

# **A Carteira do Reporter**

**Julio Verne**

# Capítulo I

Ao chegar a Tbilisi, em 13 de maio, foi-me entregue um telegrama que trazia o seguinte endereço:

Claudius Bombarnac, repórter "Século XX"  
Transcaucásia.

O texto desse telegrama rezava:

*Tbilisi*

*De preferência, esteja 15 corrente Uzun-Ada, porto a leste litoral Cáspio, onde tomará comboio direto Grande Transasiático, entre fronteira Europa e capital Celeste Império. Transmita em crônicas durante viagem impressões recebidas falando com pessoas distinção possa encontrar e participando por telegramas ou cartas quaisquer incidentes conforme exigências moderna reportagem.*

*"Século XX" confia muito no zelo, inteligência, sagacidade seu correspondente, a quem abre crédito ilimitado.*

Ora, eu tinha chegado a Tbilisi pela manhã desse dia 13 de maio, contando demorar-me naquela cidade três semanas, para depois ir percorrer as províncias da Georgia, no duplo empenho de ser útil ao meu jornal e aos seus leitores.

A que imprevistas contingências tem de se sujeitar um repórter viajante!

Os caminhos de ferro moscovitas achavam-se ao tempo ligados com a linha georgiana de Toti-Tbilisi-Baku. Após um interessante e prolongado trajeto pelas províncias da Rússia Meridional, acabava de transpor o Cáucaso, formando tenção de permanecer alguns dias na capital da Transcaucásia. Vai senão quando, apanha-me de súbito o imperioso telegrama da administração do

Século XX, reduzindo à simples metade de um dia a minha estada em Tbilisi! Quer dizer que, apenas saído de um comboio, sou obrigado a meter-me noutro, sem tempo sequer para abrir a mala. Que se há de fazer? No propósito de informar bem o público, é preciso não descurar atualmente nenhuma das obrigações impostas à reportagem e à entrevista.

E, contudo, que largo pecúlio de estudos e de apontamentos que eu já tinha, com respeito à geografia e à etnologia da região transcaucasiana!

Valeu a pena indagar que o gorro de peles em forma de turbante, usado pelos montanhesees e cossacos, se chama papakha; que o roupão, franzido na cinta, onde se prendem as cartucheiras laterais, é designado pelo nome de tcherkesse, segundo uns, e de bechmet, segundo outros! Serve-me de muito o poder afirmar que o Georgiano e o Armênio cobrem a cabeça com um barrete cônico, em forma de pão de açúcar; que usam os mercadores a tulupa, espécie de sobretudo de pele de carneiro; e que os Curdos ou Parsees ainda se embuçam na burka, certa capa de tecido felpudo, que se torna impermeável por meio de um preparo!

E o toucado das belas georgianas, o tassakravi, feito de um pedaço de musselina, de uma fita leve e de véu de lã crespa, que tão graciosamente lhes emoldura o rosto?

E os seus vestidos de cores vivas e mangas muito abertas? E as suas roupas de baixo, atadas com tanta graça em torno dos quadris? E os seus casacos de veludo para Inverno, com guarnições de peles e alamares de oiro? E as suas mantilhas brancas para Verão, o tchadré, que elas cingem estreitamente ao busto com os cotovelos?

Que destino darei agora a todos esses trajes, tão metodicamente apontados na minha carteira?

Que lucrei eu em saber que as orquestras indígenas se compõem de zurnas, flautas de som agudo, de salamuris, clarinetes desafinados, de bandolins, cujas cordas de cobre se ferem com uma pena de tchianuris, de rabecas, que se tocam verticalmente, e de dimplipitos, espécie de pratos de banda regimental, cujos sons lembram a crepitação do granizo nas vidraças de uma janela!

Que lucrei eu em saber que o schaska é um sabre suspenso a uma bandoleira guarnecida de pregos e bordados de prata; que o kindjall ou kandjlar é um punhal atravessado nas dobras da cinta; que o armamento dos soldados do Cáucaso se completa com uma espingarda comprida, de cano de Damasco e de braçadeira de metal cinzelado?

Que lucrei eu em saber que o tarantass é uma espécie de berlinda, apoiada em cinco peças de -madeira, com as rodas espaçadas e de altura mediana; que é um iemschik, empoleirado na almofada, quem guia este veículo, levando à rédea três cavalos; e que ao dito iemschik se adiciona um segundo cocheiro, o faletre, quando é preciso tomar um quarto cavalo ao smatritel, que é o mestre de posta nas estradas caucasianas?

Que lucrei eu em saber que a versta equivale a um quilômetro e sessenta e sete metros e que as diversas populações nômadas dos governos da Transcaucásia se dividem em famílias, pela seguinte maneira: calmucos, descendentes dos eleutas, quinze mil; quirguizes, de origem muçulmana, oito mil; tártaros de Kundrof, mil e cem; tártaros de Sartof, cento e doze; nogais, oito mil e quinhentos; turcomanos, perto de quatro mil?

E é quando me gabava de ter investigado com amor tudo quanto se prende à história e aos costumes da Georgia que chega este ucasse jornalístico, obrigando-me a partir!

E nem tempo terei de ir ao monte Ararat para ver o local onde se deteve, ao quadragésimo dia do Dilúvio, a arca de Noé, esse refúgio salvador do ilustre patriarca!

E lá se vão as minhas impressões de viagem pela Transcaucásia e com elas cerca de mil linhas de original, para cuja redação teria ao meu dispor os trinta e dois mil vocábulos que a Academia Francesa reconhece possuir a nossa língua!

É triste, mas assim é preciso.

Antes de tudo, vejamos a que horas parte o comboio de Tbilisi para o mar Cáspio.

A gare do caminho de ferro de Tbilisi é o ponto de junção de três linhas distintas: a de Oeste, que termina em Poti, no mar Negro, porto onde desembarcam os passageiros vindos da Europa; a de Leste, que para em Baku, onde embarcam os passageiros destinados à travessia do mar Cáspio, e finalmente a linha acabada de construir pelos Russos, entre a Circaucásia e a Transcaucásia, de cento e sessenta e quatro quilômetros de extensão, que vai de Viadikarkaz a Tbilisi, passando pelo colo de Arkhot, a quatro mil e quinhentos pés de altitude, e que liga a capital da Georgia com os caminhos de ferro da Rússia Meridional.

Dirijo-me apressadamente para a gare e, chegado ali, pergunto ao bilheteiro:

– A que horas parte o comboio para Baku?

– O senhor quer ir para Baku? – responde-me ele, medindo-me de alto a baixo com um olhar mais próprio de militar que de paisano.

Não era caso para surpresa. Por baixo da pala de qualquer boné moscovita brilha sempre um olhar daqueles.

– Suponho – replico, talvez com demasiada vivacidade – que ninguém me proíbe de ir para Baku?

– Decerto que não – ajunta secamente o bilheteiro –, desde que se apresente munido dum passaporte em

forma.

– O passaporte em forma aparecerá a seu tempo – retruco eu a este funcionário metuculoso que, à semelhança de todos os funcionários da Santa Rússia, parecia ter dentro de si um polícia.

A fim de pôr termo ao incidente, limito-me a perguntar de novo quando parte o comboio para Baku.

– Às seis da tarde.

– E quando chega lá?

– No dia seguinte, às sete da manhã.

– Ainda a tempo de se poder embarcar para Uzun-Ada?

– Ainda.

E o bilheteiro corresponde ao meu cumprimento com uma espécie de continência.

O caso do passaporte não é de molde a inquietar-me. O cônsul de França não deixará de me prestar as abonações exigidas pela administração russa.

Às seis da tarde, e já são nove da manhã! Ora! Quando há itinerários que nos permitem ver Paris em dois dias, Roma em três e Londres em quatro, porque se não poderá ver Tbilisi em nove horas?

E acrescentarei que tenciono ver tudo com os meus próprios olhos. Que demônio! Ou bem que se é repórter ou que se não é!

Escusado será dizer que, se o meu jornal me mandou à Rússia, é porque falo correntemente o russo, o inglês e o alemão. Já é alguma coisa. Também, se fossem a exigir que um jornalista conhecesse os milhares de idiomas diversos, falados nas cinco partes do Mundo, seria um cúmulo. Demais, com as três línguas citadas e o francês pode-se andar muito caminho através dos dois continentes. Verdade é que há o turco, de que só apanhei algumas locuções, e o chinês, de que não percebo uma única palavra. Mas nem por isso no Turquestão e no

Celeste Império serei obrigado a conservar a boca aferrolhada.

Intérpretes não faltam por esse mundo fora; e, mercê deles, espero que me não escapará o mais leve pormenor da viagem. Como sei ver, prometo que verei. Porque não direi toda a verdade? Eu sou dos que pensam que tudo serve de assunto a uma crônica; dos que pensam que o céu, a Terra, a Lua e o Universo só se fizeram para nos concederem artigos de jornal. Nestas condições, não creio que fique ociosa a minha pena enquanto durar o percurso do Grande Transasiático.

Antes de visitar Tbilisi, vamos ao consulado francês para acabar com a enfadonha exigência dos passaportes. Felizmente, quem agora viaja pela Rússia já não tem de apresentar o poderojuaia, que tão indispensável era noutras épocas. No bom tempo dos correios imperiais e dos cavalos de posta, servia essa licença oficial para aplanar dificuldades e proporcionar aos viajantes boas parselhas nas estações de muda, não falando de outras concessões devidas à mesma licença, tais como a solitudine dos correios e a rapidez dos transportes. E tão longe iam às vezes essas concessões que um viajante bem recomendado podia vencer em oito dias e cinco horas as duas mil e setecentas verstas que vão de Tbilisi a São Petersburgo. Mas quantas dificuldades para se chegar a possuir o tão desejado passaporte!

Atualmente basta um simples passe de circulação, um simples passe onde se ateste que o seu possuidor nunca foi condenado político nem assassino e que reúne os requisitos necessários para ser tido por pessoa de bem em qualquer país civilizado. E, graças ao auxílio que me vai dar o nosso cônsul em Tbilisi, depressa regularizarei a minha situação com as autoridades moscovitas. É negócio para duas horas e dois rublos.

Depois de ter alcançado o competente passe, eis-me dedicando pernas, olhos e ouvidos à exploração da

capital da Georgia, sem recorrer a nenhum cicerone. Ai, os cicerones!

Que aversão que eu lhes consagro! Tenho tão minucioso conhecimento da cidade que não hesitaria em conduzir por entre os seus dédalos qualquer estrangeiro que me aparecesse. Isto em mim é um dom natural.

Vejam os que eu fui notando, ao acaso: primeiro a Duma, que é o palácio municipal, onde reside o golova, seu respectivo presidente. Se o estrangeiro, a que me referi, estivesse decidido a acompanhar-me, levá-lo-ia até à margem esquerda do Kura, a fim de lhe mostrar o passeio arborizado de Krasnoia-Gora, que faz lembrar o Tivoli de Copenhagen ou a feira em Paris do bulevar de Belleville. É nesse passeio que se encontram os katchelis, singularíssimos balanços para orientais, de cujas ondulações, habilmente combinadas, resulta a mesma impressão de enjoo que se experimenta a bordo. E é ali também que, por entre uma confusa multiplicidade de barracas de feirantes, se vêem circulando muitas mulheres em traje de festa e o rosto descoberto – o que prova que são georgianas ou armênias, pertencentes a qualquer culto cristão.

Depois chamaria as atenções do estrangeiro para os homens – verdadeiros Apoios de Belvedere, com algumas roupas a mais – que têm toda a aparência de príncipes, se é que em rigor o não são. Efetivamente, não descendem eles de...? Deixemos genealogias para ocasião mais oportuna e continuemos a nossa visita a passo acelerado.

Um minuto que se perca são dez linhas que se deixam de escrever, e dez linhas de prosa equivalem a... Isso depende da generosidade do jornal e do seu conselho de administração.

Agora, a caminho para o grande caravansará. É nele que se alojam as caravanas, vindas de todos os pontos da Ásia. Cá está uma que acaba de chegar, formada por



mercadores armênios; acolá outra que parte, composta de traficantes da Pérsia e do Turquestão russo. O meu desejo seria ter vindo com a primeira e partir com a segunda. Aspiração irrealizável – o que deveras lastimo. Desde que se estabeleceram os caminhos de ferro transasiáticos, vão rareando estas pitorescas e intermináveis desfiladas de cavaleiros, peões, cavalos, camelos, burros e carros. Que importa? Nem por isso a minha viagem deixará de ter atrativos. Um repórter do Século XX sempre há de achar meio de torná-la interessante.

Agora cá estão os bazares com os variadíssimos produtos da China, da Turquia, da Sibéria e da Mongólia. Que profusão de tecidos de Teerã, de Shiraz, de Kandahar ou de Cabul! Que quantidade de tapetes, tão admiráveis pela urdidura como pelas cores! E que enorme acumulação de fazendas de seda, que decerto não são superiores às fabricadas em Lion!

Deverei comprar alguns destes artigos? Nada. Seria erro indesculpável o ir assim complicar com volumes suplementares o meu percurso desde o mar Cáspio até à China.

Basta que leve a mala de mão, a bolsa a tiracolo e um fato de viagem. E roupa branca? Ora! Comprá-la-ei pelo caminho, como fazem os Ingleses.

Paremos defronte das célebres termas de Tbilisi, cujas águas podem atingir sessenta graus centígrados. É nelas que se observam os últimos aperfeiçoamentos, relativos à massagem, à flexibilidade da espinha e à distensão dos músculos.

Lembro-me perfeitamente do que a seu respeito escreveu o grande Dumas Pai, cujas viagens eram tão cortadas de episódios. Verdade é que, à falta de episódios autênticos, Dumas Pai inventava-os, porque ele foi, por assim dizer, o genial precursor da reportagem

moderna. Mas, como o tempo me não sobra, ponhamos de parte massagens e seus variados acessórios.

Que vejo? Um Hotel de França! Em que ponto do Globo não haverá um Hotel de França? Entro e peço de almoçar. Trazem-me um almoço georgiano, regado por certo vinho de Kachelia que, dizem, só pode subir à cabeça quando se aspire prolongadamente antes de se beber, pois costumam servi-lo em garrafas de gargalo muito largo, onde mergulha o nariz primeiro que os lábios. Pelo menos, é assim que o saboreiam os naturais da Transcaucásia. Os Russos, geralmente mais sóbrios, limitam-se a fazer uso da simples infusão de chá, adicionada apenas com uma pequena dose de vodka, que é a aguardente russa por excelência.

Na minha qualidade de francês, e francês da Gasconha, trato de esgotar a minha garrafa de Kachelia, como se esgotava o Château-Laffite nos bons tempos em que o Sol dourava com os seus raios as vinhas fertilíssimas das encostas de Pauillac. Em verdade, este vinho do Cáucaso, um tanto ácido, não deixa de se casar discretamente com a galinha cozida, ou pilau, imprimindo-lhe até um gosto especial.

Findo o almoço e satisfeita a competente despesa, passo a misturar-me de novo com os sessenta mil habitantes que atualmente existem na capital da Georgia. Embrenhemo-nos pelo intrincado labirinto de suas ruas e pelo centro compacto da sua população cosmopolita. Noto muitos judeus que, se escrevem da direita para a esquerda, também abotoam o fato pelo mesmo processo – no que se diferenciam completamente das raças arianas. Terão aqui os filhos de Israel menos influência que noutros países? É possível, porque, segundo afirma um provérbio local, para enganar um armênio são precisos seis judeus, e nas províncias transcaucasianas estão em maioria os armênios.

Desemboco em uma praça coberta de areia, onde os camelos, deitados no chão, com o focinho estendido e as patas dianteiras recurvadas, se contam às centenas. Antigamente contavam-se aos milhares. Desde que, porém, se abriu à circulação a ferrovia transcaspiana, o número desses carregadores gibosos tem diminuído numa grande proporção. Quem poderia hoje em dia, com simples bestas de carga, fazer concorrência aos furgões de bagagens e aos comboios de mercadorias!

Seguindo o declive das ruas, vou dar aos cais do Kura, cujas águas dividem a cidade em duas partes desiguais. De cada uma das margens do rio erguem-se numerosas casas de muitos andares, que se amontoam, se justapõem e se excedem em altura umas às outras. Dir-se-ia que cada um dos seus locatários se empenha em olhar para a rua por cima dos telhados do vizinho. É junto dos cais que ficam os bairros de maior movimento. Vê-se ali um número avultado de vendedores de vinho, com odres cheios como balões de vidro, e igual número de vendedores de água, com os recipientes feitos de pele de búfalo, a que se adaptam uns tubos, cuja forma faz lembrar a tromba de um elefante.

Continuo a divagar sem destino fixo. Pareço-me neste ponto com os curiosos a quem tudo serve de pretexto para satisfação da sua curiosidade.

– Olá, senhor! – grita-me um ladino judeu, apontando para uma habitação de ruim aparência.

– Que temos?

– É estrangeiro?

– O mais estrangeiro que se pode ser.

– Então não deixe de ir admirar aquela casa.

– E que há lá que admirar?

– Morou nela o célebre tenor Satar, que dava o dó do peito. E por que preço se fazia pagar o tal artista!

Observo a este honesto filho de Israel que muito estimarei que ele possa também dar a mesma nota, paga

ainda por maior preço, e prossigo a minha marcha, dirigindo-me para os pontos elevados, na margem direita do Kura, a fim de poder desfrutar dali em globo a perspectiva da cidade.

No alto da colina, depara-se uma pequena praça, onde um declamador de profissão recita, com exuberância de gestos, alguns versos de Saadi, o adorável poeta persa.

Sem me importar com o declamador, entrego-me por completo ao espetáculo que me rodeia. Dentro de quinze dias, proponho-me a fazer o mesmo em Pequim. Enquanto, porém, me não é dado contemplar os pagodes e os palácios do Celeste Império, eis o que Tbilisi oferece à minha vista: várias muralhas de cidadelas; campanários de igrejas, pertencentes a diversos cultos; um templo metropolitano com a sua dupla cruz; muitas casas de arquitetura russa, persa e armênia; poucos telhados, porém terraços em abundância; raras frontarias de vistosa ornamentação; uma infinidade de janelas com varandas; e, por último, duas zonas bem distintas – a baixa, de aspecto georgiano; a alta, de construção mais moderna, sulcada por uma extensa avenida de bonitas árvores, de entre as quais se destaca o palácio do príncipe Bariatinsky. É realmente de uma encantadora irregularidade todo aquele relevo incorreto, caprichoso e imprevisto, que o horizonte fecha, num grandioso caixilho de montanhas.

São quase cinco horas. Falta-me o tempo necessário para encher alguns quartos de original com a descrição rendosa de quanto vi. Apressemos-nos em ir para a gare.

Enorme afluência de passageiros a comprarem bilhetes. A comprarem bilhetes! Ó progresso, que assim vais apagando a cor local destas regiões! São armênios, georgianos, mingrélios, tártaros, curdos, israelitas, russos do litoral do Mar Cáspio— uns seguindo diretamente para Baku, outros para as estações intermediárias.

Desta vez, os meus papéis encontram-se perfeitamente em regra. Nem o bilheteiro com a sua cara de polícia, nem a própria Polícia toda em peso se atreveriam a suscitar embaraços à minha partida.

Compro um bilhete de primeira classe para Baku e entro na plataforma que dá acesso às carruagens. Segundo o meu louvável costume, escolho para me instalar o canto de um compartimento. Alguns passageiros seguem atrás de mim, ao passo que a multidão cosmopolita invade os vagões de segunda e terceira classe. Fecham-se as portinholas depois da visita do revisor.

O último toque sibilante do apito anuncia a partida do comboio.

De repente ouvem-se uns gritos confusos, em que a cólera parece misturar-se com o desespero e chegam até mim estas palavras em alemão:

– Parem! Parem!

Abaixo o vidro da janela e ponho-me a olhar.

Um homem gordo, de mala na mão, capacete de linho na cabeça e com as pernas tolhidas pelas pregas de um farto casacão, vem correndo a bom correr. É um passageiro que chega depois da hora.

Alguns empregados pretendem tomar-lhe o passo. Pode lá alguém deter uma bomba a meio da sua trajetória! Desta vez ainda, é a força que suplanta o direito.

A bomba teutônica descreve uma curva muito bem calculada e vai cair no compartimento vizinho ao meu, atravessando a portinhola que um passageiro benévolo tinha aberto.

Neste ponto iniciam-se os primeiros arrancos do comboio; começam as rodas da locomotiva a patinhar sobre os trilhos; acelera-se a velocidade.

Partimos finalmente.

## Capítulo II

E partimos com três minutos de atraso – o que verifiquei no meu relógio. Um repórter que não fixa de um modo exato a marcha do tempo é como um geômetra que não prolonga os seus cálculos até à décima casa decimal. O referido atraso de três minutos deu ocasião a que o germano fosse nosso companheiro de viagem. Palpita-me que este passageiro me há de proporcionar algumas linhas de original. Isto por ora não passa de um pressentimento.

No mês de Maio e nesta latitude, às seis horas da tarde ainda é muito dia. Puxo pelo guia dos caminhos de ferro, que tinha comprado na gare, e começo a consultá-lo.

O mapa que o acompanha deixa-me ver, estação por estação, qual o percurso da linha férrea entre Tbilisi e Baku. Não saber que direção leva a locomotiva, nem conhecer se o comboio sobe para nordeste ou desce para sueste, seria uma coisa para mim insuportável, tanto mais que, ao cair a noite, deixarei de poder consultar o horário, visto não ser nictalope como as corujas, os mochos, os morcegos e os gatos de telhado.

O guia indicame que a via férrea segue aproximadamente a estrada real de Tbilisi ao mar Cáspio, servindo as estações de Sanganlong, Poily, Elisabethpol, Karrascal, Aliat e Baku, por entre o vale do Kura. Em obras de caminhos de ferro já pouco se toleram os desvios. Essas obras devem, quanto possível, obedecer à linha reta.

