Durand o en casa de Marguery? En

cuanto al doctor, no ha llegado a comer más que una yema de huevo por día, como su maestro Cornaro, el noble veneciano cuyo ejemplo espera seguir, viviendo hasta los ciento dos años.

Número 8, sir Francis Trevellyan, y número 12, señor Faruskiar. No he vuelto a ver al primero, que me debe una satisfacción por lo del cigarro, ni del otro he oído decir que le hayan colgado. Sin duda el ilustre bandido habrá presentado su dimisión de administrador del Gran Transasiático, y continuará su fructuosa carrera por las provincias mogólicas.

Por fin, Kinko, mi número 11. No necesito decir que mi número 11 se ha casado con la señorita Zinca; que la boda se ha celebrado con gran fausto. Todos hemos asistido a ella, y si el Hijo del Cielo dotó espléndidamente a Kinko, la joven rumana ha recibido un magnífico regalo de los viajeros del tren salvados por su novio.

He aquí la fiel narración de este viaje: he puesto cuanto he podido de mi parte para llenar mis deberes de corresponsal, y quiera Dios que la dirección de *El Siglo XX* se declare satisfecha, no obstante las torpezas que se saben.

En cuanto a mí, os diré que después de permanecer tres semanas en Pekín, he vuelto a Francia por mar.

Réstame ahora hacer una confesión penosa para mi amor propio: al día siguiente de mi llegada a la capital del Celeste Imperio, he recibido un telegrama, de contestación al mío de Lan-Tcheou, y concebido en los siguientes términos:

«Claudio Bombarnac. Pekín, China. —Dirección *Siglo xx* encarga su corresponsal Claudio Bombarnac presente cumplimientos y homenajes a heroico Faruskiar».

Pero siempre he sostenido que tal despacho no llegó a su destinatario, lo que me ha ahorrado la enojosa respuesta.