É o que faz o Transgeorgiano.

Das diferentes estações que o Transgeorgiano põe em comunicação, há uma que eu desejaria ver com vagar: Elisabethpol. Se não fora o telegrama do Século XX, teria ido ali passar uma semana. Possuir acerca dessa cidade

indicações tão atraentes e demorar-me nela apenas, das duas para as três horas da manhã, os cinco minutos da tabela! Em vez de um centro de população, resplandecente aos raios do Sol, enxergar a custo um conjunto vago e indeciso, alumiado pela claridade da Lua!

Terminada a leitura do guia, passo a examinar com atenção os meus companheiros de viagem. Contando comigo, são unicamente quatro, e escusado será dizer que cada um de nós ocupa um dos cantos da carruagem. O meu canto fica do lado da entrevista, no sentido da marcha do comboio.

Nos dois cantos opostos vão outros dois passageiros que, apenas sentados, enterraram logo os seus gorros até às orelhas, embrulhando-se aconchegadamente em amplas coberturas. Pelo que me é lícito supor, são dois georgianos. Devem, contudo, pertencer à raça especial e privilegiada dos que podem dormir em caminho de ferro. Já não acordam decerto senão quando chegarem a Baku.

Nada há que aproveitar deste lado. O vagão para semelhantes dorminhocos não é uma carruagem, é uma cama.

Na minha frente vai um tipo bem diverso e que nada tem de oriental: trinta e dois a trinta e cinco anos, rosto comprido, adornado abaixo do lábio inferior com um espesso tufo de barba ruiva, olhar vivo, nariz de perdigueiro, boca disposta a falar sempre, mãos sociáveis, aptas para toda a casta de apertos, alto, vigoroso, espadaúdo e de torso desenvolvido. Ao reparar na maneira por que acomodou o saco de viagem e tirou das correias o xale manta de quadrados escoceses, adivinhei nele o viajante anglo-saxônico, habituado a peregrinações de largo fôlego e mais afeito a compartimentos de comboios e a beliches de paquetes que ao conforto sedentário do lar, dado o caso que ele tenha lar. Deve ser viajante de comércio. Observo que

trás grande profusão de joias: diversos anéis nos dedos, alfinete na gravata, botões nos punhos e, pendentes da cadeia do relógio, uns berloques que dão muito nas vistas. Se bem que lhe não veja brincos nas orelhas, nem argolas no nariz, ia apostar que é um americano; direi mais, um ianque.

Estou no meu elemento. Efetivamente, o dever de um repórter, à procura de entrevistas, não consistirá em devassar a índole dos seus companheiros de viagem, buscando saber também donde eles vêm e para onde vão? Começemos pelo meu vizinho da frente. A coisa não será difícil, porque nem julgo o homem com vontade de dormir, nem disposto a gozar a paisagem, tocada ainda pelos últimos raios do sol-poente. Se me não engano, parece-me que ele deseja tanto responder-me como eu desejo falar-lhe.

Dispunha-me a dirigir-lhe a palavra. Suspende-a um receio. E se o americano – é com certeza americano – me sai também repórter de algum jornal, como o World ou o New York Herald, e vem encarregado por esse jornal de seguir o comboio do Grande Transasiático? Que desapontamento para mim! Tudo, menos encontrar-me a braços com um rival.

Prolonga-se por algum tempo a minha hesitação. Deverei interrogá-lo? Não deverei interrogá-lo? Entretanto, ia caindo a noite. Enfim, preparava-me para descerrar os lábios quando o meu companheiro me toma a dianteira, perguntando-me na minha própria língua:

– O senhor é francês?

– Sou – respondi eu na língua dele. Decididamente, tudo parecia conjugar-se para uma recíproca aproximação.

Dados os primeiros passos, não tardou que de parte a parte principiassem as perguntas a chover. Há um provérbio oriental que diz:



"Um doido faz mais perguntas numa hora que um sábio durante um ano inteiro." Como nem o meu companheiro nem eu temos pretensões a sábios, espraiamo-nos em largas conversações, empregando alternadamente os nossos dois idiomas.

– Wait a bit!– diz-me por fim o americano. Sublinho esta locução, porque terá de se repetir tanto como a pancada de um relógio anunciando as horas e os quartos.

– Wait a bit! Apostaria um contra cem em como o senhor é repórter.

– E ganharia a aposta. É certo. Sou repórter, mandado pelo Século XX para seguir todas as peripécias desta viagem.

– E tenciona ir até Pequim?

– Tenciono.

– Também eu – declara o ianque. Era isto que eu receava.

– Colega, não é verdade? – inquiri eu, franzindo o sobrolho de um modo pouco afável.

– Qual! Esteja descansado, que não cultivamos o mesmo gênero de artigos.

– Chamo-me Claudius Bombarnac, sou de Bordéus e tenho muito prazer em viajar na sua companhia.

– Chamo-me Fulk Ephrinell e sou empregado da casa Strong Bulbul & C.a, de Nova Iorque, estado de Nova Iorque (U.S.A.).

E foi com muita precisão que ele pronunciou as iniciais U.S.A. – United States of América.

Estávamos reciprocamente apresentados. Eu corretor de notícias, e ele corretor de... De quê? Falta-me averiguar esse ponto.

A conversação prossegue animada. Fulk Ephrinell tem visto muita terra e conhece muita coisa, como ele próprio declara. Já viajou pelas duas Américas e por quase toda a Europa. É, contudo, a primeira vez que penetra na Ásia. E

assim vai falando, falando, sem se esquecer dos seus "Wait a bit", que repete a cada momento com uma persistência inalterável. Terá porventura o rio Hudson as mesmas propriedades do Garona para fazer desferrujar as línguas?

Como consequência desta inexaurível loquacidade, tive de estar calado a ouvi-lo por espaço de duas horas, mal chegando a perceber o nome das estações anunciadas em cada paragem: Sanganlong, Poily e outras. Entretanto, não se me daria de ter podido examinar a paisagem, frouxamente iluminada pelo luar, aproveitando o ensejo de rabiscar à pressa algumas notas resumidas.

Felizmente para mim, o tagarela do americano já tinha visitado estas províncias orientais da Georgia, prestando-se de bom grado a indicar-me algumas localidades, algumas correntes e as montanhas que se recortam de perfil no fundo do horizonte. Mas a rapidez do comboio não consente que distinga bem o que ele me vai mostrando.

Malditos caminhos de ferro! Quem os aproveita, parte, chega e não viu nada durante o caminho!

– Que pena! – exclamo eu. – Foi-se para sempre o encanto que tinham dantes as viagens em mala-posta, em troika ou em tarantass! Acabou-se o imprevisto das estradas, a originalidade das hospedarias, a cavaqueira das estações de muda, o copito de vodka dado aos cocheiros, e até por vezes o mau encontro com esses honestos bandidos cuja raça tende a desaparecer.

– Francamente – contesta Fulk Ephrinell –, o Sr. Bombarnac deplora a perda de semelhantes velharias?

– Decerto – respondo eu. – Com a uniformidade da linha reta do caminho de ferro, foi-se o pitoresco das antigas estradas.

E diga-me, Sr. Ephrinell, quando a gente lê as descrições das antigas viagens pela Transcaucásia, não

tem saudades daqueles tempos? Há porventura agora meio de ver alguma das aldeias habitadas pelos cossacos, simultaneamente militares e agricultores? Poderemos nós assistir a qualquer desses espetáculos equestres, chamados jiquitovkas, tão agradáveis à vista, em que os cavaleiros, de pé em cima dos cavalos, arremessavam os sabres ao ar, disparavam as pistolas, e até nos serviam de escolta, quando viajávamos com alguma alta personagem moscovita ou algum coronel da Staniza?

– Decerto que se perderam bonitas distrações – admite o ianque. – Mas, graças a estas tiras de ferro, que vão cingir o Globo inteiro, como os arcos de um casco de sidra ou de um fardo de algodão, vencemos presentemente em treze dias a distância que vai de Tbilisi a Pequim. E, para se distrair, contou com as ocorrências da viagem?

– Conteí, conteí, Sr. Ephrinell.

– Nesse caso, esperam-no grandes desilusões, porque nenhum de nós terá a lançar no seu ativo o mais pequeno incidente, o mais insignificante episódio. "Wait a bit)).

Espera-o, creia, a viagem mais pacata, mais prosaica e mais comezinha deste mundo; viagem tão chata, como as estepes do Kara-Kum, no Turquestão, ou as planícies do deserto de Gobi, na China, que o Grande Transasiático terá brevemente de atravessar.

– Veremos – retruco eu. – Devo lembrar-lhe que viajo para distração dos meus leitores.

– E eu para bom resultado dos meus negócios.

A frieza desta resposta fez-me compreender que Fulk Ephrinell nunca poderá ser o companheiro de viagem por mim idealizado. Ele traz mercadorias para vender e eu não tenho precisão de as comprar.

Convenço-me logo ali de que este encontro casual não estabelecerá entre nós intimidade suficiente para

quebrar a monotonia de tão longa viagem. Fulk Ephrinell deve ser dos tais ianques de cuja boca, segundo se diz, não há meio de arrancar um dólar, desde que eles segurem o dólar com os dentes. Ora, da boca deste ianque não creio eu que venha a arrancar coisa que preste.

Contudo, se já sei que ele viaja por conta da casa Strong Bulbul & C.a, de Nova Iorque, ainda ignoro qual o gênero de comércio a que se entrega a dita casa. Pelo que afirma este corretor americano, parece que a razão social Strong Bulbul & C.a deve ser conhecida em todo o Mundo. Mas, se assim é, porque a não conheço eu, repórter educado na excelente escola parisiense do Figaro? Há nisto uma lacuna que não abona muito a minha perspicácia.

Propunha-me a interrogar Fulk Ephrinell a este respeito quando ele se me antecipa dizendo:

– Esteve já nos Estados Unidos, Sr. Bombarnac?

– Ainda não.

– E tenciona lá ir?

– É possível.

– Se for, não deixe de prestar a mais demorada atenção à casa Strong Bulbul & C.a.

– E porquê?

– Por não ser uma casa como as outras.

– Perfeitamente. Não me esquecerei da sua recomendação.

– Verá então qual a importância de um dos mais falados estabelecimentos industriais do Novo Continente.

--Acredito; mas poder-me-á dizer?...

– Wait a bit, Sr. Bombarnac – replica-me Fulk Ephrinell, tomando calor. -- Imagine uma fábrica enorme, colossal, com vastas oficinas para a montagem e acabamento das diferentes peças que produz; uma máquina desenvolvendo a força de mil e quinhentos cavalos; ventiladores que dão seiscentas voltas por minuto;

geradores que absorvem cem toneladas de carvão por dia; uma chaminé de quatrocentos e cinquenta pés de altura; imensos armazéns em que se guardam os artigos fabricados que mandamos para as cinco partes do Mundo; um diretor-geral; dois subdiretores; quatro secretários; oito subsecretários; um pessoal de quinhentos empregados e nove mil operários; uma infinidade de corretores, como este seu criado, que percorrem a Europa, a África, a América e a Australásia; finalmente, uma cifra de transações que excede por ano cem milhões de dólares. E tudo isto, Sr. Bombarnac, para fabricar por bilhões... sim, digo bem, por bilhões...

Neste momento, o comboio, cedendo à ação dos freios automáticos, principia a diminuir a velocidade e para pouco depois.

– Elisabethpol! Elisabethpol! – gritam o condutor do comboio e os empregados da gare.

Interrompeu-se a nossa palestra. Levanto-me de golpe e abro a portinhola da carruagem, ansioso por desentorpecer as pernas. Fulk Ephrinell deixa-se ficar sentado.

Ponho-me a andar a passos largos pela plataforma da gare, que se acha suficientemente iluminada. Há uns dez passageiros que deixam aqui o comboio, e uns cinco ou seis, georgianos com certeza, que se apressam a invadir os estribos dos compartimentos. A demora é só de dez minutos. A tabela não concede nem mais um segundo.

Ao ouvir os primeiros toques da sineta, volto para o vagão, subo e, depois de ter fechado a portinhola, começo a desconfiar de que alguém se apossou do meu canto.

Não há dúvida. Em frente do americano acha-se instalada uma passageira com aquela sem-cerimônia anglo-saxônica, que só tem por limites o infinito. Será nova? Será velha? Será bonita? Será feia? A escuridão não me permite julgá-lo. Em todo o caso, a galantaria

própria do meu país opõe-se a que reclame o lugar de que fui desalojado, e trato resignadamente de me sentar junto da recém-chegada, que nem sequer tem para me dirigir uma palavra de desculpa.

Por seu lado, Fulk Ephrinell deixou-se adormecer; e aqui está como eu continuo a ignorar o que é que fabrica por bilhões a casa Strong Bulbul & C.a de Nova Iorque.

Lá torna a partir o comboio. Fica-nos para trás Elisabethpol. Que foi que eu vi dessa bonita cidade de vinte mil habitantes, edificada a cento e sessenta quilômetros de Tbilisi, nas margens do Grandjatchai, afluente do Kura? E, contudo, era ela uma das terras que mais tinha estudado a preceito. Nem diviso as suas casas de tijolo, escondidas por entre a verdura, nem as ruínas dos seus antigos monumentos, nem a sua soberba mesquita, levantada em princípios do século XVIII, nem a sua Praça de Maidan! Dos seus admiráveis plátanos, tão procurados pelos corvos e pelos melros e que tanto contribuem para adoçar a temperatura durante os grandes calores do Estio, apenas lobriguei a alta ramaria, por onde brandamente se filtravam os raios do luar! E das margens do seu rio, cujas águas murmurantes e prateadas deslizam ao longo da rua principal, distingo a custo algumas casas com jardim, semelhantes a fortalezas ameadas. O que guardei de memória não passa de uma vaga silhueta, mal esboçada entre os rolos de vapor expelidos pela locomotiva. E porque serão essas casas ameadas, como se estivessem em constante defensiva? Porque Elisabethpol foi uma praça de guerra, exposta às correrias frequentes dos lésguios do Chirvan, montanheses que, se dermos crédito a bons autores, descendem ainda em linha reta das bárbaras hordas de Atila.

Era perto de meia-noite. O cansaço convidava-me a dormir; e, contudo, na minha qualidade de repórter, desejava entregar-me ao sono por maneira que um dos

olhos me ficasse aberto para ver e um dos ouvidos atento para ouvir.

Apesar destes bons desejos, fui-me deixando cair nessa espécie de sonolência produzida pela trepidação regular de um comboio em movimento, a que se juntam os silvos da máquina, o ruído do apertar dos freios para diminuir a velocidade adquirida e o sussurro especial do cruzamento de dois comboios. Acrescente-se a tudo isto o nome das estações, esganiçado em voz áspera durante as curtas paragens, e o bater das portinholas, que se abrem e se fecham com uma sonoridade metálica.

Foi assim que ouvi citar Géran, Varvara, Udjarry, Kiurdamir, Iclurpane, e a seguir Karasul, Navagi... Tentei ainda estender o pescoço, mas, como já não ocupasse o canto de que me haviam desatenciosamente esbulhado, não me foi possível ver essas estações através da vidraça.

E começo então a perguntar a mim mesmo o que será que se esconde por detrás daquele montão de saias e coberturas que ocupa agora o meu querido canto.

Pergunta esta a que não encontro resposta. Virá a desconhecida a ser ainda minha companheira de viagem em todo o percurso do Grande Transasiático? E, se assim suceder, poderei trocar ainda com ela um cumprimento amável nas ruas de Pequim? E, da desconhecida, volta o pensamento a ocupar-se do americano, que, muito idiotizado, ressona por forma a causar inveja aos ventiladores da casa Strong Bulbul & C.a! Mas que demônio de produtos sairão daquelas enormes oficinas? Tubos de ferro, pontes de aço, locomotivas, chapas de blindagem, caldeiras a vapor ou bombas para minas? A dar crédito ao que assevera este Fulk Ephrinell, o tal grande estabelecimento industrial dos Estados Unidos deve rivalizar em importância com o Creusot, o Essen ou o Gokerill. A não ser que o sujeito estivesse a debicar

comigo, porque lá na conta de ingénuo, de green, como se diz na sua pátria, é que eu o não tenho.

Parece, entretanto, que me deixei adormecer com um sono de chumbo. Estranho completamente às influências exteriores, nem já ouço a respiração do meu ianque. Chega o comboio à estação de Aliat, demora-se ali dez minutos, parte de novo, e eu não dou por semelhante coisa. Sinto que assim acontecesse, porque de Aliat, que é um porto modesto, já poderia ter feito uma ideia aproximada do mar Cáspio, como também poderia ter divisado as regiões assoladas por Pedro o Grande. Duas colunas de correspondência histórico-fantasista, que me saíam palpitantes de interesse, graças à colaboração do Bouillet e do Larousse.

Se bem que nunca tivesse atravessado esta província, a sua capital, sempre acharia meio de dar largas à imaginação.

– Baku! Baku!

É esta palavra, repetida por ocasião de parar o comboio, que me serve de despertador. São sete horas da manhã.

### Capítulo III

A saída do paquete só se efetuará às três horas da tarde. Alguns dos meus companheiros de viagem, que tencionam fazer a travessia do mar Cáspio, dirigem-se apressadamente para o cais, no intuito de obterem um beliche ou de marcarem o seu lugar entre os coxins da câmara.

Fulk Ephrinell deixa-me precipitadamente, proferindo apenas estas palavras:

– Não tenho um minuto a perder. Preciso de olhar pela minha bagagem.

– E é grande a sua bagagem?



- Quarenta e dois caixotes.
- Quarenta e dois caixotes! – repito assombrado.
- E pena tenho eu de não trazer outro tanto. Dá-me licença?

O ianque estava atarefado, que mais parecia ir empreender uma longa viagem pelo grande oceano que uma breve navegação de vinte e quatro horas pelo mar Cáspio.

E posso afiançar que o dito ianque nem sequer pensou em oferecer a mão à nossa companheira para a ajudar a descer do vagão. Sou eu que reparo essa falta. A desconhecida firma-se no meu braço e dá um salto... Não! Limita-se a escorregar vagarosamente para a plataforma da gare. Por única recompensa brinda-me com um "Thank you, sir", frase que ela pronuncia com a seca inflexão de uma boca verdadeiramente britânica.

Disse Thackeray, não sei onde, que uma dama inglesa bem-educada é na Terra a mais completa das obras do Criador. Esforço-me por verificar se esta graciosa afirmativa se pode aplicar à nossa viajante. Vi-lhe levantar o véu. É mulher moça ou velha solteirona? Com as inglesas não é fácil estabelecer opinião segura a tal respeito.

Parece ter vinte e cinco anos; apresenta a cor de pele das filhas de Álbion; o andar é desairoso, o vestido extremamente afogado e – caso raro – não usa óculos, embora tenha, como os míopes, os olhos muito azuis. Enquanto me curvo a fazer-lhe um cumprimento, ela apenas me dispensa um leve aceno, em que só funcionam as vértebras do seu esgalgado pescoço. Feito isto, encaminha-se a passo grave para a porta de saída.

A bordo do paquete é de supor que me torne a encontrar com tão amável criatura. Por meu lado, só conto aparecer no cais à hora do embarque. Estou em Baku; e, visto que tenho diante de mim algumas horas,

aproveitá-las-ei o melhor que puder, já que as eventualidades da profissão me trouxeram até aqui.

É possível que o nome de Baku não desperte no leitor a menor curiosidade. Talvez, no entanto, mude de pensar quando lhe disser que Baku é a cidade dos Guebros e dos Parses, a metrópole dos adoradores do fogo.

Cercada por uma tríplice cinta de muralhas denegridas e ameaçadas, esta cidade está construída perto do cabo Apchéron, nas extremas ramificações da cadeia do Cáucaso.

Mas vejamos! Estou na Pérsia ou na Rússia? Na Rússia com certeza, visto ser a Georgia uma província moscovita. É, contudo, admissível que também me julgue na Pérsia, porque Baku ainda conserva restos acentuados de uma fisionomia persa. Começemos pelo palácio dos cãs, legítimo exemplar arquitetônico do tempo de Schahriar e Scheherazade, a espirituosa narradora dos contos das Mil e Uma Noites. Este palácio tem as finas esculturas em tão bom estado de conservação que parece terem sido acabadas de trabalhar recentemente. Mais além, nos ângulos de uma velha mesquita, onde se entra sem ser preciso descalçar as botas, erguem-se delicados minaretes, que se não confundem com as bojudas torres de Moscou, a cidade santa. Verdade é que a esses minaretes deixou há muito de subir o muezzin para cantar, à hora das orações, algum versículo do Corão. Demais, Baku possui bairros inteiros verdadeiramente russos, tanto nos costumes como no aspecto; muitas casas de madeira, sem mistura alguma de cor oriental; uma gare majestosa, digna dos grandes centros da Europa ou da América e, no extremo das suas ruas, um porto moderno, todo impregnado pela fumarada do carvão de pedra, que os canos dos steamers vomitam constantemente.

Porque se empregará a hulha numa cidade abundante de nafta? Que virá aqui fazer semelhante combustível, se

o solo árido e nu do Apchéron (onde só se dá o absinto pôntico) é tão rico em óleo mineral? Cada cem quilos desse óleo custam apenas oitenta francos. E tanta nafta branca e negra o dito solo produz que nem virão a esgotá-la, durante séculos, as maiores necessidades de consumo.

Fenômeno realmente maravilhoso! Pretende alguém ter de pronto um aparelho de iluminação ou de aquecimento? Nada mais simples. Bastará abrir um buraco nesse solo excepcional, para que logo rebente o gás em condições de poder utilizar-se. É um gasômetro natural, ao alcance de todas as bolsas.

Quisera visitar o celebrado santuário de Atesh-Gah. Como fica a vinte e duas verstas da cidade, desisto da empresa, por falta de tempo. É ali que arde constantemente o fogo sagrado, alimentado desde séculos por sacerdotes parses, vindos da Índia. Têm estes sacerdotes a particularidade de se alimentarem exclusivamente de vegetais.

Ao falar desta alimentação parca e modesta, recordo-me de que ainda não almocei; e, como são onze horas, dirijo-me para o restaurante da gare, onde espero não ser condenado ao mesmo regime vegetariano dos parses de Atesh-Gâh.

No momento em que vou a entrar na sala, esbarro com Fulk Ephrinell, que sai dela muito açodado.

– Já almoçou? – pergunto-lhe eu.

– Já.

– E os seus caixotes?

– Falta-me ainda embarcar vinte e nove... Mas, com sua licença... não posso demorar-me. Quando se é agente de uma casa que exporta por semana cinco mil caixotes dos seus artigos...

– Não se prenda por minha causa.

A bordo nos tornaremos a encontrar. É verdade, nunca mais viu a nossa companheira de viagem?

– Qual companheira de viagem?  
– Aquela dama que se apropriou do meu lugar no vagão.

- Ia conosco alguma dama?
- Pois não deu por tal?
- Palavra que não dei, Sr. Bombarnac.

E, dizendo isto, o americano enfia pela porta que dá para a rua e desaparece. Antes de chegar a Pequim, espero saber que artigos são esses que a casa Strong Bulbul & C.a exporta por semana aos cinco mil caixotes. Que fabrico espantoso e que espantosa extração!

Engolido o almoço, continuo sem demora o meu passeio de explorador. Durante esse passeio, tenho ocasião de admirar alguns belos tipos de lésguios, trajando a tcherkesse cinzenta com as cartucheiras dos dois lados do peito, a bechmet de seda escarlata, as polainas bordadas a prata, o calçado raso sem tacão, o papakha branco na cabeça, a comprida espingarda a tiracolo, e na cinta o schaska e o kandjia. Estes lésguios, de aspecto magnífico, são verdadeiros cabides de armas, como certos homens há que são orquestras ambulantes, e, nos cortejos imperiais do czar de todas as Rússias, devem eles produzir um efeito admirável.

Já são duas horas. É tempo de me ir aproximando do cais. Antes disso, preciso de voltar à gare para retirar a bagagem que lá deixei em depósito.

Cá estou eu, de mala numa das mãos e bengala na outra, seguindo uma das ruas próximas do porto.

Ao virar de uma esquina, junto do sítio onde as muralhas da cidade oferecem uma aberta para o cais, deparam-se duas pessoas, caminhando a par, que, sem saber porquê, me atraem as atenções. É um casal que também provavelmente se dirige para o paquete. O homem parece ter trinta a trinta e cinco anos, a mulher vinte e cinco a trinta. O homem, trigueiro, de cara rapada e já com algumas brancas, tem a fisionomia animada, o

olhar vivo e o andar desembaraçado, embora acusando certo bambolear de quadris; a mulher, loura, ainda bastante bonita, de olhos azuis, pele clara e cabelos encrespados, traz um vestuário de viagem, que não prima nem pela novidade de feitio, fora de moda, nem pela cor, demasiadamente assanhada. Devem ser marido e mulher, chegados também de Tbilisi pelo caminho de ferro, e, se o meu faro me não engana, iria até afirmar que são dois franceses.

Se bem que os analise com curiosidade, não mereço por parte deles a mesma análise. Vão muito ocupados para terem dado por mim. Pendem-lhes das mãos e dos ombros muitos sacos, almofadas, coberturas, bengalas, sombrinhas e guarda-chuvas – uma quantidade enorme de pequenos volumes, que decerto não desejam confundir com as bagagens do porão. Sinto imensa vontade de lhes ir oferecer auxílio. Não será para mim uma rara fortuna o poder viajar com patrícios fora do meu país?

Quando justamente me preparava para lhes dirigir a palavra, reaparece Fulk Ephrinell, que me toma o braço, prejudicando-me assim a intenção. Mas não há problema, é simples negócio adiado. Hei-de tornar a ver a bordo o interessante casal e travarei então com ele mais amplo conhecimento.

– Diga-me, já embarcou todo o seu carregamento? – pergunto eu ao ianque.

– Vem a caminho do cais o trigésimo sétimo caixote, Sr. Bombarnac.

– E tudo correu bem?

– Otimamente.

– E que é que vai dentro dos seus caixotes?

– Que é que vai? Ei-lo que chega o trigésimo sétimo! – exclama Fulk Ephrinell, correndo ao encontro de uma carroça.

Nota-se no cais um grande movimento, a ensurdecadora animação da chegada e partida dos navios. Baku é o porto mais seguro e mais frequentado de todo o mar Cáspio.

Desbent, que se situa mais ao norte, não pode fazer -lhe concorrência. Em Baku é que se concentra por inteiro o tráfico marítimo deste mar, ou antes, deste grande lago, sem comunicação alguma com os mares vizinhos. Acresce que a edificação de Uzun-Ada, no litoral oposto, decuplicou o trânsito primitivamente efetuado por Baku. O caminho de ferro transcáspio, aberto à circulação de passageiros e mercadorias, é a via comercial por excelência que prende a Europa ao Turquestão.

Num futuro próximo, talvez que se estabeleça uma segunda via ao longo da fronteira persa, ligando os caminhos de ferro da Rússia Meridional com os da Índia inglesa – o que evitaria aos passageiros a navegação do mar Cáspio. E, quando esta vasta bacia venha a secar-se, em consequência da evaporação, quem sabe se se não assentará então, por cima do seu leito de areia, uma via férrea que permita aos comboios irem de Baku a Uzun-Ada sem sofrerem trasbordo?

Enquanto não chega a realizar-se tão belo sonho, não há remédio senão aproveitar a via marítima – o que faço agora, seguido de muitas outras pessoas.

Chama-se Astara o nosso paquete e pertence à Companhia Cáucaso e Mercúrio. É um grande vapor de rodas que, três vezes por semana, faz a carreira entre uma e outra costa. Tem o casco muito largo e foi feito de maneira a poder transportar muita carga. Os seus construtores pensaram mais na estivagem dos fardos que no conforto dos passageiros. Também, não vale a pena estar com grandes exigências para uma curta viagem de vinte e quatro horas.

Nas proximidades do cais observa-se enorme concorrência: pessoas que embarcam e pessoas que

assistem ao embarque, as últimas fazendo parte da população cosmopolita de Baku. Reparo que quase todos os passageiros são turcomanos. Entre eles só vão uns vinte europeus de diferentes nacionalidades, alguns persas e finalmente dois sujeitos com as características da raça amarela. Estes decerto que vão para a China.

O Astará acha-se literalmente abarrotado de mercadorias. Não podendo acomodar-se toda a carga no porão, foi preciso estender parte dela pelo convés. Reservou-se o tombadilho para os passageiros; mas, desde a ponte, que fica entre as caixas das rodas, até ao castelo de proa, são pilhas e pilhas de fardos, acautelados por grandes encerados contra os golpes do mar.

É no convés que estão arrumados os caixotes de Fulk Ephrinell. O corretor americano velou por tudo com a perseverança de um verdadeiro ianque, decidido a nunca perder de vista o seu precioso carregamento de caixotes cúbicos, altos, largos e de dois pés de fundo, resguardados por capas de coiro e ligados com correias, em cuja parte superior se leem estas palavras, impressas em letras recortadas: Strong Bulbul & C.a, de Nova Iorque.

– Tem já tudo a bordo? – interroguei.

– Vem aí o último caixote – informa ele. Efetivamente, o quadragésimo segundo caixote chega às costas de um carregador, ajustado na ponte de embarque. Quer-me parecer que o tal carregador troca um pouco as pernas, devido ao abuso de alguns copitos de vodka.

– Wait a bit! – disse Fulk Ephrinell.

E, para se fazer compreender melhor, acrescenta em russo:

– Cuidado! Muito cuidado!

Ótimo conselho, mas que peca por tardio. O carregador acaba de tropeçar. O caixote desprende-se dos ombros, cai-lhe no convés e arromba-se de meio a

meio, espalhando na queda o conteúdo dos seus pequenos embrulhos, cujo papel se rasga por completo.

Foi tremendo o grito de indignação soltado por Fulk Ephrinell, como tremendo foi também o murro que ele pespegou na cara do carregador, repetindo desesperadamente:

– Ai! Os meus dentes! Os meus ricos dentes!

E ei-lo, arrastando-se de joelhos, a apanhar os seus bocadinhos de marfim artificial, dispersos pelas coxias, enquanto eu não posso resistir por mais tempo ao desejo de dar uma gargalhada.

Até que sei finalmente quais são os artigos fabricados pela casa Strong Bulbul & C.a, de Nova Iorque! É para exportar por semana cinco mil caixotes às cinco partes do Mundo que funcionam as suas enormes oficinas! E é para abastecer os dentistas do Velho e Novo Continente e para dilatar as remessas até à própria China que a dita casa desenvolve na sua labutação mil e quinhentos cavalos de força e consome cem toneladas de carvão por dia!

Ora aqui está o que é ser verdadeiramente americano!

Feitas bem as contas, a população do Globo compõe-se de mil e quatrocentos milhões de habitantes, os quais, a trinta e dois dentes por cabeça, representam um conjunto aproximadamente de quarenta e cinco mil milhões de dentes. Se, portanto, a humanidade precisasse alguma vez de substituir as suas dentaduras por outras postiças, não seria a casa Strong Bulbul & C.a que poderia dar satisfação a tão colossal encomenda.

Deixemos, porém, Ephrinell todo entregue à apanha dos seus tesouros odontológicos. A sineta de bordo está já dando os últimos toques. Todos os passageiros se acham a bordo. O Astara vai largar a boia.

Subitamente, ouvem-se do lado do cais uns gritos agudos. Conheço bem esses gritos: são os do alemão, os



mesmos que ouvi em Tbilisi, quando estava para partir o comboio de Baku.

Efetivamente, não me enganei. É o mesmo alemão, que chega derreado, esfalfado e a escorrer em suor. Já retiraram a prancha e o pacote principia a mover-se. Como poderá embarcar este passageiro retardatário?

Do lado da popa do Astara existe ainda por fortuna um virador, que prende o pacote ao cais. O alemão acerca-se justamente no momento em que dois marinheiros recolhem as defensas de atracação. Os marinheiros estendem-lhe a mão e ajudam-no a saltar para bordo.

Decididamente, o homenzinho é useiro e vezeiro em tais atrasos. Por este andar, não chegará ao fim da sua viagem.

Continuando a manobra encetada, o Astara deixa o ancoradouro e, metendo a proa ao mar, começa a fender as ondas com o auxílio das suas possantes rodas.

A uns quatrocentos metros de distância do cais, nota-se como que uma espécie de efervescência, revolvendo a superfície do mar e acusando sensível perturbação no seio das águas. Eu estava à popa, muito perto da amurada de bombordo, e, de charuto na boca, via desaparecer o porto por detrás da ponta recurva do cabo Apchéron, ao passo que do lado do poente se erguia no horizonte a cordilheira do Cáucaso.

Depois de ter levado o charuto aos lábios, para lhe extrair as últimas fumaças, atirei com ele ao mar.

Imediatamente, e como que por encanto, alastra-se em redor do casco do vapor um extenso lençol de fogo. Aquela efervescência provinha de uma nascente submarina de nafta, que uma simples ponta de charuto bastara para inflamar. Ouvem-se nessa ocasião diferentes clamores a bordo.

O Astara navega por entre volutas ignescentes. Um movimento rijo do leme, feito muito a propósito, afasta-

nos daquela nascente em chamas, evitando o perigo que corríamos.

O comandante, que acaba de se aproximar do tombadilho, limita-se a dizer-me friamente:

– Foi uma imprudência o que o senhor agora fez.

E eu, como é de uso em casos tais, respondo-lhe enleado:

– Queira desculpar, comandante, não sabia que...

– Pois devia sabê-lo!

Esta frase foi pronunciada perto de mim, num tom áspero e desabrido.

Volto-me. Era a inglesa, que tomara a liberdade de me dar uma lição que ninguém lhe havia encomendado!

## Capítulo IV

Eu não tenho em geral extrema confiança nas impressões de viagem. Essas impressões são subjetivas - palavra de que me sirvo por estar em voga, embora nunca soubesse bem ao certo o que ela quer dizer. O homem alegre há de sempre ver tudo alegremente, como tudo há de ver com tristeza o homem que for triste.

Demócrito seria capaz de achar encantadoras as margens do Jordão e os areais do mar Morto. Heraclito, pelo contrário, acharia de um aspecto insuportável a pitoresca baía de Nápoles ou as risonhas praias do Bósforo. Eu sou de meu natural fácil de contentar. Perdoe-me nesta narração o abuso que porventura possa fazer do meu "eu", visto como raros são os autores que ao que escrevem não associem a sua individualidade - haja em vista Vítor Hugo, Alexandre Dumas, Lamartine e tantos outros.

Shakespeare é uma exceção; mas eu não sou Shakespeare, como também não sou Lamartine, Alexandre Dumas e Vítor Hugo.

Contudo, por mais contrário que eu seja às doutrinas de Schopenhauer e de Leopardi, devo confessar que as margens do mar Cáspio me parecem extraordinariamente silenciosas e desoladoras. Nenhuma animação no litoral e completa ausência de aves e verdura. Não se tem a sensação de se estar diante de um grande mar. Entretanto, se em rigor o mar Cáspio não é mais que um lago deprimido a vinte e seis metros abaixo do nível do Mediterrâneo, convém lembrar que esse lago é amiudadas vezes açoitado por tempestades violentas. Os navios não encontram ali espaço bastante para correr com o tempo. O que valem cem léguas de largura? Tão

depressa se está na costa de oeste como na de leste, pois não são muitos os portos de abrigo, nem do lado da Ásia nem do lado da Europa.

Vão a bordo do Astara uns cem passageiros, em cujo número se contam muitos desses caucasianos que negociam com o Turquestão e que decerto não me acompanharão até às províncias orientais do Celeste Império.

Há anos já que o Transcáspio funciona entre Uzun-Ada e a fronteira chinesa. Só entre aquele porto e Samarcanda não existem menos de sessenta e três estações. É de supor que a maioria dos passageiros do comboio fique por toda esta parte do percurso. E com tais passageiros nada tenho que ver, nem acho que valha a pena perder tempo a examiná-los. Imagine-se que algum deles me saía digno de especial atenção. Começava a estudá-lo, a medi-lo, a aprofundá-lo até lhe devassar "o estado de alma..." e, nisto, lá se me safava o sujeito, deixando-me sem conclusão o trabalho já apurado.

Nada! As minhas atenções só se devem concentrar nos que forem comigo até ao fim da viagem. Tenho já o americano Fulk Ephrinell e talvez a encantadora inglesa, que me parece vai também para Pequim. Chegando a Uzun-Ada, o acaso me proporcionará novos companheiros. Quanto aos cônjuges franceses... por ora nada. Espero, contudo, que não terminará a travessia do mar Cáspio sem apurar alguma coisa a seu respeito. Temos também os dois chineses, que, naturalmente, regressam à China. Se ao menos conhecesse cem palavras do kuan-hoa, a língua falada do Celeste Império, talvez pudesse tirar algum proveito daquelas duas curiosas figuras de biombo. O que mais me convinha, na verdade, era uma personagem cercada de certo mistério, qualquer decantado herói que viajasse incógnito, fosse embora grande fidalgo ou simples bandido.

Sim, que é preciso não esquecer o meu duplo papel de repórter para os acontecimentos e de entrevistador para as pessoas... a tanto por linha. Saibamos pois escolher bem. Quem bem escolhe, bem acerta.

Desci a escada da tolda em direção à câmara. Não havia um único lugar desocupado. Tomados todos os beliches pelos passageiros de ambos os sexos que receiam o balanço do navio. Esses deitaram-se, mal puseram pé a bordo, e só se levantarão quando o vapor atracar a Uzun-Ada. À falta de beliches, muitos outros passageiros, cercados de pequenos volumes, se estenderam por cima dos coxins, sem a menor tenção de se arredarem dali. Ora, vá-se lá descobrir alguém digno das minhas crônicas no meio desta acumulação de pessoas que dormem ou que estão ameaçadas de enjoo!

Cá por mim, é na tolda que me resolvo a passar a noite, e nessa conformidade volto para lá, onde encontro o americano acabando de consertar o seu caixote.

– Não sabe? – exclama ele ao avistar-me. – O borracho do mujique ainda teve o descaramento de me pedir a gorjeta!

– E os dentes? Não se extraviou nenhum deles? – pergunto eu por meu turno.

– Nenhum, felizmente!

– Poderá dizer-me que porção de dentes leva para a China dentro dos seus caixotes?

– Um milhão e oitocentos mil, sem falar dos dentes de siso.

E Fulk Ephrinell pôs-se a rir desta gracinha, que já deve ter repetido muita vez durante as suas viagens. Deixo-o e encaminho-me para a ponte, que fica entre as duas caixas de rodas.

O céu está claro, mas sopra um vento do norte que talvez venha a refrescar bastante. Ao largo, algumas ondas esverdeadas começam a formar rolos pela superfície do mar. É possível que a noite não seja tão boa

quanto seria para desejar. À proa do paquete empilham-se passageiros: turcomanos esfarrapados, quirguizes de olhos pequeninos, mujiques emigrantes em busca de melhor sorte – uma aglomeração, enfim, de pobres diabos, descansando em cima dos molhos de cabos e dos encerados, ou estendidos de encontro à amurada do vapor. Os que não fumam entram pelos farnéis que trouxeram para a viagem. Alguns procuram resgatar no sono o excesso das fadigas, se é que não procuram, dormindo, enganar a própria fome.

Ocorre-me a ideia de dar algumas voltas pelo meio destes grupos. Lembro assim o caçador que bate o mato antes de se pôr de alcateia.

Eis-me agora diante do montão dos fardos, que examino com o olhar investigador de um empregado aduaneiro.

Atrai-me as atenções uma grande caixa de pinho, coberta em parte com um encerado. Deve ter um metro e oitenta de altura por um metro de largura e profundidade. Colocaram-na aqui com as cautelas exigidas por estas palavras em russo, que se leem dos lados: Espelhos.

– Frágil – Evitar a humidade. E tem mais as seguintes indicações: Alto – Baixo, que foram devidamente respeitadas. Depois, segue-se no tampo o endereço, que está assim formulado:

Senhora Zinca Klork, Avenida Chá-Cuá, Pequim, província de Petchili, China.

Zinca Klork, segundo o nome está indicando, deve ser alguma romena, que aproveita o comboio direto do Grande Transasiático para receber por ele uma encomenda de espelhos. Haverá porventura falta deste artigo nos estabelecimentos do Império do Meio. Nesse caso como poderão as belas chinesas admirar os seus olhos abertos em guisa de amêndoa, ou contemplar os seus altos penteados?

Ouve-se a sineta de bordo, anunciando o jantar às seis horas. A câmara onde se come fica à proa. Desço para ela, e já lá encontro sentados uns sessenta comensais.

Fulk Ephrinell instalou-se aproximadamente a meio da mesa. Havendo um lugar vago junto dele, faz-me sinal para ir ocupá-lo – recomendação que me apresso a aproveitar.

Será pura casualidade? Não sei. O fato é que a inglesa, sentada à esquerda de Fulk Ephrinell, está conversando com ele, que julga dever apresentar-me.

– Miss Horatia Bluett – diz-me com agrado.

Na minha frente, ficam os cônjuges franceses, que leem com atenção a lista do jantar.

Na extremidade da mesa, do lado donde chegam os pratos – o que lhe permite servir-se deles em primeiro lugar–, repoltreia-se o passageiro alemão, um homem de robusta compleição, faces avermelhadas, cabelo loiro, barba ruiva, mãos papudas e nariz muito comprido, cuja forma lembra o apêndice proboscídeo dos plantígrados. Tem todos os caracteres particulares dos oficiais da landsturn, ameaçados por uma obesidade precoce.

– Desta vez, não chegou com atraso – pondero eu a Fulk Ephrinell.

– No império germânico, ninguém falta à hora do jantar – responde-me o americano.

– Sabe como se chama este alemão?

– É o barão Weisschnitzerdörfer. E, com um nome tão extenso, quer ele ir até Pequim?

– Quer; como também aquele major russo, que se sentou ao lado do comandante do Astara.

Lanço a vista para o ponto designado por Fulk Ephrinell e dou com um indivíduo de uns cinquenta anos de idade, tipo acentuadamente moscovita, a barba e cabelo grisalhos e de fisionomia atraente. Como eu falo o russo, é natural que ele fale o francês. Será este o companheiro de viagem que fantasio?

- O Sr. Ephrinell diz que é major?
- É médico do exército russo, e chamam-lhe o major Noltitz.

Inquestionavelmente, o americano, sem ser repórter, está muito mais bem informado que o correspondente do Século XX.

Como o balanço do navio ainda se não tornasse muito sensível, todos fazem as devidas honras ao jantar. Fulk Ephrinell conversa com Miss Horatia Bluett e compreende-se perfeitamente que haja fácil aproximação entre duas pessoas tão ligadas pelos mesmos instintos de raça.

De fato, se uma negocia em dentes, a outra negocia em cabelo. Miss Horatia Bluett representa uma casa importante de Londres, a casa Holmes-Holmes, que todos os anos importa do Celeste Império o cabelo de dois milhões de cabeças femininas. Vai a Pequim por conta da dita casa, no empenho de ali estabelecer uma sucursal, onde se concentrem os produtos capilares, cortados às vassaladas... e quem sabe se também aos vassalados do augusto Filho do Céu. O negócio apresenta-se em condições tanto mais favoráveis quanto é certo que a sociedade secreta de Lotus Azul trabalha para suprimir o rabicho entre os í Chins, emblema de servidão por parte deste povo aos tártaros da Manchúria.

"Vamos lá – disse eu de mim para mim –, se a China expede para Inglaterra o cabelo dos seus naturais, em compensação fornece-lhe a América os muitos dentes que fabrica.

É uma troca dos bons processos, que nada tem de censurável." Estamos à mesa há um quarto de hora.

Ainda não sobreveio nenhum incidente. O passageiro de cara rapada e a sua loira companheira parecem escutar-nos quando conversamos em francês, manifestando, além de um significativo contentamento, o vivo desejo de entrarem na conversação. Vejo que não



me enganei. São dois compatriotas. Mas a que meio social pertencerão eles?

Neste ponto das minhas reflexões, reparo que o Astara começa a jogar fortemente. Os pratos agitam-se entre as grades da mesa; os talheres oscilam com uma traquinada expressiva; os copos balançam por cima da toalha parte do conteúdo; os candeeiros de suspensão perdem a linha vertical e as próprias cadeiras cedem, por sua vez, ao capricho do balanço. Para quem não padeça do enjoo é realmente divertida a situação.

– Bonito! – considera o americano. – Parece-me que o mar Cáspio está com sua vontade de sacudir as pulgas.

– Costuma enjoar? – pergunto-lhe.

– Enjoar? Enjoo tanto como as baleias! E Miss Horatia?  
– acrescenta Fulk Ephrinell, voltando-se para a sua vizinha da esquerda.

– Também não – declara esta.

Do lado oposto da mesa, os cônjuges franceses trocam na sua língua algumas palavras.

– Sentes-te mal, Carolina?

– Por ora não, Adolfo; mas se isto continua... não saberei mostrar-me digna mulher de um Caterna.

– O melhor é ires lá para cima. O vento rondou uma quarta para leste e não tarda que o pacote tenha de se pôr de capa.

Esta maneira de se expressar denota que o Sr. Adolfo Caterna, solícito esposo da sua Carolina – segundo se depreende dos nomes e apelido que acabo de ouvir –, é homem do mar, ou já o foi. Isto explica até certo ponto o seu bambolear dos quadris quando anda.

O balanço do vapor cada vez é maior.

Em geral, os comensais não podem suportá-lo. Uns trinta passageiros de ambos os sexos deixam a câmara Para irem tomar ar na tolda. É de supor que a brisa fresca lhes faça bem. Restamos apenas uns dez à mesa, compreendendo o comandante, com o qual o major

Noltitz conversa tranquilamente. Fulk Ephrinell e Miss Bluett parecem bastante afeitos a estes percalços inevitáveis da navegação. O barão germânico bebe e come como se estivesse abancado a uma cervejaria de Munique ou Franckfurt. Segurando a faca na mão direita e o garfo na esquerda, corta a carne em bocadinhos, que polvilha de sal, pimenta e mostarda; depois introduz tudo aquilo com a ponta da faca para dentro da sua enorme boca, exteriormente guarnecida por uma barba muito espessa. Safa! Que maneira de comer tão acentuadamente voraz! Faça o tempo que fizer, não julgo o barão disposto a desistir da sua empresa culinária, e por maior que seja o balanço de proa à popa, ou de bombordo a estibordo, não será isso que o há de privar de bem comer e beber.

Um pouco mais adiante ficam os dois chineses, que observo com curiosidade.

Um deles é moço de aparência distinta; vinte e cinco anos, pouco mais ou menos, e fisionomia agradável, a despeito da cor amarela da pele e dos olhos abertos a canivete.

Foram decerto alguns anos passados na Europa que contribuíram para lhe modificar as maneiras e até o traje. Tem o bigode fino e o olhar penetrante; o seu penteado é mais à francesa que à chinesa. Parece-me ser um excelente e alegre moço, incapaz de subir muitas vezes à "Torre dos Pesares", para me servir de uma metáfora usada no seu país.

O outro, a quem o mais novo se dirige de um modo um tanto motejador, dá perfeitamente ideia desses bonecos de porcelana que mexem com a cabeça. Tem cinquenta a cinquenta e cinco anos; figura de fuinha, cabeça rapada, rabicho caído pelas costas abaixo, vestuário tradicional, composto de cabaia, véstia, cinto, calças tufadas e chinelas multicolores – enfim, uma espécie de jarra, pertencente à família verde. Não

podendo resistir ao balanço, levanta-se e desaparece rapidamente pela escada do convés, depois de uma oscilação mais forte, seguida de uma grande bulha de loiça quebrada.

E o moço chinês, pegando num livro que o companheiro deixou ficar em cima da mesa, mostra-o e repete em voz alta:

– Il Cornaro! Il Cornaro!

Il Cornaro! Que virão aqui fazer estas duas palavras italianas, pronunciadas por um filho do Extremo Oriente? Falará o moço chinês a língua de Bocácio? Ao Século XX assiste o direito de o saber e há de sabê-lo.

A gentil Carolina, já muito pálida, levanta-se também, e o marido exemplar segue-a de perto.

Findo o jantar, deixo Fulk Ephrinell e Miss Bluett a discutir corretagens e preços correntes, e subo para o tombadilho do As tara.

É quase noite. Rápidas nuvens, açoitadas pelo vento leste, cobrem de grandes cortinados as altas zonas do céu, onde raras estrelas brilham. A brisa refresca. Ao baloiçar-se, o farol de estai produz um certo ruído metálico. Os dois faróis de posição, obedecendo ao movimento de bombordo para estibordo, estendem por cima das ondas grandes rastos luminosos de cor verde ou encarnada.

Estava prestando a minha atenção a estas alternativas da derrota quando me aparece Fulk Ephrinell. Como já Miss Bluett se houvesse recolhido ao beliche, o americano veio observar a noite, retirando-se logo, no propósito de ver se ainda encontra pela câmara algum resto de coxim onde possa estirar as pernas. Dou-lhe as boas-noites, que ele me retribui afavelmente.

Pela minha parte, bem embrulhado na cobertura e estendido em qualquer canto da tolda, irei dormir tão bem como dormem os marinheiros, quando não estão de quarto.

São apenas oito horas. Acendo um charuto e, com as pernas escanchadas para me poder aguentar no balanço, ponho-me a passear ao longo da amurada. Os passageiros de primeira classe já quase todos abandonaram a tolda. Na ponte vê-se o imediato do Astara, que anda de um Para o outro bordo, vigiando atentamente o que faz o homem do leme. As pás das rodas do paquete fustigam o mar com violência, ouvindo-se um som cavernoso quando qualquer delas vira o vácuo. Espessos rolos de fumo redemoinham na boca do cano, por onde se escapam também vermelhos feixes de faúlhas.

Às nove horas está a noite completamente escura.

Afirmo a vista para ver se descubro ao largo qualquer farol de navio. Trabalho inútil, porque o mar Cáspio não costuma ser muito frequentado. Ouvem-se unicamente gritos das aves marinhas: gaivotas e cercetas, que voam ao sabor da ventania.

Enquanto passeio, assalta-me um terrível pensamento. E se a viagem terminasse sem ter um episódio para o Século XX? O que diria a sua administração? Tornar-me-ia responsável do caso, e com sobejos motivos para isso. Pois quê! De Tbilisi até Pequim não me há de aparecer qualquer aventura que mereça larga menção? Nada! Para evitar semelhante desastre, seria até capaz de promover eu próprio essa aventura.

São dez e meia. Pretendo sentar-me num dos bancos do tombadilho; mas, com a força do vento que faz, torna-se impossível permanecer ali.

Levanto-me e procuro ir para a proa, encostando-me à amurada. Ao passar, porém, entre as caixas das rodas, sou tão bruscamente sacudido pelas rajadas que me vejo obrigado a buscar abrigo junto dos fardos, cobertos pelos encerados. Sento-me ao comprido e, com o corpo resguardado pela cobertura e as costas encostadas a um dos fardos, não tarda que me deixe adormecer.

Depois de um certo lapso de tempo, de que não conservo exata noção, sou acordado por um ruído estranho! Donde procederá esse ruído? Ponho-me à escuta. Dir-se-ia que estão ressonando perto dos meus ouvidos.

"É talvez algum dos passageiros da proa – pensei eu. – Acaçapou-se entre os fardos, que os encerados resguardam, e estou em dizer que se não dará de todo mal nesse beliche improvisado." Com a claridade filtrada pela parte inferior da bitácula, nada consigo ver.

Ponho-me de novo à escuta. Cessou o ruído.

Olho para todos os lados. Nesta parte do convés ninguém está, porque os passageiros de segunda classe ficam à proa.

Estive sonhando, não há que duvidar; e nisto disponho-me a dormir de novo.

Desta vez não me engano! Recomeçaram a ressonar, e ressonam dentro da caixa a que encostei a cabeça!

"Que brincadeira é esta? – penso. – Então levamos conosco um animal metido numa caixa!" Mas que animal? Um cão? Um gato? Qual! Que razões poderia haver para ocultar numa caixa um animal doméstico? Será antes uma fera? Um urso? Um tigre? Um leão?

Há de ser isso. Alguma fera com destino a qualquer jardim zoológico ou potentado da Ásia Central. A caixa é simplesmente uma gaiola. E se a gaiola se abrisse? E se a fera se precipitasse no convés? Que belo incidente de viagem! Que belo assunto para uma crônica! E veja-se até que ponto pode ir a sobre-excitação cerebral dum repórter em cata de notícias. É preciso que eu saiba, custe o que custar, qual o destino da fera aludida. Irá para Uzun-Ada ou para mais longe? A caixa deve trazer indicada a direção.

Puxo por um fósforo de cera, roço-o pelo atrito da fosforeira, e, como estou a sotavento, o pequeno pavio conserva a chama muito firme.

À luz do fósforo que leio eu?

A caixa onde vai a fera é justamente a que traz escrito em russo o seguinte letreiro: Senhora Zinca Klork, Avenida Chá-Cuá, Pequim, China.

E aplicam-se as recomendações de Frágil e Evitar a umidade a uma fera, como se as feras fossem animais débeis e de saúde melindrosa!

Mas porque será que esta romena, a tal Zinca Klork, que deve ser naturalmente bonita mulher, manda seguir com semelhante designação uma fera encaixotada?

Em vez de disparatar, raciocinemos. Uma fera, seja qual for a sua espécie, tem de comer, tem de beber. Ora, de Uzun-Ada até à capital do Celeste Império vão onze dias completos de caminho de ferro. E, sendo assim, quem durante esse tempo dará de comer e de beber à dita fera, se ela tiver de se conservar sempre na gaiola?

Não é de supor que os empregados do Grande Transasiático lhe dispensem mais atenções que as devidas a um transporte de espelhos. Mas, nesse caso, antes de chegar ao seu destino, terá morrido a fera de inanição!

Todas estas considerações me atravessam rapidamente o espírito, baralhando-me as ideias. Estarei eu sendo vítima de algum atroz pesadelo?

Mas não posso resistir por mais tempo ao sono. Sinto um peso de dois quilos em cada uma das pálpebras. Deixo-me resvalar ao longo do encerado, e, protegido pelas dobras da cobertura, torno a adormecer profundamente.

Que tempo estive dormindo? Talvez três ou quatro horas. O que é certo é que não tinha ainda amanhecido quando acordei de novo.

Depois de esfregar os olhos, endireito-me, -levanto-me e vou encostar-me à amurada.

Desde que o vento passou para noroeste, a vaga já não sacode tanto o vapor.

Está bastante fria a noite. Faço diligência por aquecer, estugando o passo durante meia hora. Nem já me lembrava da fera. Subitamente, volta a preocupar-me essa lembrança. Não me caberá o dever de prevenir o chefe da gare de Uzun-Ada com referência a esta encomenda de um gênero tão inquietante? Em boa verdade, eu nada tenho com isso. Veremos o que se passa daqui até ao desembarque.

Consulto o relógio. São só três horas da manhã. Busquemos de novo o meu lugar. Deito-me outra vez, e, com a cabeça encostada a uma das faces da caixa, cerro imediatamente os olhos.

De repente, chega-me aos ouvidos outro ruído. Desta feita não me engano. Ressoa dentro da caixa um espirro meio abafado. Nunca houve fera que pudesse espirrar assim.

"Esperem! Será possível que um ente humano se tenha idiotizado nesta caixa e que se faça transportar dolorosamente no trem com destino à bela romena?"

Será homem ou mulher? Parece-me que o espirro abafado tinha um não sei quê de ressonância masculina." Agora já não penso em dormir. Como tarda a vir a manhã e como tarda também o momento em que possa examinar melhor a caixa! Andava em busca de incidentes... Pois muito bem, aqui está um que me não vai dar menos do que umas quinhentas linhas de original.

Do lado de leste começava a tingir-se o horizonte de uma cor esbranquiçada. As nuvens do zênite já acusam uma primeira coloração. O Sol aparece finalmente, como que umedecido pela bruma que as vagas desenvolvem...

Lanço a vista para a caixa; é de fato a que se destina a Pequim. Observo que num e noutro ponto se abriram alguns pequenos furos para se estabelecer a renovação do ar no interior. Talvez que, através desses furos,

estejam dois olhos a espreitar o que se passa cá por fora... Não sejamos indiscretos.

Ao almoço reúnem-se os comensais da véspera, poupados pelo enjoo: o moço chinês, o major Noltitz, Fulk Ephrinell, Miss Horatia Bluett, o Sr. Caterna, sem a consorte, o barão Weisschnitzerdörfer, e mais sete ou oito passageiros. Nem por sombras penso em confiar ao americano o mistério da caixa. Poderia dar com a língua nos dentes e lá se me ia a crônica projetada!

Perto do meio-dia, percebe-se, do lado de leste, a aproximação da costa – uma costa chata, amarelenta, sem ribas, coberta de dunas e situada nas vizinhanças de Krasnovodsk.

À uma hora estamos à vista de Uzun-Ada. À uma e vinte e sete piso pela primeira vez aquela terra asiática.

## Capítulo V

Antigamente os passageiros desembarcavam em Mikhailov, pequeno porto que servia de testa de linha ao Transcáspio. Os navios, porém, de mediana tonelagem dificilmente encontravam ali água para fundear. Foi então que o general Annenkof, o promotor do novo caminho de ferro, o eminente engenheiro, cujo nome terá de me acudir mais de uma vez aos bicos da pena, se resolveu a fundar Uzun-Ada, diminuindo assim consideravelmente o tempo gasto na travessia do mar Cáspio. A inauguração de Uzun-Ada, construída em três meses, efetuou-se a 8 de Maio de 1886.

Por fortuna, eu tinha lido as descrições do engenheiro Boulangier, com relação à obra prodigiosa do general Annenkof. É esse o motivo por que me não irei considerar de todo alheio ao percurso do caminho de ferro entre Uzun-Ada e Samarcanda. Demais, conto muito com o major Noltitz, que está bem ao fato desses trabalhos. ;



Tenho o pressentimento de que eu e o major acabaremos por ser bons amigos. E, embora o provérbio diga "Ainda que o teu amigo seja de mel, não o lambas", deixarei de respeitar o provérbio, no intuito de ser prestável aos meus leitores.

Fala-se muito da extraordinária rapidez com que os Americanos lançaram a sua via férrea através das planícies do Far West, mas convém advertir que os Russos não lhes ficam a dever nada neste ponto, se é que os não têm excedido, tanto em celeridade como em arrojo industrial.

Todos conhecem a campanha aventureira do general Skobeleff contra as hordas turcomanas – campanha para cujo êxito definitivo contribuiu poderosamente a criação do caminho de ferro transcáspio. De então para cá, o estado político da Ásia Central passou por tão profundas modificações que o Turquestão atualmente é uma simples província da Rússia asiática, entestando as suas fronteiras com as fronteiras do Celeste Império. O próprio Turquestão chinês já começava visivelmente a ressentir-se dessa influência moscovita, que, na sua marcha civilizadora, até chegou a vencer as alturas vertiginosas do planalto de Pamir.

Vou pois atravessar os países que Tamerlão e Gengis-Khan assolaram noutras eras, esses países fabulosos de que os Russos já em 1886 possuíam nove milhões de quilômetros quadrados e um milhão e trezentos mil habitantes. A parte meridional de tão vasta região forma presentemente a Transcaspiana, que se divide em seis distritos: Forte-Alexandrovski, Krasonvodsk, Askhabad, Karibent, Pendeh, governados por coronéis e tenentes-coronéis moscovitas.

Como é bem de supor, basta uma hora para ver Uzun-Ada, cujo nome significa "Ilha Comprida". É quase uma cidade, mas uma cidade moderna, com ruas alinhadas e traçadas em esquadria por cima de um grande tapete de

areia amarela. Nem monumentos nem tradições: pontes sobre estacas e habitações de madeira, entre as quais o conforto já deixa assinalar algumas construídas de pedra e cal. Pode-se calcular o que será dentro de cinquenta anos esta primeira estação do Transcáspio – uma grande cidade, depois de ter sido uma gare enorme.

Não se imagine que faltam ali os hotéis. Entre outros, conta-se o Hotel do Czar, com boa mesa, bons quartos e boas camas. Não é, porém, a questão das camas que me seduz, porque o comboio parte às quatro horas da tarde. Primeiro que tudo, dei-me pressa em participar ao Século XX, pelo cabo submarino, a minha chegada a Uzun-Ada.

Feito isto, passemos a pôr em ordem a minha contabilidade de repórter.

Nada mais simples. Consiste a dita contabilidade em abrir uma conta de informações a cada um dos passageiros com quem devo estar em contato. É este um hábito de que nunca até hoje tive motivos para me arrepender; e, enquanto aguardo os que não conheço, vamos já inscrevendo na carteira os conhecidos, por meio de números de ordem:

N.º 1 – Fulk Ephrinell, americano.

N.º 2 – Miss Horatia Bluett, inglesa.

N.º 3 – Major Noltitz, russo.

N.º 4 – O Sr. Caterna, francês.

N.º 5 – A Sra. Caterna, francesa.

N.º 6 – Barão Weisschnitzerdörfer, alemão.

Pelo que diz respeito aos dois chineses, só lhes darei ? competente número de ordem quando estiver mais ao fato das suas qualidades. Quanto ao desconhecido, encerrado na caixa, estou na firme resolução de vir à fala com ele e até de lhe prestar quaisquer serviços, respeitando sempre o seu segredo.

Se isto é um crime, que me censure quem não for da minha opinião.

O comboio já está formado. Compõe-se de carruagens de primeira e segunda classe, de uma carruagem-restaurante e de dois furgões de bagagens. As carruagens estão pintadas de claro – o que é uma excelente precaução contra o frio e o calor. Ora, nas províncias da Ásia Central, a temperatura varia entre cinquenta graus centígrados acima de zero e vinte abaixo, o que representa um desvio de setenta graus, cujos efeitos convém atenuar quanto possível.

As carruagens do comboio, de notável comodidade, acham-se ligadas umas às outras por meio de passadiços, segundo o sistema americano. Os passageiros, em vez de irem confinados num compartimento, podem circular de umas para outras carruagens. A meio dos assentos estofados corre uma coxia, que vai dar às plataformas da frente e da retaguarda de cada vagão, sendo entre essas plataformas que se lançam os passadiços. Esta facilidade de comunicação, de que também aproveita o pessoal da Companhia, contribui muito para a segurança do comboio.

O nosso compreende uma locomotiva com box, um tênder com reservatórios de água e de combustível, um furgão de cabeça, três vagões de primeira classe, cada um com vinte e quatro lugares, um vagão-restaurante, quatro vagões de segunda classe e um furgão de cauda – ao todo doze carruagens, incluindo a locomotiva e o tênder.

Os vagões de primeira classe têm na sua extremidade gabinetes de vestir e os seus assentos são dispostos por modo que basta um simples mecanismo para poder transformá-los em camas – o que se torna indispensável em trajetos muito demorados. Concordo que não há tantas atenções com os passageiros de segunda classe. Esses, além de não disporem de grandes comodidades, precisam de trazer consigo a comida, a não ser que

preferam abastecer-se pelas estações de trânsito. Contudo, poucos haverá que façam toda a viagem entre o mar Cáspio e as províncias orientais da China. A maior parte deles sairá nas principais cidades e povoações do Turquestão russo, atravessadas até à fronteira chinesa pelo caminho de ferro transcáspio, numa distância de dois mil e duzentos quilômetros.

A abertura da linha do Grande Transasiático, que vai até Pequim, data apenas de seis semanas, e a China, por enquanto, só traz nela em circulação dois comboios hebdomadários.

Até agora tudo tem corrido bem. Devo, contudo, acrescentar, como pormenor significativo, que os empregados do comboio vão munidos de um certo número de revólveres para, em caso de necessidade, poderem armar os passageiros. Sensatíssima prevenção, especialmente para a parte da viagem a fazer pelos desertos da China, onde é de boa prudência ir-se preparado contra quaisquer agressões que possam de súbito ocorrer.

É, porém, de supor que a Companhia se acautelasse com todas as medidas ao seu alcance para garantir a marcha regular dos comboios. Entretanto, será bom recordar que a seção chinesa do Grande Transasiático é administrada por chineses, e que ninguém sabe ao certo o conceito que devem merecer esses administradores. Não será para rezear que eles pensem mais nos seus dividendos que na segurança dos passageiros?

Enquanto aguardo a hora da partida, dou algumas voltas pela gare, examinando o comboio através das janelas dos vagões, que não têm portas laterais, visto fazer-se pelas plataformas a entrada para os compartimentos.

Tudo está novinho em folha; o cobre e o aço da locomotiva refletem com intensidade os raios do Sol; as carruagens, pintadas de fresco, têm molas que ainda não

vergaram ao peso da fadiga e rodas que repousam firmes em cima dos trilhos. Tal é o material circulante destinado a percorrer um continente inteiro.

Nenhuma linha férrea iguala esta em extensão, nem mesmo na América. A linha do Canadá tem cinco mil quilômetros; a linha Central Union, cinco mil duzentos e sessenta; a linha de Santa Fé, quatro mil oitocentos e setenta e cinco; a linha Atlântico-Pacífico, cinco mil seiscentos e trinta; e a linha Norte-Pacífico, seis mil duzentos e cinquenta. Haverá só um caminho de ferro que, depois de terminado, venha ainda a ser maior – o Grande Transiberiano, que, desde o Ural até Vladivostock, somará uma extensão de seis mil e quinhentos quilômetros.

Entre Tbilisi e Pequim a viagem leva treze dias, de que há já a descontar os dois entre Tbilisi e Uzun-Ada. Nas estações de segunda ordem, o comboio só se demora o tempo necessário para meter água e combustível. Contudo, em cidades principais, como Merv, Bucara, Samarcanda, Tashkent, Kachgar, Kokhan, SuTcheu, Lan-Tcheu e Tai-Yuan, a demora será de algumas horas – o que me deixará ver essas cidades... a voos de repórter.

É claro que um serviço de onze dias não poderia ser todo feito pelo mesmo maquinista e pelos mesmos fogueiros. De seis em seis horas, cada um desses empregados é rendido por outro. Os russos, porém, só acompanham o comboio até à fronteira do Turquestão; daí para diante são os chineses que os substituem, em locomotivas do Celeste Império.

Há, contudo, uma entidade que não deixará o seu posto: é Popof, o condutor do comboio, um russo genuíno, de muito cabelo, barba cerrada, figura militar, casaco pregueado, fartos calções, botas altas e boné de tampo largo. Há dez anos que anda ao serviço da Companhia do Transcáspio, entre Uzun-Ada e Pamir, e há já um mês que também começou a percorrer a linha toda

até Pequim. Por muito concentrado que seja o bom do homem, sempre irei achar meio de o obrigar a dar à língua. E se me não recusar um ou outro copito de vodka, oferecido oportunamente, espero ainda ouvir da boca dele histórias muito curiosas acerca destes lugares.

Dou-lhe na minha carteira o número 7 e fico fazendo votos para que seja variado e abundante o pecúlio das suas informações. Em rigor, eu não exijo que haja sinistros na viagem. Longe de mim tal ideia. O que, porém, desejo, por causa do Século XX, bem entendido, são alguns acontecimentos dignos de uma crônica.

Entre os passageiros que passeiam na plataforma da gare, há muitos judeus, mais fáceis de reconhecer pelo tipo que pelo traje. Dantes, na Ásia Central, os judeus só podiam usar o toppé, espécie de gorro redondo, e um simples cordão à cintura, sem nenhum adorno de seda, estando, em caso de transgressão, sujeitos à pena de morte. Diz-se até que em certas cidades tinham de entrar montados num burro, e que noutras só podiam entrar a pé. Agora, servem-se do turbante oriental e andam de carruagem, quando os haveres lhes permitem esse luxo. E quem poderá opor-se a isso? Na sua qualidade de súbditos do czar branco, não estão eles no gozo de direitos políticos e civis como quaisquer outros cidadãos do grande império moscovita?

Também se veem diferentes tadjiks, de origem persa, os mais perfeitos homens que se possa imaginar. Uns tomaram bilhetes para Merv ou Bucara, outros para Samarcanda, Tachkent ou Kokhan, e nenhum deles irá decerto além do planalto russo-chinês. São na sua maioria passageiros de segunda classe. Entre os passageiros de primeira, vão muitos usbeques, tipos comuns, de fronte deprimida, maçãs de rosto salientes e pele trigueira, que foram por muito tempo os legítimos senhores do país e de cujas famílias saíam os emires e os cãs da Ásia Central.

Além dos europeus que vieram comigo do mar Cáspio, não haverá mais alguns neste comboio do Grande Transasiático? Há sim: uns quatro ou cinco negociantes da Rússia Meridional e um inglês, pertencente a essa raça de gentlemen que são hóspedes habituais de todos os paquetes e caminhos de ferro. Convém notar que, para se poder viajar no Transcáspio, torna-se indispensável uma autorização do Governo russo, e que essa autorização não costuma conceder-se facilmente aos Ingleses. Pelo que vejo, houve exceção a favor deste.

O gentleman de que se trata bem merece a minha atenção. Alto e magro, deve regular pelos cinquenta anos, como se depreende do seu cabelo sal e pimenta e das suas barbas já grisalhas. A característica da sua fisionomia é a arrogância ou, para melhor dizer, o desdém, composto, em doses iguais, de muita predileção por tudo quanto é inglês e de muito desprezo por tudo quanto o não é. Esta individualidade é por vezes tão insuportável aos seus próprios compatriotas, que Dickens, Thackeray e alguns outros escritores célebres a têm severamente criticado. Enquanto passeia, dando-se ares de importância e parecendo exigir que o admirem, com que soberana indiferença olha o gentleman para a gare de Uzun-Ada, para o comboio a partir, para os empregados em geral e para o próprio vagão, onde já marcou o seu lugar com o saco de viagem! Virá esta personagem representar aqui o ciúme tradicional que vota a Inglaterra a todas as obras terminadas com êxito pela engenharia moscovita? Hei de averiguá-lo. Entretanto, vamos-lhe dando na minha carteira o número 8.

Recapitulando, poucas ou nenhuma pessoas de importância. É pena. Se ao menos o imperador da Rússia, de um lado, e o Filho do Céu, do outro, se lembrassem de entrar neste comboio, a fim de oficialmente se avistarem na fronteira dos dois impérios... que acontecimento, que

festas, que descrições e que belo filão para ser por mim explorado em cartas e telegramas!

Neste ponto, lembro-me de voltar as vistas para a caixa misteriosa. Não lhe caberá de direito esta designação? Decerto que sim. Trata-se de saber o sítio exato onde a colocação e a maneira por que poderei aproximar-me dela.

O furgão de cabeça do comboio já recebeu todos os caixotes de Fulk Ephrinell. Este furgão, além de se abrir dos lados, abre-se também pela frente e pela retaguarda como os vagões e, também como eles, tem plataforma, passadiço e uma coxia ao centro para o condutor do comboio comunicar com o tênder e a locomotiva, sempre que seja preciso. A guarita de Popof fica na plataforma da frente do primeiro vagão, ao canto do lado esquerdo. Logo que chegue a noite, ser-me-á fácil entrar neste furgão, fechado apenas por uma porta em cada uma das suas extremidades. Demais a mais, na sua qualidade de furgão de cabeça, foi reservado para as bagagens com destino à China, indo as que se destinam às estações do Turquestão no furgão da cauda.

Quando me acerquei do cais das mercadorias, lá estava ainda a caixa misteriosa. Examinando-a de perto, reparo que em todas as suas faces se lhe abriram vários furos de ventilação e que uma dessas faces se acha dividida em duas partes, uma das quais deve entrar na outra, por meio de uma corrediça existente da parte de dentro.

Isto mostra que o engaiolado quis prever a possibilidade de sair da gaiola, pelo menos durante a noite.

Neste momento, aproximam-se da caixa dois carregadores e tenho a satisfação de verificar que seguem à risca as indicações inscritas dos lados, pegando-lhe com cuidado e conduzindo-a com cautela. Depois arreiam-na e encostam-na à entrada do furgão,



do lado esquerdo, com o "Alto" para cima, dando-se a feliz circunstância de ficar livre e desembaraçada a face da corrediça, que se abre como a porta de alguns armários. De fato, não será esta caixa um armário que estou com imenso empenho de abrir?

Resta saber se o bagageiro vai neste furgão. Não vai. Informam-me que o seu posto é no furgão da cauda.

– Parece-me que não podia ficar melhor o demônio da caixa – pondera um dos carregadores, depois de concluída a tarefa.

– Lá mexer-se do sítio onde a deixamos é que ela se não mexe – replica-lhe o companheiro. – Os espelhos vão chegar a Pequim sem novidade... a não ser que o comboio descarrile no caminho.

– Ou que apanhe algum choque, perdido da baralha, como já se tem visto.

E era acertada a observação do carregador, como já se tem visto e como se há de continuar a ver.

Neste ponto, vem ter comigo o americano, lançando um derradeiro olhar para o seu stock de dentes incisivos, caninos e molares, não se esquecendo de repetir sempre o seu invariável estribilho: "Wait a bit!" – Sabe que, antes de partir o comboio, temos de ir jantar ao Hotel do Czar? – observa-me ele benevolmente. – É a hora. Vem daí?

– Vou.

E seguimos ambos em direção à sala do hotel.

Todos os meus números estão ali. O número 1, Fulk Ephrinell, senta-se, como era de prever, junto do número 2, Miss Horatia Bluett. Os cônjuges franceses, números 4 e 5, ficam um ao lado do outro. O número 3, o major Noltitz, instala-se em frente dos números 9 e 10, isto é, dos dois chineses, a quem acabo de designar com estes algarismos na minha carteira. Quanto ao corpulento alemão, o número 6, esse já mergulha o seu formidável nariz dentro do prato da sopa. Noto igualmente que o número 7, o condutor do comboio, Popof, tem o seu lugar

reservado na extremidade da mesa. Os outros comensais, quer europeus, quer asiáticos, sentam-se ao acaso, no propósito evidente de não desprezarem os pratos do jantar.

Ah! Esquecia-me citar o número 8, o desdenhoso gentleman, que ainda não sei como se chama e parece disposto a considerar a cozinha russa muito inferior à britânica.

Não me passam também despercebidas as atenções e solitudes que o Sr. Caterna dispensa à mulher, convidando-a a recuperar o tempo perdido a bordo do Astará por causa do enjoo. Enche-lhe o copo, serve-lhe os melhores bocados; enfim, mostra dedicar-lhe todo o carinho de um recém-casado.

– Foi uma fortuna – ouço-lhe eu dizer – que não ficássemos a sotavento do alemão. Era capaz de lamber-se com tudo, deixando os mais a fazer cruces na boca.

Efetivamente, os cônjuges Caterna acham-se a barlavento, isto é, chegam-lhes as travessas antes de passarem pelo barão Weisschnitzerdörfer, o qual não se peja de tirar delas quanto pode para encher de todo o prato.

A reflexão do Sr. Caterna, apresentada numa forma um tanto marítima e garota, faz-me sorrir; e o Sr. Caterna, que deu pelo meu sorriso, pisca-me o olho, designando o barão com um leve movimento de ombros.

Quer-me parecer que os dois franceses não são em rigor pessoas de fino trato, mas ia apostar que são de ânimo jovial e boa índole, e não é justo que nos mostremos demasiadamente difíceis quando temos de conviver com dois compatriotas em terras do Turquestão.

O jantar terminou dez minutos antes da hora fixada para a partida. Ouve-se o toque da sineta e cada um se encaminha para o comboio, cuja locomotiva já resfolga com toda a força dos seus pulmões.

Dirijo mentalmente uma última prece à divindade protetora dos repórteres, esperando que ela me não deixe à míngua de aventuras durante a viagem. Verifico depois com prazer que todos os meus números vão na primeira classe – o que é magnífico para não os perder de vista – e, finda essa verificação, trato igualmente de escolher um lugar para mim.

Dessa vez, o barão Weisschnitzerdörfer – que nome tão comprido! – não chega fora de tempo. Pelo contrário, o comboio é que já está com cinco minutos de atraso em relação à hora da tabela.

E então principia o germano a lastimar-se, a protestar, a praguejar, ameaçando a Companhia com uma ação de perdas e danos.

– Dez mil rublos! – vocifera ele. – Dez mil rublos, se por causa do comboio não puder chegar a...

E calou-se. Se não puder chegar aonde? Pois não vai o barão também para Pequim?

Enfim, os últimos sons do apito rasgam o ar, sibilando; os vagões começam a mover-se e um hurra alegre e prolongado saúda a partida do comboio do Grande Transasiático.

## Capítulo VI

As ideias de um homem que viaja a cavalo diferem muito das que ele possa ter se viajar a pé. E maior diferença ainda haverá se a viagem for feita em caminho de ferro.

A associação dos pensamentos, o caráter das reflexões, o encadeamento dos fatos, que se vão acumulando e sucedendo, têm uma rapidez semelhante à do comboio. Nessas ocasiões, o cérebro funciona tão ativamente como a locomotiva.

É esse estado de espírito que desperta neste momento em mim uma enorme curiosidade, uma febre intensa de instrução, a que se reúne também uma velocidade de cinquenta quilômetros por hora. É esta a média quilométrica do nosso comboio enquanto percorremos o Turquestão russo. Quando chegarmos às províncias do Celeste Império, a média descera então a trinta quilômetros.

Devo estas indicações ao horário do guia comprado na estação. Uma carta geográfica, fechada em muitas dobras, que acompanha o mesmo guia, encerra todo o itinerário do caminho de ferro entre o mar Cáspio e as costas orientais da China. Assim, pois, ao deixar Uzun-Ada, vou-me entretendo a estudar o Transasiático, da mesma forma que já estudei o Transgeorgiano, quando saí de Tbilisi.

A largura da via entre os trilhos é de um metro e sessenta centímetros. Esta largura, que se nota nos caminhos de ferro moscovitas, acusa um excesso de nove centímetros, comparada com as outras vias europeias. Diz-se até que os Alemães mandaram fabricar um número avultado de eixos de idênticas dimensões, para o caso eventual de quererem invadir a Rússia. É de supor que os Russos tenham tomado igual precaução, para o caso, não menos eventual, de quererem invadir a Alemanha.

Quando se deixa Uzun-Ada, a linha férrea corre de ambos os lados por entre espessas dunas de areia. Junto do braço de mar que separa a "Ilha Comprida" do continente, a mesma linha continua sobre um extenso aterro de mil e duzentos metros, protegido por fortes alicerces de pedra contra o embate das ondas.

Já nos ficam para trás muitas gares, em que o comboio não parou; entre outras Mikhailov, a uma légua de Uzun-Ada. Nas que se seguirem, a distância de umas às outras será de quinze a trinta quilômetros. As que mal

posso entrever dão-me a impressão de bonitos chalés com balaustradas à italiana. Quem poderia imaginar semelhante coisa no interior do Turquestão e nas vizinhanças da Pérsia! O deserto até às proximidades de Uzun-Ada, sendo as gares do caminho de ferro os únicos oásis, criados pela mão do homem. Foi o homem Efetivamente quem plantou esses raros e glaucos ulmeiros que aparecem, oferecendo alguma sombra. Foi o homem quem, à custa de somas avultadas, conseguiu trazer até aqui a água, cujos refrigerantes jactos se despenham em graciosos tanques.

Sem estas obras hidráulicas, não haveria uma só árvore nem um só cantinho de verdura no meio de tais oásis. São eles, pois, como que as providas amas de leite que abastecem a linha; e as locomotivas – sabemo-lo todos – não se satisfazem com simples amas-secas.

O fato é que nunca na minha vida vi terrenos tão escalvados, tão áridos, tão refratários à vegetação; e, segundo parece, estes terrenos dilatam-se, para diante de Uzun-Ada, numa extensão superior a duzentos e sessenta quilômetros.

Quando o general Annenkof encetou os seus trabalhos em Mikhailov, viu-se obrigado a destilar a água do mar Cáspio, como se pratica a bordo dos navios, com o auxílio de aparelhos apropriados. Mas, se para produzir vapor é necessário água, para vaporizar água é necessário carvão. Os leitores do Século XX vão naturalmente desejar saber como foi que se puderam aquecer as máquinas num país donde não há hulha que extrair nem árvores que abater. Será porque se estabelecessem depósitos dessas matérias nas principais estações do Transcáspio? De modo nenhum. Tratou-se apenas de pôr em prática uma ideia que já tivera o grande químico Sainte-Claire Deville, quando se principiou em França a empregar o petróleo.

As fornalhas das máquinas, mercê de um instrumento pulverizador, são alimentadas pelos resíduos provenientes da destilação da nafta, que Baku e Derbent fornecem em quantidades inesgotáveis. Por diversas estações da linha, dispuseram-se vastos reservatórios deste combustível mineral, que se lança nos recipientes do tênder e se queima em aparelhos especiais, de que as máquinas vão munidas. É também da mesma nafta que se faz uso a bordo dos vapores do Volga e outros afluentes do mar Cáspio.

A consciência obriga-me a dizer que a paisagem não prima pela variedade. A superfície quase plana dos terrenos arenosos torna-se completamente horizontal nas regiões onde as águas salobras permanecem estagnadas.

Foi por isso que este solo se prestou admiravelmente à construção de uma linha férrea. Nem túneis, nem aterros, nem viadutos, nem obras de arte – para me servir de um termo caro aos engenheiros, e que em geral sai bem "caro". Num ou noutro ponto unicamente, algumas pontes de madeira de duzentos a trezentos pés de comprimento.

Nestas condições, o custo quilométrico do Transcáspio não excede os setenta e cinco mil francos.

A monotonia da viagem só se modificará quando nos aproximarmos dos extensos oásis de Merv, Bucara e Samarcanda.

É tempo de falar dos passageiros – o que se torna extremamente fácil, visto poder circular-se de uma à outra extremidade do comboio. Sem grande esforço de imaginação, chego a considerar-me no interior de um povoado ambulante, em cuja rua principal me ponho a passear.

Repetirei como lembrança que à locomotiva e ao tênder se segue o furgão, onde vai a caixa misteriosa, e

que a guarita de Popof ocupa o ângulo esquerdo da plataforma da frente do primeiro vagão.

Nesse primeiro vagão diviso alguns sarthas de porte nobre e senhorial, trajando compridas túnicas de cores vivas, por baixo das quais aparecem as botas altas de coiro, bordadas a sutache. Têm todos bonitos olhos, magnífica barba e nariz aquilino, e fácil seria tomá-los por nobres autênticos, se se não soubesse que a palavra "sartha" quer dizer "revendedor", e que os que vão conosco se dirigem provavelmente a Tachkent, onde se encontram aos milhares semelhantes indivíduos.

É também neste vagão que se acham os dois chineses, sentados um defronte do outro. O mais novo olha para fora pela janela; o mais velho – um Ta-lao-yé, isto é, uma pessoa de idade – distrai-se a percorrer as páginas de um livro. O livro, de formato 32, parece-se com um Anuário da Repartição das Longitudes, e, como sucede aos breviários de cônego, tem capa de pelúcia, que se fecha por meio de um elástico. O que me admiro é que o possuidor do livro não parece estar a lê-lo da direita para a esquerda.

Não será a respectiva impressão feita em caracteres chineses? A seu tempo verificaremos isso.

Em dois lugares contíguos, vão sentados Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett. Conversam animadamente e fazem cálculos com o lápis. Não sei bem se o prático americano irá murmurando ao ouvido da prática inglesa o adorável verso que fez palpar o coração de Lídia:

*Nec tecum possum vivere sine te!*

O que sei, porém, ao certo é que Fulk Ephrinell pode perfeitamente viver sem mim. Muito bem andei eu em não contar com a sua colaboração para atenuar os enfados da viagem. O manganão do ianque pôs-me completamente de parte e deixou-me pela esguia e desenxabida filha de Álbion.

Chego à plataforma posterior, transponho o passadiço e eis-me na entrada do segundo vagão.

Ao canto da direita permanece repimpado o barão Weisschnitzerdörfer. O seu enorme nariz – este germano é míope como uma toupeira – roça pelas folhas do livro que está consultando: é o guia dos caminhos de ferro. E com que impaciência examina o barão se o comboio entra nas estações à hora da tabela! Quando se dá qualquer atraso, recomeçam por parte dele as recriminações e as ameaças contra a Companhia do Grande Transasiático.

Acham-se também neste vagão os cônjuges Caterna, que trataram de se instalar com a maior comodidade. Alegre e bem disposto, o marido fala com grande exuberância de gestos, aperta por vezes as mãos da mulher, quando não lhe aperta a cintura; depois volta a cabeça para o lado ou ergue-a para o teto da carruagem, pronunciando algumas palavras em aparte. Por seu lado, a Sra. Caterna inclina-se para diante, recosta-se para trás, muda facilmente de fisionomia e mais parece dar a deixa ao marido que em verdade conversar com ele. Ao ir a mudar de vagão, ouço ainda soltar-se da boca do Sr. Caterna o estribilho de uma opereta conhecida.

No interior do terceiro vagão, ocupado por diversos turcomanos e três ou quatro russos, encontra-se o major Noltitz. conversando com um dos seus compatriotas.

De bom grado me envolveria na conversação, se porventura me proporcionassem ensejo para isso. Entendo, contudo, que o melhor é guardar por enquanto uma discreta reserva, visto a viagem ir apenas no início.

Entro em seguida no vagão-restaurante; tem mais um terço de comprimento que os outros vagões. É uma verdadeira sala de jantar, com uma única mesa ao centro. Na sua extremidade oposta fica de um lado a despensa e do outro a cozinha, onde trabalham o cozinheiro e o chefe dos criados, ambos de origem



moscovita. Parece-me perfeitamente regular a disposição deste compartimento.

Depois de o haver atravessado, penetro na segunda parte do comboio, onde vão acumulados os passageiros de segunda classe: quirguizes de aspecto pouco perspicaz, crânio deprimido, maxilas alongadas de prógnato, pequena barba de bode, nariz achatado e pele muito trigueira. Estes pobres diabos, de religião muçulmana, ou pertencem à Grande Horda, que vagueia errante pela fronteira da Sibéria e da China, ou à Pequena Horda, espalhada entre os montes Urais e o mar de Aral. Para eles, acostumados aos acampamentos na estepe e às miseráveis choupanas das aldeias, um vagão de segunda classe, ou de terceira que seja, representa o invejável conforto de um verdadeiro palácio. Nem os seus catres, nem os seus escabelos, se podem comparar aos bancos de estofos, em que vão sentados com uma gravidade perfeitamente asiática.

Também ali tomaram lugar dois ou três nogais, que se destinam ao Turquestão Oriental. De uma raça superior à raça tártara dos quirguizes, é dentre eles que saem os sábios e os professores, a cuja ilustração devem parte do seu brilho as opulentas cidades de Bucara e Samarcanda. Todavia, a ciência e o professorado nestas províncias da Ásia Central mal dão para viver, ainda quando o viver se reduza ao estritamente necessário. Assim, pois, estes nogais procuram voluntariamente empregar-se como intérpretes. Por desgraça para eles, a difusão da língua russa tem-lhes tornado o mister bem pouco lucrativo.

Agora posso dizer que já conheço o lugar de cada um dos meus números e que saberei encontrá-los quando a ocasião o exigir.

Com referência ao trajeto a fazer até Pequim, não me resta a menor dúvida de que terei por companheiros: Fulk Ephrinell, Miss Horatia Bluett, o barão teutônico, os dois chineses, o major Noltitz, os cônjuges Caterna e até

o desdenhoso gentleman, cujo perfil cheguei a descobrir num dos cantos do segundo vagão. Quanto aos outros passageiros, que não tencionam transpor a fronteira, considero-os, para todos os efeitos, da mais completa insignificância. É, contudo, certo que, entre os meus companheiros, não se me depara por enquanto aquele que deva ser o herói das minhas futuras crônicas. Não percamos a esperança de o ver ainda aparecer nalguma das estações do percurso.

A minha intenção resume-se a ir tomando notas de viagem hora a hora ou, para melhor dizer, minuto a minuto. Antes de cair a noite, venho até à plataforma anterior do vagão, no propósito de lançar uma derradeira vista de olhos pela paisagem que nos cerca. Será fumando durante uma hora que espero chegar à estação de Kizíl-Arwat, onde o comboio há de ter alguma demora.

Ao seguir do segundo para o primeiro vagão, defronto-me com o major Noltitz. Paro por delicadeza para o deixar passar. O major cumprimenta-me com a polidez que distingue os russos de boa educação. Retribuo-lhe o cumprimento. A esta pequena troca de deferências se limita o nosso encontro. Entretanto, o primeiro passo já está dado.

Popof não se acha na guarita. Vendo aberta a porta do furgão das bagagens, depreendo que o nosso condutor foi falar ao maquinista. À esquerda do furgão, vejo no seu pouso a caixa misteriosa. Como são apenas seis horas e meia, ainda é bastante dia para me aventurar a satisfazer a minha curiosidade.

A marcha do comboio efetua-se em pleno deserto. É o Kara-Kum, o "deserto negro", que se estende acima de Khiva, por toda a parte do Turquestão compreendida entre a fronteira persa e o curso do Amu-Daríá. Em verdade, as areias do Kara-Kum são tão negras como negro é o mar Negro, como branco é o mar Branco, vermelho o mar Vermelho ou amarelo o rio Amarelo.

Contudo, eu morro por estas designações coloridas, por mais errôneas que elas sejam. Nas paisagens deve ferir-se a vista pelo efeito das cores. E a geografia não será também uma paisagem?

Este deserto, parece, foi antigamente ocupado por uma vasta bacia central, que secou, como há de secar também o mar Cáspio. E semelhante evaporação explica-se pela concentração enérgica dos raios solares sobre a superfície dos territórios que vão desde o mar de Aral até ao planalto de Pamir.

O Kara-Kum é formado por dunas, singularmente movediças, que os ventos rijos deslocam a miúdo. As barkanes – assim chamam os Russos a estas dunas – variam entre dez e trinta metros de altura, dando assim ocasião a que as arrojem para o sul os terríveis tufões do norte. Daqui provinham graves receios com respeito à segurança do Transcáspio. Discutiu-se muito a maneira eficaz de proteger a linha contra semelhante perigo, e o general Annenkof ter-se-ia visto seriamente embaraçado se a previdente natureza, ao passo que oferecia magnífico terreno para o estabelecimento de uma via férrea, não houvesse também proporcionado os meios de suspender a deslocação das areias.

Do lado oposto a essas dunas crescem e desenvolvem-se infinitos arbustos espinhosos; entre eles, as tamargueiras, os cardos estrelados, ou calcítrapas, e o haloxylon-ammodendron, a que os Russos dão a designação menos científica de saksaul. As raízes profundas e vigorosas deste arbusto contribuem tanto para sustentar o solo, como na Europa do Norte, para fixar as areias, o hippophae-rhamnoides, medronheiro pertencente à família das eleágneas.

A estas plantações de saksauls juntaram os engenheiros da linha, aqui e ali, diversos revestimentos de barro, batido a mão, e, nos pontos mais expostos à invasão das areias, uma linha de paliçadas.

Úteis precauções na verdade. Entretanto, se a via está protegida, não o estão os passageiros, quando a areia voa como metralha e o vento levanta na planície esbranquiçada eflorescências de sal.

O que vale é que não chegou ainda a época dos excessivos calores; e não será em Junho, Julho ou Agosto que eu darei de conselho aos meus amigos que viajem no Grande Transasiático.

Lamento profundamente que o major Noltitz se não lembre de vir respirar na plataforma o ar livre do Kara-Kum. Ter-lhe-ia oferecido um dos bons charutos de que a minha bolsa de viagem vai largamente recheada, e ter-me-ia ele explicado se estas estações que leio no guia: Baila-Ischem, Aidina, Péréval, Kansandjik e Uchak, são pontos importantes da linha – o que para mim é mais que duvidoso. Não me atrevo, porém, a distraí-lo. E, contudo, que interessante deveria ser a conversação deste médico do exército russo, cujas funções talvez lhe tivessem permitido tomar parte na campanha dos generais Skobeleff e Annenkof! Enquanto o comboio vai passando pelas pequenas estações, a que só concede um simples silvo da locomotiva, poder-me-ia contar o major se nalguma delas se deu qualquer feito de guerra notável. Na minha qualidade de repórter, não me cansaria de interrogá-lo acerca da expedição dos Russos para o Turquestão. e tenho quase a certeza de que as minhas perguntas não ficariam sem resposta. Decididamente, nesta viagem só me é lícito contar com o major... e com Popof.

É verdade, porque será que Popof ainda não voltou para a guarita? Quero crer que o condutor do comboio não seria insensível aos atrativos de um charuto. Parece que não tem fim a palestra com o maquinista!

Finalmente, ei-lo que reaparece no furgão das bagagens— furgão que ele atravessa e a que fecha a porta depois, parando um instante na plataforma e

dispondo-se a entrar na guarita. Neste momento, estende-se para ele a minha mão, oferecendo-lhe um charuto. Popof sorri-se reconhecido, e não tarda que se misturem voluptuosamente as perfumadas fumaças dos nossos dois havanas.

Há uns bons dez anos, como disse, que este russo é empregado da Companhia Transcáspia. Conhecedor de toda a região até à fronteira chinesa, já por cinco ou seis vezes percorreu o resto da linha, que chega a Pequim, e que é designada pelo nome de Grande Transasiático.

Popof está, pois, em serviço desde que os primeiros comboios inauguraram a seção inicial entre Mikhailov e Kizil-Arwat – seção começada em Dezembro de 1880 e acabada onze meses depois, em Novembro de 1881. Decorridos cinco anos, entrava triunfalmente a primeira locomotiva em Merv, a 14 de Julho de 1886, e, passados mais dezoito meses, fato idêntico se dava em Samarcanda. Atualmente, os trilhos do Turquestão enlaçam-se com os do Celeste Império, e essa imensa fita de ferro alastra-se sem interrupção desde o mar Cáspio até Pequim.

Ouvidos estes esclarecimentos, pergunto a Popof o que sabe ele dos nossos companheiros de viagem, isto é, daqueles que se dirigem à China. E peço-lhe principalmente que me informe com referência ao major Noltitz.

– O major – replica-me Popof – está bem ao fato do que são as províncias turcomanas, porque viveu nelas por muito tempo; e, se vai agora a Pequim, é para ali fundar um hospital, destinado aos nossos compatriotas – com a respectiva autorização do czar, bem entendido.

– Tenho grande simpatia pelo major – prossigo eu – e espero que dentro em pouco estarei com ele nas melhores das relações.

– São também esses os desejos do major.

– Sabe quem são aqueles dois chineses que entraram para o comboio em Uzun-Ada?

– Não sei, Sr. Bombarnac. Conheço-lhes os nomes apenas, por tê-los visto no boletim das bagagens.

– Como se chamam, Popof?

– O mais novo chama-se PanChao; o mais velho, Tio-King. É de crer que andassem viajando alguns anos pela Europa. Lá quanto a dizer donde eles vêm, nada posso adiantar.

O moço PanChao deve ser filho de alguma família rica, porque traz um médico na sua companhia – O tal Tio-King?

– Esse mesmo, o Dr. Tio-Kíng.

– E ambos só falam chinês?

– Julgo que sim, porque ainda se não serviram de outro idioma.

Em presença das informações de Popof, mantenho o número 9 ao moço PanChao, e dou o número 10 ao Dr. Tio-King.

– Relativamente ao americano... – continua Popof.

– Fulk Ephrinell? – atalho eu. – Mais a inglesa, Miss Horatia Bluett? Oh! Relativamente a esses, são inúteis quaisquer informações. A minha opinião a seu respeito já está formada.

– Quer que lhe diga também o que penso daquele par, Sr. Bombarnac?

– Diga lá, Popof.

– Está-me parecendo que, ao chegarmos a Pequim, teremos de ver naturalmente Miss Bluett transformada em Mrs. Ephrinell.

– E que o Céu abençoe tão propícia união, porque são dignos um do outro.

Reparo que, neste assunto, eu e Popof temos iguais pontos de vista.

– E quem são os dois franceses? Aqueles cônjuges tão ternos e afetuosos?

– Eles ainda não lhe disseram, Sr. Bombarnac?

– Ainda não.

– Pois vão lhe dizer com toda a certeza. De resto, se pretende sabê-lo desde já, a coisa não é difícil, porque a sua profissão figura com todas as letras nos rótulos das respectivas malas.

– E que profissão é a deles?

– São comediantes; vão representar na China.

– Comediantes? Se isso me explica certos gestos, atitudes, jogos de fisionomia, por parte do Sr. Caterna, fico ainda sem saber o motivo por que ele faz uso de certas locuções marítimas. E que gênero será o desses artistas, Popof?

– O marido é o primeiro e primeiro ator cômico.

– E a mulher?

– Primeira atriz. E para que teatro vai esse casal lírico-dramático?

– Para o Teatro da Residência Francesa, em Xangai, onde ambos estão escriturados.

Ora aqui está uma notícia que me satisfaz. Poderei falar de peças, de intrigas de bastidores, de primeiras representações, e com tão bons companheiros como o divertido marido e a simpática atriz não levará muito tempo a estabelecer-se a intimidade. Ainda assim, não me parece que seja nessa intimidade que me há de surgir o herói romanesco, objeto das minhas justas aspirações.

Com referência ao gentleman desdenhoso, o condutor do comboio só conhece o endereço das suas malas, formulado da seguinte maneira: Sir Francis Trevellyan, de Trevellyan Hall, Trevellyanshire.

– Um sujeito – acrescenta Popof – que nem sequer responde quando a gente lhe fala.

Não tem dúvida. O meu número 8 ficará sendo simplesmente uma personagem muda.

– Passemos agora ao alemão – lembro eu–, esperando a resposta de Popof.

– O barão Weisschnitzerdörfer?

– Estou certo de que esse vai para Pequim.

– Para Pequim e ainda para mais longe.

– Deveras?

– Dispõe-se a dar a volta ao Mundo.

– A volta ao Mundo?

– Em trinta e nove dias.

Depois de Mrs. Bisland, que atravessou a Terra em setenta e três dias, depois de Miss Nellie Bly, que a atravessou em setenta e dois, e do honrado Train em setenta, pretende agora este alemão realizar igual proeza apenas em trinta e nove?

Verdade é que os meios de comunicação atuais são mais rápidos e as direções mais retilíneas. Utilizando-se pois o barão do Grande Transasiático, que põe Pequim a quinze dias da capital prussiana, fácil lhe será reduzir a metade do tempo a duração do antigo percurso por Suez e Singapura.

– Mas não levará avante o seu intento – afirmo eu.

– E porquê? – interroga Popof.

– Porque é um passageiro que chega sempre atrasado. Em Tbilisi, por um triz que não perdeu o comboio, e em Baku ia perdendo o paquete.

– Mas foi pontual à partida de Uzun-Ada.

– Embora. Seria caso para mim de grande surpresa que, neste match de caminhadores terrestres, o alemão conseguisse bater os americanos e as americanas!



## Capítulo VII

Eram sete horas e treze minutos da tarde quando o comboio chegou a Kizil-Arwat, distante do mar Cáspio umas duzentas e quarenta e duas verstas. A chegada, porém, devia ter-se realizado às sete em ponto. Esse atraso, embora diminuto, deu lugar a que o barão teutônico proferisse treze objurgatórias, na razão de uma objurgatória por minuto a mais da tabela.

A demora na gare de Kizil-Arwat será de duas horas. Se bem que o dia comece a declinar, o que tenho de melhor a fazer é ir visitar a povoação, composta de mais de dois mil habitantes russos, persas e turcomanos. Pouco há que ver pelas suas ruas; e nos arredores, despidos de arvoredo e sem uma única palmeira, a vista só abrange searas e pastagens, regadas por uma escassa ribeira. A minha boa estrela permitiu-me que tivesse por companheiro, ou antes, por cicerone, o excelente major Noltitz.

O nosso conhecimento fez-se de um modo muito simples. O major caminhou para mim e eu para ele, apenas pusemos pé na plataforma da gare.

– Sou francês – apresso-me eu a dizer –, chamo-me Claudius Bombarnac e exerço as funções de correspondente do Século XX. Sei que o Sr. major Noltitz, a quem tenho a honra de me dirigir, é médico militar do exército russo. Ambos vamos para Pequim. Falo a sua língua, como é bem de presumir que o Sr. major fale a minha.

Assentimento do major, feito com a cabeça num gesto afirmativo.

– Pois muito bem; em vez de continuarmos indiferentes um ao outro no decurso desta longa viagem pela Ásia Central, não seria para desejar que nos

tornássemos alguma coisa mais que simples companheiros de comboio? Conhecendo perfeitamente o major estas regiões, a que eu sou estranho, muito folgaria de poder instruir-me a respeito delas por sua intervenção.

– Estou às suas ordens, Sr. Bombarnac – responde-me o major em bom francês, sem a mais leve sombra de sotaque.

Depois acrescentou sorrindo:

– Quanto a poder instruí-lo... recordarei que um dos seus eminentes críticos, se a memória me não falha, disse uma vez: "Os Franceses só gostam de aprender aquilo que já sabem." – Noto que leu Sainte-Beuve e talvez que aquele céptico e ilustrado acadêmico tivesse razão em absoluto. Por minha parte, faço exceção à regra, e desejo aprender o que não sei. Ora, com referência ao Turquestão, confesso-me de uma supina ignorância.

– Ponho-me completamente à sua disposição, Sr. Bombarnac, e terei muito prazer em poder contar-lhe os feitos gloriosos do general Annenkof, cujos trabalhos segui de perto.

– Muito obrigado, major. Não esperava menos da obsequiosa delicadeza que os Russos mostram pelos Franceses.

– Se me permite, Sr. Bombarnac, citarei em parte a célebre frase dos Danicheff: "E há de sempre assim acontecer, enquanto houver russos e franceses." – Depois de Sainte-Beuve, Dumas Filho! – pondero eu – Vejo, major, que estou tratando com um parisiense.

– De São Petersburgo, Sr. Bombarnac.

E apertamos cordialmente a mão um ao outro. Instantes depois, percorríamos juntos Kizil-Arwat; e agora seguem-se as explicações que me dispensou o major Noltitz.

Foi quase em fins de 1885 que o general Annenkof terminou neste ponto o primeiro troço de um caminho de ferro de duzentos e vinte e cinco quilômetros de extensão, cento e sessenta dos quais se estabeleceram em deserto donde se não podia extrair a menor gota de água. Antes, porém, de explicar como se levou a efeito este prodigioso trabalho, o major Noltitz tem a condescendência de me lembrar os acontecimentos que foram gradualmente preparando a conquista do Turquestão e a sua definitiva anexação ao império moscovita.

Desde 1854 que os Russos haviam compelido o cã de Khiva a aceitar um tratado de aliança. Passados alguns anos, os Russos, desejosos sempre de prosseguir a sua marcha para leste, empreenderam as campanhas de 1860 a 1864, que lhes deram os canatos de Kokhan e de Bucara. Depois de feridas as batalhas de Irdjar e de Zera-Bulek, passava por seu turno o canato de Samarcanda para o domínio moscovita.

Só restava conquistar a parte meridional do Turquestão e principalmente o oásis da Akhal-Tekké, que confina com a Pérsia. Tentaram essa empresa os generais Surakine e Lazareff com as expedições de 1878 e 1879. O seu plano malogrou-se, porém, e foi ao célebre Skobeleff, o herói de Plewna, que o czar confiou a missão de render e subjugar aquelas tribos valorosas.

Desembarcou o general Skobeleff no porto de Mikhailov – o de Uzun-Ada ainda não existia – e, para facilitar às tropas a marcha pelo deserto, o general Annenkof, seu imediato, resolveu construir um caminho de ferro estratégico que, ao cabo de dez meses, chegava à estação de Kizil-Arwat.

Desta forma criaram os Russos a sua linha férrea com uma rapidez superior, como já indiquei, à dos Americanos no Far West. A construção da linha devia duplamente oferecer uma utilidade industrial e militar.

Para encetar os trabalhos, o general Annenkof organizou um comboio de assentamento, formado por trinta e quatro vagões – quatro de dois andares para oficiais, vinte de dois andares para operários e soldados, um vagão-casa de jantar, quatro vagões-cozinhas, um vagão-ambulância, um vagão-telégrafo, um vagão-oficina, um vagão-víveres e um vagão-reserva.

Foram estes vagões circulantes o seu campo de ação e o seu posto de refúgio, pois que neles encontravam cama e comida mil e quinhentos empregados e operários militares.

O comboio avançava à proporção que os trilhos se iam assentando. Os operários dividiam-se em duas brigadas, trabalhando seis horas por dia cada uma, com o auxílio dos naturais da região, que se alojavam em tendas e cujo número ascendeu a quinze mil. Um fio telegráfico ligava também os trabalhos com Mikhailov, donde partiam, por um pequeno caminho de ferro Decauville, os comboios que transportavam os trilhos e as travessas.

Nestas condições e mercê da horizontalidade do solo, o trabalho de um dia representava um avanço de oito quilômetros, quando nas planícies dos Estados Unidos o avanço apenas fora de quatro. Por seu lado, a mão-de-obra não custava cara; quarenta e cinco francos por mês aos operários dos oásis; cinquenta centésimos por dia aos trabalhadores vindos da Bucária.

Foi assim que os soldados de Skobeleff puderam ir a Kizil-Arwat, e dali até Ghéok-Tepé, que lhes ficava mais para diante cento e cinquenta quilômetros. Ghéok-Tepé só se entregou depois de destruídas as suas muralhas e de mortos doze mil dos seus defensores. Entretanto, o oásis de Akhal-Tekké caía em poder dos Russos. Pouco depois, submetiam-se também os habitantes do oásis do Atek, e tanto mais espantosamente quanto eles já tinham invocado o auxílio do czar na sua luta contra Kuli-Cã, o chefe dos Mervianos. Estes, em número de

duzentos e cinquenta mil, seguiram o mesmo exemplo, de que resultou poder a primeira locomotiva entrar em Merv no mês de Julho de 1886.

– E com que olhos viram os Ingleses esses progressos da Rússia através da Ásia Central? – pergunto eu ao major Noltitz.

– Com os olhos do ciúme, é bem de ver – observa o major.

– Imagine-se... os caminhos de ferro da Rússia antecipando-se aos da Índia na sua ligação com a China! O Transcáspio fazendo concorrência ao caminho de ferro que funciona entre Hérat e Delly! De resto, os Ingleses não têm sido tão felizes no Afeganistão como nós no Turquestão. Quer a prova do ciúme a que aludi? Já reparou nesse gentleman que viaja conosco?

– Já, major. É Sir Francis Trevellyan-Hall. Trevellyanshire.

– Pois Sir Francis Trevellyan só lança olhares de desprezo e de indiferença para tudo quanto parte da nossa iniciativa. As profundas rivalidades da sua nação encarna-as ele na sua pessoa. De resto, a Inglaterra nunca admitirá de bom grado que os caminhos de ferro moscovitas vão da Europa ao oceano Pacífico, enquanto os seus não passam além do oceano Índico!

Durou perto de hora e meia esta agradável conversação por entre as ruas do Kizil-Arwat. Era tempo de voltar para a gare – o que eu e o major tratamos de fazer.

Compreende-se que não ficassem por aqui as nossas relações. O major prestou-se a deixar o seu lugar no terceiro vagão para vir ocupar outro junto de mim, no primeiro.

Éramos já, por assim dizer, dois habitantes da mesma cidade. Faltava só que nos tornássemos dois inquilinos do mesmo prédio, ou, antes, dois amigos do mesmo quarto.

Às nove horas deu-se o sinal de partida. O comboio, ao sair de Kizil-Arwat, inclina-se para sudeste, em direção a Askhabad, ladeando a fronteira persa.

Por espaço de meia hora, o major e eu ainda continuamos a falar em diversas coisas. O meu interlocutor pondera que, se o Sol se não tivesse escondido no horizonte, ser-me-ia fácil descobrir os últimos cumes dos grandes e pequenos Balcãs da Ásia, que se erguem por cima da baía de Kransnovodsk.

A maioria dos nossos companheiros já se preparou para passar a noite nos respectivos assentos, que, por meio de um engenhoso maquinismo, se transformam em camas.

Permitem essas camas que os seus possuidores se deitem ao comprido, se envolvam em coberturas e que descansem a cabeça num travesseiro macio.

Desta forma, se se não consegue dormir bem, é que se não anda tranquilo de consciência.

O major Noltitz nada tem, parece, de que se acusar, porque, logo depois de me ter dado as boas-noites, adormeceu profundamente com um verdadeiro sono de justo.

Eu, se o não imito, é porque tenho o espírito deveras preocupado. Penso sem cessar na caixa misteriosa, no indivíduo que a ocupa, e sinto-me firmemente resolvido a entrar esta mesma noite em comunicação com esse indivíduo. Acode-me então à lembrança que já outras viagens se têm realizado por forma idêntica. Em 1889, 1891 e 1892, um alfaiate austríaco, chamado Hermann Zeitung, veio dentro duma caixa de Viena a Paris, de Amsterdam a Bruxelas e de Antuérpia a Cristiana; de outra vez, dois noivos de Barcelona – Erres e Flora Anglora – compartilhando a mesma caixa... de conserva, lograram assim atravessar a Espanha e a França.

Todavia, a prudência aconselha-me a que espere que Popof se recolha definitivamente à sua guarita. O

comboio só lá para a uma hora da noite deverá parar na estação de Ghéok-Tepé. É de crer que, durante o longo trajeto entre Kizil-Arwat e Ghéok-Tepé, queira Popof dormir o seu bocado, e será essa a melhor ocasião para pôr em prática o meu projeto.

Esperem... uma ideia! E se fosse Zeitung, habituado já a este gênero de locomoção, que se lembrasse de tentar mais uma vez a experiência, no desejo de defraudar as companhias ferroviárias? Deve ser ele... não pode ser senão ele! Demônio! Um sujeito com tais manhas não se torna credor de grandes simpatias! E eu que já contava com este episódio! Não nos precipitemos. Conheço Zeitung pelas fotografias... e, quem sabe? Se for ele, talvez que, ainda assim mesmo, possa vir a ser-me útil para alguma coisa.

Meia hora depois de o comboio estar em movimento, o ruído de uma porta, que se fecha na plataforma da frente do nosso vagão, indica-nos que o condutor já entrou para a sua guarita. Apesar do meu desejo de ir visitar o furgão das bagagens, adio com resignação o momento da visita, por me lembrar que Popof não tenha ainda pegado bem no sono.

Dentro do vagão tudo dorme com a luz das lâmpadas devidamente velada. Lá fora, a noite muito sombria, confundindo-se o sussurro das rodas do comboio com o zunido de uma brisa muito viva.

Levanto-me, afasto o estore que tapa uma das lâmpadas e consulto o relógio.

São onze horas e alguns minutos. Antes da paragem em Ghéok-Tepé, temos ainda duas horas.

O momento é favorável. Depois de seguir pé ante pé, por entre os assentos do vagão, até à porta de saída, abro esta devagar e torno a fechá-la da mesma forma, sem ser pressentido pelos meus companheiros nem ter acordado nenhum deles.

Eis-me na plataforma e diante do passadiço, que treme aos solavancos do comboio. No meio da treva insondável que rodeia o Kara-Kum, experimento a mesma impressão que dá de noite a imensidade do mar em torno de um navio.

Em todo o caso, o condutor ainda não dorme, porque lhe sinto as passadas dentro da guarita. Conservo-me absolutamente quedo e apoiado à balaustrada da plataforma.

Debruçando-me, prende-me a vista ao rasto luminoso que o farol de cabeça projeta em frente da locomotiva. Parece que deslizamos através de uma estrada de fogo.

Por cima da minha cabeça, as nuvens correm veloz e desordenadamente e, por entre os claros que elas deixam no céu, veem-se brilhar algumas constelações: aqui Cassiopeia, ao norte a Ursa Menor, no zênite a Vega da Lira.

De uma à outra plataforma, reina, enfim, um silêncio profundíssimo. Se bem que encarregado de olhar pela segurança dos passageiros, Popof deixou-se adormecer completamente.

Cheio de resolução e confiança, transponho o passadiço, e eis-me diante da porta do furgão.

A porta achava-se unicamente unida por um ferrolho, que gira entre dois anéis de ferro.

Abro a porta e encosto-a, depois de ter entrado.

Executo sem ruído esta operação, porque, se não quero chamar as atenções de Popof, também não quero que me possa ouvir o "engaiolado voluntário".

Embora dentro do furgão seja completa a escuridão, por não haver janelas dos lados, consigo ainda assim orientar-me. Sei que a caixa fica no ângulo da esquerda, à entrada. O essencial é não ir esbarrar de encontro a algum fardo, tanto mais que vão aqui os caixotes de Fulk Ephrinell... e quem o aturaria se algum deles viesse



abaixo de mistura com os seus pacotes de dentes postiços?

Tateando o chão com os pés e apalpando os objetos com as mãos, acabo por sentir o contato da aludida caixa. As pernas de um mosquito, posando em cima dela, não a teriam roçado mais ao de leve que as minhas mãos.

Inclino-me e ponho a medo o ouvido de encontro à face da caixa que está voltada para fora.

Nenhum rumor de respiração.

Os produtos da casa Strong Bulbul & C.a, de Nova Iorque, não são nos seus caixotes mais silenciosos que a caixa misteriosa.

Um receio se apodera então de mim – o receio de ver cair por terra todo o edifício das minhas esperanças de repórter. Ter-me-ia eu enganado a bordo do Astara? Aquela respiração, aquele espirro, seriam apenas um sonho, um capricho da minha fantasia? E se ninguém estiver encerrado nesta caixa, nem mesmo o próprio Zeitung? Haverá realmente aqui dentro uma remessa de espelhos para a Sra. Zinca Klork, Avenida Chá-Cuá, Pequim, China?

Nada! Por mais imperceptível que fosse, ouvi agora mesmo fazer-se um movimento. Esse movimento acentua-se e eu chego a imaginar que vou ver abrir-se a face onde funciona a corrediça, deixando-me a descoberto um homem sôfrego de vir fora da gaiola respirar um pouco de ar livre.

A fim de observar sem ser observado, o melhor é ir agachar-me num canto do furgão, detrás de alguns fardos. Mercê da obscuridade, poderei a salvo realizar o meu intento.

De repente, fere-me o ouvido um pequeno estalo, seco e breve. Isto agora não admite equívocos: foi com certeza o estalo produzido pelo atrito de um fósforo que se acende.

Logo a seguir, alguns tenuíssimos raios luminosos começam a filtrar-se pelos furos de ventilação, abertos na caixa.

Se pudesse ter havido engano da minha parte acerca da ordem que o engaiolado ocupava na escala dos seres vivos, esse engano estaria desfeito presentemente por completo, a não ser que esteja lá dentro algum macaco, sabedor da aplicação do fogo e de como se faz uso de uma caixa de fósforos. Viajantes há que sustentam que

tais quadrúmanos existem, mas até agora temos somente de nos reportar à palavra desses viajantes.

Porque não irei confessá-lo? Apoderou-se de mim uma certa comoção, que me não deixa arredar pé donde estou.

Decorre um minuto. Nada me faz supor que a corrediça tenha funcionado e que o desconhecido queira aparecer.

Por precaução, espero mais algum tempo. Depois ocorre-me que até aquela frouxa claridade me pode ser proveitosa. Se a caixa tem luz por dentro, pondo-me eu a espreitar por fora...

Seguindo este raciocínio, saio imediatamente do meu esconderijo e, com os braços estendidos para sondar o caminho, aproximo-me enfim do sítio desejado. Ali, uma nova apreensão vem desconcertar-me. E se a luz de súbito se apagasse?

Parado junto da face da caixa, esforço-me por lhe não tocar e abaixo-me um pouco, a fim de aplicar a vista a um dos seus furos.

Efetivamente, é um homem que está lá dentro, mas esse homem não é o alfaiate austríaco Zeitung. Ainda bem que não é. Vou dar-lhe na minha carteira o número 11.

O homem, de quem distingo perfeitamente as feições, deve contar vinte e cinco ou vinte e seis anos e tem a barba castanha. É um verdadeiro tipo de romeno. Isto prova que não me enganei quando supus que a tal Zinca Klork também fosse romena.

O seu olhar é insinuante, se bem que se lhe denuncie na fisionomia uma grande força de vontade. E, de fato, não será preciso ter uma grande força de vontade para empreender, à guisa de fardo, uma viagem tão comprida? Mas se o seu aspecto nada tem de um malfeitor que pretende furtar-se às consequências de algum crime, devo confessar também que não revela o

herói por mim desejado para figura principal das crônicas projetadas.

No fim de contas, heróis não eram igualmente o austríaco e o espanhol, que viajaram como este seu imitador. Apesar de serem pobres criaturas, de caráter simples e vulgar, isso não impediu que os jornalistas enchessem a seu respeito colunas e colunas de prosa descritiva. Não importa; com as antonímias, diáforas, epíteses, tropos, metáforas e outras figuras de retórica, irei revestir, engrandecer e ampliar o meu número 11, como se amplia uma prova fotográfica.

Além disso, empreender embocetado uma viagem desde Tbilisi a Pequim sempre é alguma coisa mais que ir de Viena ou de Barcelona a Paris, como fizeram Zeitung, Erres e Flora Anglora.

Cumpr-me acrescentar que não tenho a menor tenção de trair o pobre romeno, nem de o denunciar ao condutor do comboio. Quero que ele não duvide da minha discricção e que veja em mim um companheiro, disposto a ser-lhe útil, se por acaso vierem a descobri-lo. Mas confio que ninguém o há de descobrir.

Que estará ele fazendo? Que está fazendo? Sentado ao fundo da caixa, ceia tranquilamente, alumiado pela chama de um pequeno candeeiro de petróleo. Tem em cima dos joelhos uma lata de corned-beef e não lhe faltam outras latas com bolachas. Lá estou vendo num pequeno armário algumas garrafas por abrir e, pendente de um cabide, um casaco e uma cobertura.

Está realmente à sua vontade o meu número 11! Vive dentro daquele quarto improvisado como o caracol dentro da casca. A sua habitação move-se com ele, poupando-lhe a despesa de uns mil francos – que tanto lhe teria custado a viagem de Tbilisi a Pequim, ainda mesmo em segunda classe.

Isto, em verdade, representa uma fraude, e as leis punem as fraudes. Entretanto, o meu número 11 poderá

sair da caixa quando lhe aprouver, passear pelo furgão, e até aventurar-se, durante a noite, a ir tomar o fresco na plataforma. A bem dizer, não é para lastimar a sua sorte; e, quando me lembra que se vai encontrar com uma bela romena, chego quase a ter-lhe inveja.

Acode-me uma ideia, de bater de mansinho no tampo da caixa, de vir à fala com o meu novo companheiro de viagem e de saber quem ele seja e donde vem, visto saber já para onde vai. E cada vez me assalta mais o empenho de satisfazer esta ardente curiosidade! Há momentos em que um repórter se parece muito com uma filha de Eva.

Mas, como tomará o pobre rapaz a minha ideia? Ora, há de tomá-la à boa parte, não tem que ver. Dir-lhe-ei que sou francês, e os Romanos não ignoram que podem ter confiança nos Franceses. Oferecer-lhe-ei os meus serviços, propondo-me a suavizar lhe os rigores da clausura com as minhas entrevistas e a completar lhe as deficiências da mesa com alguns manjares melhores que a carne de conserva. E não terá que se arrepender das minhas visitas, nem que se assustar com as minhas imprudências. Sem mais preâmbulos, bato na caixa uma pancada, ao de leve.

A luz apaga-se de repente.

O engaiolado suspende a respiração.

É preciso tranquilizá-lo.

– Abra, abra – segredo-lhe eu em russo.

Não posso continuar a frase. O comboio acaba de sofrer um grande estremeção e parece-me que afrouxou a velocidade.

E, contudo, ainda não chegamos à estação de Ghéok-Tepé.

Ao mesmo tempo, chega-me aos ouvidos o sussurro de algumas vozes.

Fujo apressadamente do furgão, correndo o ferrolho da porta.

Era tempo.

Mal me encontro na plataforma, vejo Popof, que sai da guarita, sem reparar em mim, e que entra no furgão, dirigindo-se para a locomotiva.

Instantes depois, o comboio prossegue na sua marcha normal e Popof torna a aparecer na plataforma.

– Que foi que sucedeu? – pergunto ao condutor.

– O que muitas vezes sucede, Sr. Bombarnac; um dromedário que se deixou esmagar pelas rodas da máquina.

– Pobre animal!

– Pobre animal, um animal que podia ter-nos ocasionado um descarrilamento!

– Sendo assim, corrijo a frase e direi então: maldito animal!

## Capítulo VIII

Antes que o comboio se aproximasse de Ghéok-Tepé, vi-me obrigado a entrar de novo para o meu vagão. Demônios levem o tal dromedário! Se aquele ruminante não se deixasse esmagar tão estupidamente, não estaria o embocetado ainda sendo para mim um desconhecido! A estas horas, achar-nos-íamos ambos conversando amigavelmente, despedindo-nos depois com um bom aperto de mão. Como não estará aflito o meu pobre número 11, ao saber que alguém descobriu a sua burla, alguém de cujas boas intenções ele tem o direito de duvidar, podendo até supor que já todos a esta hora conheçam o seu segredo. E, nesse caso, arrancado à força da caixa, teria de ser conduzido debaixo de prisão para a gare mais próxima, ficando a bela romena inutilmente a esperá-lo na capital do Celeste Império!

Conviria que ainda esta noite lhe dissipasse tais apreensões. Mas, de que modo, se o comboio está por

pouco a chegar a Ghéok-Tepé e depois a Askhabad, donde tornará logo a sair, mal comece a romper o dia? No sono de Popof é que eu já me não posso fiar.

Ja absorvido nestas reflexões quando, pela uma hora da manhã, a locomotiva deu entrada na gare de Ghéok-Tepé. Nenhum dos meus companheiros de vagão se levanta da sua improvisada cama.

Eu é que desço à plataforma da gare, pondo-me a rondar em torno do furgão. Seria arriscar-me a desagradáveis consequências se tentasse lá introduzir-me. Com referência à cidade, não se me daria de a visitar, se a escuridão não fosse tão completa. Segundo me informou o major Noltitz, a cidade ainda conserva traços do terrível assalto do general Skobelev em 1880: muralhas desmanteladas, bastiões em completa ruína. Tenho, contudo, por falta de luz, de me contentar com o que, a este respeito, me descreveu o major.

O comboio parte novamente às duas horas da manhã, depois de ter recebido alguns passageiros, que Popof me afirma serem turcomanos. Vê-los-ei melhor quando for dia.

Uma permanência de dez minutos na plataforma do vagão permite-me que distinga, no extremo limite do horizonte, as alturas da fronteira persa. Para lá dos maciços de verdura de um oásis, regado por inúmeros canais, atravessa o comboio extensas planícies cultivadas, onde a linha faz repetidos desvios, ou diversões, como dizem os Ingleses. Percebendo que Popof não se dispõe a dormir de novo, resigno-me a ir ocupar o meu lugar no vagão. Às três horas outra paragem. O nome de Askhabad é repetido em voz alta na plataforma da gare. Visto não poder conciliar o sono, apeio-me, deixando os meus companheiros profundamente adormecidos, e abalanço-me a ir até à cidade.

Askhabad é a capital da Transcaspiana e recorde-me perfeitamente do que escreveu a respeito dela o engenheiro Boulangier, no decurso da sua interessante viagem até Merv. O mais que cheguei a descobrir do lado esquerdo, quando saí da gare, foi a forma negra e indecisa do castelo turcomano, que domina a cidade nova, cuja população tem quase duplicado de 1886 para cá. A minha vista mal enxerga um confuso montão de casas, por detrás de um espesso renque de árvores.

Voltei pelas três horas e meia, no momento em que Popof atravessava o furgão das bagagens, sem eu saber para quê. Muito inquieto deve estar o pobre romeno, ao pressentir estas idas e vindas por diante da sua caixa!

Logo que o condutor reaparece, pergunto-lhe:

– Que há de novo, Popof?

– Nada, Sr. Bombarnac. Apenas esta brisa da madrugada, cortante como o fio de uma navalha.

– Assim é, de fato. Mas na gare não há uma cantina?

– Há, decerto, para serviço dos passageiros.

– E também dos empregados do comboio. Venha daí, Popof.

E Popof não se fez rogar.

Na cantina, os passageiros só têm à sua escolha um número limitado de bebidas. Como licor, simplesmente o kimis, que se extrai do leite fermentado de égua e que sabe a tinta, sendo muito nutriente, embora muito líquido e desenxabido. É preciso ter-se o paladar de um tártaro para se gostar de semelhante beveragem. Foi essa, pelo menos, a impressão que o kimis me causou. Popof acha-o, contudo, excelente, e isso é para mim o essencial.

A maior parte dos sarthas e quirguizes, que largam o comboio em Askhabad, é substituída por outros passageiros de segunda classe: afegãs, mercadores de profissão, e sobretudo contrabandistas, muito entendidos no seu gênero de negócio. São eles que mandam vir da



China, pela Índia, todo o chá verde consumido na Ásia Central; e, se bem que o respectivo transporte seja extenso em demasia, vendem o seu chá por um preço inferior ao chá russo. Ninguém, pois, estranhará que as bagagens destes afegãos sejam revistadas com uma minuciosidade verdadeiramente moscovita.

O comboio parte de Askhabad às quatro horas da manhã. O nosso compartimento continua convertido num sleeping-car. Invejo o sono dos meus companheiros e, como não posso imitá-los, volto outra vez para a plataforma do vagão.

Da parte de leste começam a luzir as primeiras claridades do dia.

Aqui e ali ainda se destacam os restos da antiga cidadela de Askhabad, cercada de altas fortificações e de uma enorme fila de pórticos, de mais de mil e quinhentos metros de comprimento. Depois de transpor diversos aterros, exigidos pela desigualdade do terreno arenoso, o comboio entra de novo na estepe horizontal.

Prosseguimos com uma velocidade de sessenta quilômetros, obliquando para sudeste por modo a seguir a fronteira persa. É só a contar de Duchak que a linha se afastará dessa fronteira. Durante um percurso de três horas, para a locomotiva em duas estações para proceder a certos abastecimentos: chama-se a primeira Ghérus – ponto de comunicação com a cidade de Mesched–, donde se avistam as alturas do planalto do Irão; chama-se a segunda Artyk, abundantíssima em água, embora levemente salobra.

O comboio atravessa depois o oásis do Atek, rio tributário do mar Cáspio. Este oásis, exuberante de árvores e verdura, não seria impróprio de figurar no Sara. A sua extensão vai até Duchak, aonde chegamos às seis horas da manhã.

Aqui, duas horas de demora, o que equivale a duas horas de passeio. Aproveitemo-las para ver Duchak na

companhia do major Noltitz, que tem ainda a gentileza de me servir de cicerone.

Um passageiro houve que se nos antecipou a sair da gare: foi Sir Francis Trevellyan. O major faz-me observar que a fisionomia deste gentleman cada vez é mais carrancuda, cada vez mais desdenhosa a sua boca, e o seu aspecto cada vez mais anglo-saxônico.

– E sabe porquê, Sr. Bombarnac? – ajunta o major. – Porque, desde Duchak até ao término dos caminhos de ferro da Índia, bastaria construir uma linha que atravessasse a fronteira do Afeganistão, Kandahar, os desfiladeiros de Bolan e o oásis de Tendjeh, para ligar completamente a rede russa com a rede inglesa.

– E que extensão teria essa linha?

– Mil quilômetros aproximadamente. Os Ingleses, porém, persistem em não querer dar a mão aos Russos.

E, contudo, que imensa vantagem para o seu comércio se a Inglaterra pudesse pôr Calcutá a doze dias de Londres!

Foi sempre a conversar que eu e o major percorremos Duchak. Há muitos anos já que se previa qual a futura importância desta modesta povoação. Prende-a uma linha de entroncamento ao caminho de ferro de Teerã, na Pérsia, ao passo que ainda se não estudou nenhum traçado para prendê-la aos caminhos de ferro da Índia. Enquanto os gentlemen, calcados pelo molde de Sir Francis Trevellyan, constituírem maioria no Reino Unido, nunca a obra da rede asiática chegará a ser completa.

Mudando de assunto, lembrei-me de perguntar ao major qual o grau de segurança que pode merecer o Grande Transasiático no seu trajeto pelas províncias da Ásia Central.

– Em todo o Turquestão – responde-me ele – está a linha perfeitamente defendida. Os empregados russos vigiam-na sem cessar; a polícia é exercida com regularidade nas aproximações das gares; e, como são

curtas as distâncias entre essas gares, penso que nada têm os passageiros a recear das tribos errantes. De resto, a população turcomana sujeitou-se facilmente às exigências, por vezes muito severas, da administração moscovita. É por isso que, funcionando há já bastantes anos a parte do caminho de ferro transcáspio, ainda nenhum ataque veio embaraçar a marcha dos seus comboios.

– São de bom agoiro essas informações, major Noltitz. Mas, com respeito à parte da linha entre a fronteira do Turquestão e Pequim?

– Aí o caso é diferente, Sr. Bombarnac. Desde o planalto de Pamir até Kachgar, a linha é guardada com extremo rigor; dali por diante o Grande Transasiático depende, porém, da fiscalização dos caminhos de ferro chineses, em que, diga-se a verdade, não deposito grande confiança.

– E no território chinês as gares ficam muito distantes umas das outras?

– Nalguns pontos ficam.

– E o pessoal russo do comboio é substituído então por pessoal chinês?

– É, com exceção do condutor do comboio, Popof, que deve acompanhar-nos até ao fim da viagem.

– Serão chineses, portanto, os maquinistas e os fogueiros? Não acho isso muito animador para quem viajar com eles.

– Está enganado, Sr. Bombarnac. Os Chineses têm empregados tão bons como os nossos e encontram-se, entre eles, excelentes maquinistas. Os seus engenheiros são também habilíssimos, como se pode observar pela construção da parte da linha pertencente ao Celeste Império. A raça amarela é, na verdade, muito inteligente e muito apta para todos os progressos industriais.

– Assim o quero crer, major, visto que essa raça está destinada a ser um dia senhora do mundo, depois da

raça eslava, bem entendido.

– Não sei bem o que o futuro reserva à humanidade – adverte-me, sorrindo, o major. – Voltando, porém, aos Chineses, afirmo-lhe que é um povo de viva compreensão e de uma facilidade de assimilação extraordinária. Tenho visto como eles se deitam ao trabalho e falo com conhecimento de causa.

– De acordo, major. Mas, se por esse lado não há motivos para receios, não é também certo que vários bandos de malfeitores costumam percorrer os vastos desertos da Mongólia e da China Setentrional?

– E supõe que esses malfeitores sejam bastante audazes para atacar um comboio?

– Suponho, major, e é a essa suposição que ligo um decidido interesse.

– Como assim?

– Confesso que muito me custaria ver terminar esta viagem sem acontecimentos dignos de menção.

– Que extravagante capricho, Sr. jornalista! Sério... sério... desejaria que tais acontecimentos se realizassem?

– Como desejam os médicos que lhes apareçam doentes. Eu também não peço muito. Bastar-me-ia alguma dessas aventuras que dão realmente que falar.

– Por esse lado, parece-me que posso dar-lhe os sentimentos. Ouvi dizer que a Companhia do Grande Transasiático tratou de se entender com diversos chefes de bandidos.

– À semelhança do que fez a famosa administração grega com o Hadji-Stravos, no romance de Edmundo About?

– Exatamente. E quem sabe até se o Grande Transasiático, por cálculo, não terá entre os seus administradores...

– Que me diz? Isso é que nunca me atrevia a acreditar!

– Porque não? Garantir de tal maneira a livre circulação dos comboios pelo Celeste Império seria um belo expediente, à altura deste fim de século. Em todo o caso, houve um desses chefes que não esteve pelo acordo, para não sacrificar a sua liberdade de ação – foi o falado KiTsang.

– Que espécie de homem é esse?

– Um bandoleiro atrevido, de origem sem chinesa, semi mongólica. Depois de ter devastado por muito tempo o Yunnan, donde se viu compelido a fugir, estabeleceu nas províncias do Norte o campo das suas proezas. Já se denunciou até a sua presença na parte da Mongólia servida pelo Grande Transasiático.

– Ora aí está um colaborador de crônicas que muito me podia auxiliar.

– Sr. Bombarnac, as crônicas em que este KiTsang colaborasse viriam a sair excessivamente caras.

– Pouco importa. Não será o Século XX bastante rico para pagar quaisquer notícias de sensação?

– Para pagá-las a dinheiro, decerto; mas nós, passageiros, teríamos de as pagar talvez com a própria vida. Ainda bem que o não estão ouvindo os nossos companheiros, aliás todos eles reclamariam a sua expulsão do comboio. Seja, portanto, cauteloso: abstenha-se de manifestar semelhantes aspirações de cronista em busca de aventuras.

E livre-nos Deus de qualquer mau encontro com esse KiTsang – o que será de grande proveito para os viajantes.

– Mas de grande sensaboria para a viagem, major. Neste ponto, voltamos de novo à gare.

Temos ainda meia hora antes da partida para Duchak. Passeando pela gare, vejo o pessoal ocupado a fazer uma manobra que vai modificar a composição do comboio.

Pela linha de entroncamento, que põe a capital da Pérsia em comunicação com Duchak, chegou, procedente

de Teerã, um novo furgão, devidamente fechado e selado.

De guarda ao furgão, como para nunca o perder de vista, vem uma escolta de seis soldados, de nacionalidade persa.

Não sei se o que vou dizer dependerá da minha disposição de espírito, mas afigura-se haver neste furgão alguma coisa de particular e misterioso. Como já se retirasse o major, encaminho-me para Popof, que está assistindo à manobra.

– Para onde segue este furgão, Popof?

– Para Pequim, Sr. Bombarnac.

– E que é que ele contém?

– Que contém? Uma pessoa de bem alta posição.

– Que está dizendo?

– A verdade.

– Uma pessoa de alta posição metida num furgão?

– Não pode ir de outra maneira.

– Pois quando essa pessoa de alta posição se resolver a sair do furgão, avise-me, Popof.

– Do furgão é que ela não sairá.

– E porquê?

– Porque vai morta.

– Morta?

– É verdade. Ali dentro viaja um defunto, que se destina a Pequim, onde lhe serão prestadas as devidas honras fúnebres.

Temos enfim uma personagem de importância no nosso comboio! O pior é ir ela em estado de cadáver. É o mesmo. Incumbo Popof de me indagar o nome do morto. Deve ser algum mandarim de primeira classe. Logo que saiba o seu nome, expedirei um telegrama ao Século XX.

Enquanto olho para o furgão, acerca-se dele um novo passageiro, que o examina com tanta curiosidade como eu.

Este novo passageiro, de uns quarenta anos de idade, alto, porte sobranceiro, olhar carregado, pele muito baça, pálpebras muito firmes e barba à mosqueteiro, veste com distinção o traje usado pelos mongóis opulentos.

"Que belo tipo de homem! – exclamo eu para mim. – Não sei se ele virá a ser a importante individualidade de que tanto careço. Em todo o caso, dou-lhe dando o número 12, entre o grupo dos companheiros que o precederam." O meu belo tipo de homem – foi Popof quem me disse – é o ilustre Faruskiar, um mongol de elevada categoria. Acompanha-o outro mongol da mesma idade, porém de condição inferior, que se chama Ghangir. Ambos trocam algumas palavras em voz baixa, ao verem que o furgão selado se engata à cauda do comboio, adiante do furgão das bagagens.

Terminada a manobra, a escolta persa toma lugar no vagão de segunda classe, imediato ao furgão selado, a fim de nunca perder de vista os restos mortais confiados à sua guarda.

Ao mesmo tempo, irrompem da plataforma da gare uns gritos formidáveis.

Não me são estranhos aqueles gritos. É o barão Weisschnitzerdörfer, que brada freneticamente: – Agarrem! Agarrem!

Desta vez não se trata de um comboio que vai partir, trata-se de um capacete que vai perder-se. Algumas rajadas violentas, que entram, redemoinhando, na sala de espera, arrebatam da cabeça do barão o seu soberbo capacete de linho. O capacete rola pela plataforma, enfia pelos trilhos, bate de encontro às carruagens, roça pelos resguardos da linha, e o barão corre atrás dele inutilmente, sem já quase poder tomar respiração.

Devo ponderar que, ao presenciarem esta carreira desenfreada, os cônjuges Caterna desatam às gargalhadas, o moço PanChao não pode conter o riso, e que só o Dr.

Tio-King mantém uma atitude cheia de seriedade, O barão, esfalfado, ofegante, esbaforido, extenuado, já quase que não tem alento. Por duas vezes esteve prestes a filar o precioso capacete, e por duas vezes se lhe safou ele das mãos, obrigando-o a cair estatelado na plataforma, com o corpo enrodilhado nas dobras do casacão.

À vista de tão grotesca luta, o Sr. Caterna pôs-se a cantar o conhecido motivo da Miss Melyett:

Que encantador ponto de vis...is...ta! Ah! que gentil cena imprevis...is...ta!

Nada é tão cômico e tão irrisório como um chapéu que, arrebatado da cabeça pelo vento, anda para aqui, anda para ali, corre, voa, gira, salta, pula, e tanto mais se escoia quanto mais próximo vem o momento de se lhe poder deitar a mão. Se a mim me acontecesse uma tal desgraça, de bom grado perdoaria àqueles que se rissem ao presenciá-la.

O barão, porém, não pensa da mesma forma. Levantando-se desesperado, novamente corre atrás do capacete, segue-lhe os movimentos caprichosos e acaba por se meter à linha. Os empregados, então, empurram-no à pressa para fora, porque outro comboio, vindo de Merv, está entrando na gare com certa velocidade. Foi este comboio que involuntariamente deu lugar à perda do capacete. A locomotiva passa-lhe por cima e tritura-o sem piedade, reduzindo-o a uma pasta informe, que vêm trazer ao barão. E, por parte deste, lá recomeça a ladainha das imprecações contra o Grande Transasiático!

Tendo-se dado o sinal da partida, todos os passageiros, antigos e recentes, se apressam a ir tomar os seus lugares. Entre os passageiros recentes, dão-me nas vistas três mongóis de má catadura, que sobem para um vagão de segunda classe.

No momento em que também me dirijo para o meu vagão, ouço o moço PanChao dizer ao seu companheiro



em excelente francês:

– Reparou, doutor, no burlesco alemão e no seu extravagante capacete? Como eu ri com gosto à custa de ambos!

Então, não se me sai o moço chinês a falar correntemente a minha língua? Quem poderia esperar semelhante coisa?

## Capítulo IX

Desta vez partimos à hora regulamentar. O barão não terá motivo para novas reclamações. No fim de contas, compreendem-se perfeitamente as impaciências deste passageiro:

um só minuto de atraso pode-lhe fazer perder o pacote de Tien-Tsin para o Japão.

O dia não se apresenta de todo mau. É certo que se desencadeou uma rija ventania, capaz de apagar o Sol, como se apaga uma candeia, um desses tufões que, segundo consta, obrigam as locomotivas do Grande Transasiático a suspender a sua marcha. Felizmente para nós, o tufão sopra do poente, circunstância que o torna suportável, por não apanhar o comboio pela frente. Assim, não ficaremos privados de poder transitar pelas plataformas.

Muito desejo eu agora entrar em relações com o moço PanChao! Tinha razão Popof: deve ser qualquer filho-família que regressa de Paris, onde esteve alguns anos a educar-se e a divertir-se. Quem sabe até se ele não seria um dos frequentadores assíduos das belas festas organizadas nos salões do Século XX?

Outros assuntos há, porém, a chamarem-me a atenção. Em primeiro lugar, o homem da caixa. Quantas horas vão já decorridas sem que tenha podido ir tranquilizá-lo!

Por que transes não terá ele passado! Entretanto, como não é fácil entrar no furgão durante o dia, esperemos pela noite para tentar essa empresa.

Não esqueçamos que também faz parte do meu programa uma aproximação com os cônjuges Caterna. Isso, de resto, não é coisa que ofereça dificuldade.

O que não me parece tão fácil é ter igual aproximação com o número 12, com o meu belo tipo de homem, com o ilustre Faruskiar. Parece-me extremamente reservado aquele majestoso oriental.

Ah! Um nome que preciso conhecer, quanto antes, é o do mandarim que volta para a China, transformado em encomenda mortuária. Com certa finura, espero que Popof venha a sabê-lo dos soldados persas, destacados a guardar Sua Excelência. E se o morto fosse algum alto funcionário... por exemplo, o Pao-Wang, o Ko-Wang, o vice-rei dos dois Kiang, ou o príncipe King em pessoa?

Durante a primeira hora, o comboio desliza por um oásis.

Depois, seguirá o deserto. O solo é formado por camadas de aluvião, cujos estratos se prolongam até aos arredores de Merv. Que remédio senão ir-se a gente habituando a esta monotonia de viagem, que há de assim durar até à fronteira do Turquestão! Agora um oásis, logo o deserto; agora o deserto, logo um oásis. Verdade é que, nas vizinhanças do planalto de Pamir, há de a vista mudar de repente. Efeitos de paisagem não faltarão por todo esse relevo orográfico, que os Russos tiveram a habilidade de cortar, como Alexandre cortou o nó lendário que, no carro do rei Górdio, prendia o jugo à lança. A esperteza do conquistador macedônio rendeu-lhe o império asiático. Quem sabe se isso não será de bom auspício para a conquista dos Russos?

Aguardemos, pois, que o comboio chegue ao planalto de Pamir para admirar as suas variadas paisagens. Passado este planalto, voltaremos às planícies intermináveis do Turquestão chinês e às imensidades arenosas do deserto de Gobi, que virão de novo imprimir no trajeto a nota da monotonia.

São dez horas e meia. No vagão-restaurante vai dentro em pouco servir-se o almoço. Iniciemos primeiro o

nosso passeio da manhã, ao longo da rua central do comboio.

Onde estará Fulk Ephrinell? Não o vejo no seu lugar do costume, ao lado de Miss Horatia Bluett, a quem pergunto por ele, depois de feitos os meus cumprimentos.

– O Sr. Fulk foi lançar uma vista de olhos pelos seus caixotes – responde-me a inglesa.

Ah! Ela já diz só o "Sr. Fulk"? Pouco tardará que não diga Fulk sem mais nada.

Na extremidade do segundo vagão diviso o ilustre Faruskiar e o seu inseparável Ghangir, que estão sentados a conversar em voz baixa.

Quando saio daqui, dou de cara com Fulk Ephrinell, que torna para junto da sua companheira de viagem. O ianque aperta-me vigorosamente a mão e eu digo-lhe que tive notícias dele por intermédio de Miss Horatia Bluett.

– Oh! Que mulher – exclama o ianque –, que portento e que tacto para o negócio! Uma destas inglesas...

– Dignas de serem americanas. – remato eu.

– "Wait a bit" – acode Ephrinell, sorrindo-me com uns modos extremamente significativos.

A seguir, reparo que os dois chineses já devem ter ido para o almoço. Em cima de uma pequena mesa do vagão ficou o livro do Dr. Tio-King.

Não creio que seja indiscreto para um repórter pegar o livro, abri-lo e ler-lhe o título, que é assim concebido:

*Da vida sóbria e regrada ou arte de viver muito tempo de perfeita saúde.*

*Traduzida do italiano de LUÍS CORNARO, nobre veneziano.*

*Aumentada com a maneira de corrigir um mau temperamento, de desfrutar uma perfeita felicidade até à mais avançada idade, e de somente vir a*

*morrer pela extinção do radical húmido, ao cabo de uma extrema velhice.*

*SALERNO MDCCLXXXI.*

Tal é a leitura predileta do Dr. Tio-King! E aqui está a razão por que o seu pouco respeitoso discípulo lhe repetia em ar de mofa, de quando em quando, esse nome de Cornaro!

Só tenho tempo de ler no livro esta divisa em latim: *Abstinencia adjicit vitam*. Devo confessar que não me sinto disposto a seguir à risca a divisa do nobre veneziano – pelo menos, com relação ao almoço.

Nada de curioso que mereça apontar-se, quanto à disposição dos comensais do vagão-restaurant. Eu fico ao lado do major Noltitz, o qual não desprega os olhos do ilustre Faruskiar e do seu companheiro, que foram sentar-se no extremo da mesa. Muito desejaríamos, eu e o major, saber quem é este mongol de aparência tão arrogante.

– Esperem! – acudo eu, a rir-me da ideia que me atravessou o espírito. – E se o nosso desconhecido fosse...

– Quem? – interroga o major.

– O chefe dos salteadores – o terrível KiTsang.

– Graceje, graceje, Sr. Bombarnac, mas dou-lhe de conselho que o faça em voz baixa.

– Convenha, major, que se ele fosse o chefe da quadrilha, teríamos aqui à mão uma celebridade excelente para uma entrevista.

A despeito da minha tagarelíce, não deixo de ir comendo com apetite. O almoço está excelente, graças às provisões adquiridas em Askhabad e Duchak. Por pratos, há costeletas de carneiro e excelentes carnes de conserva; por bebidas, chá, vinho da Crimeia e cerveja de Kazan; e por sobremesas, saboroso melão, peras magníficas e outras frutas.

Depois do almoço, resolvo-me a ir fumar um charuto para a plataforma posterior do vagão-restaurant. O Sr. Caterna vem-me no encalço. Percebe-se que o estimável trial espreitava esta ocasião para se relacionar comigo.

Tudo nele revela o comediante com longa prática da cena: olhos vivos e meio cerrados, cara toda rapada, para se prestar às suíças e bigodes de crepe, e cabelo cortado curto, para se poderem acomodar na cabeça as diferentes cabeleiras que os diferentes papéis reclamam. Entretanto, o Sr. Caterna tem fisionomia aberta, ar sincero, figura expansiva – um todo finalmente que denuncia o homem de coração lavado.

– Queira desculpar-me – começa ele –, mas não me parece razoável que dois franceses vão desde Baku até Pequim sem trocarem entre si uma única palavra.

– Penso da mesma maneira – respondo eu – e quando o acaso me depara um patrício...

– Que é de Paris...

– E por consequência duas vezes francês... sentiria verdadeiro remorso se lhe não estendesse afetuosamente a mão. Por tal motivo, Sr. Caterna...

– Sabe o meu nome?

– Como creio que não ignora o meu.

– Decerto. Sei que se chama Claudius Bombarnac e é correspondente do Século XX.

– E o correspondente do Século XX julgar-se-á muito feliz se lhe puder ser útil nalguma coisa.

– Mil agradecimentos, Sr. Bombarnac, ou, antes, dez mil agradecimentos, como se costuma dizer na China, para onde eu e minha mulher nos dirigimos.

– Como escriturados na Companhia da Residência Francesa de Xangai, a fim de representarem ali os papéis de trial e dugazon.

– Pois quê! Também sabe?

– Que admira? Um repórter...

– Tem razão, Sr. Bombarnac.

– E, a julgar por umas locuções marítimas que já lhe ouvi, direi até que o Sr. Caterna, antes de ser ator, foi com certeza homem do mar.

– Não se engana, Sr. adivinho. Fui patrão do escaler do almirante Boíssoudi, a bordo do couraçado Formidável.

– Nesse caso, estranho que não preferisse para a sua viagem à China qualquer dos paquetes que andam nas carreiras do Extremo Oriente.

– Não foi por falta de vontade, Sr. Bombarnac, mas opôs-se a isso um motivo ponderoso. Minha mulher, que é decerto a primeira dugazon de província e que nos papéis de soubrette e de travesti não se arreceia de que outras lhe passem avante – perdão... isto são restos ainda dos meus tempos de marinheiro –, enjoa muito, sempre que tenha de embarcar. Por isso, quando me constou que havia este comboio do Grande Transasiático, disse-lhe logo: "Descansa, Carolina, não te aflijas, que havemos de atravessar a Rússia, o Turquestão e parte da China sem deixar a terra firme senão durante a pequena travessia do mar Cáspio." E se visse como ela pulou de contente quando lhe dei a boa nova! Que a Carolina, Sr. Bombarnac, é uma rapariga às direitas; e, a não ser o enjoo, pode contar-se com ela para tudo, para tudo, até para fazer os papéis de duègne, se vir que salva assim de um entalão a sua empresa. Não, que a Carolina é uma artista a valer, uma artista como há poucas!

Faz gosto ouvir o Sr. Caterna. Aquilo é uma máquina de alta pressão, a que só basta deixar sair o vapor acumulado. Embora o caso pareça estranho pela raridade, o Sr. Caterna adora a mulher e apraz-me acreditar que a mulher lhe paga na mesma moeda. É um casal que vive na melhor harmonia, como o próprio marido me assevera:

um casal muito arranjado, muito poupado, contente sempre com a sua sorte e preferindo a tudo o teatro,

particularmente o teatro de província, onde tem representado drama, comédia, farsa, ópera cômica, opereta, mágicas, revistas e peças de espetáculo. Tanto ele como ela se consideram felizes quando as representações, principiadas antes de anoitecer, só acabam depois da uma da manhã, quer essas representações se efetuem em grandes ou pequenos teatros, quer em salas particulares ou em velhos casarões de aldeia, não se importando que falte o cenário, que falte o guarda-roupa, que falte a orquestra e que até faltem os espectadores – o que dispensa o trabalho de restituir as entradas. Enfim, os cônjuges Caterna são dois artistas que tudo representam discretamente, sem nunca fazerem questão de gênero.

Enquanto andou embarcado, o Sr. Caterna, na sua qualidade de parisiense, deve ter sido o mais folgazão dos tripulantes de bordo. Ágil de mãos como um prestidigitador, e de pés como um funâmbulo, sabendo imitar com a língua ou com os lábios todos os instrumentos de sopro e de corda, tem para seu uso uma completa e variada coleção de cantos patrióticos e populares, cançonetas, monólogos, cenas cômicas e pequenas farsas de café-concerto. Isto me repete ele com grande exuberância de gestos e facúndia inexaurível, não podendo estar quieto por muito tempo no mesmo lugar e revelando em todos os movimentos exteriores as suas qualidades de um patusco de boa feição. Não serei eu que tenha de vir a aborrecer-me com um companheiro tão divertido.

– E qual foi a última terra em que o Sr. Caterna trabalhou, antes de sair de França? – inquiri eu, aproveitando um dos raros momentos em que o vi calado.

– Em Ferté-sous-Jouarre, onde minha mulher alcançou um êxito colossal na parte de Elsa, do Lohengrin, que nós



representamos sem música. Mas também que peça aquela, tão cheia de interesse e de boas situações!

– Deve ter estado em muitos países, não é verdade?

– Se tenho! Na Rússia, na Inglaterra, nas duas Américas... Olhe, Sr. Claudius...

Bom! Já me chama somente Claudius.

– Olhe, Sr. Claudius, houve um tempo em que eu fui o menino bonito do público do Rio de Janeiro e Buenos Aires. Palavra! Não imagine que lhe estou pregando alguma pata. Isto que lhe digo é a verdade pura. Eu conheço-me bem. Deficiente na capital, sou muito aproveitável na província. Na capital representa-se para os niquentos; na província representa-se para toda a gente. E, depois, que repertório o nosso! O beijinho sempre do que há de melhor!

– Parabéns pelos seus triunfos, meu caro patrício.

– E eu que os aceito de bom grado, Sr. Claudius, porque sou verdadeiramente fanático pela minha profissão. Que quer? Nem todos podem ser ministros de Estado ou...

repórteres.

– Isso é uma insídia, Sr. Caterna – respondo eu, a rir.

– Não; é um dito de fim de diálogo.

E enquanto o meu inesgotável interlocutor desfia as contas do seu rosário, novas estações se vão sucedendo entre dois toques de apito: Kulka, Nisachurch, Kulka-Minor, e outras de aspecto pouco atraente. A estas segue-se Bairam-Ali, que fica a setecentas e noventa e cinco verstas do mar Cáspio, e Kurlan-Kala, a oitocentas e quinze.

– E, para dizer tudo – continua o Sr. Caterna –, não devo ocultar-lhe que, a palmilhar de terra em terra, algum dinheirinho já temos juntado. No fundo da nossa mala, Sr. Claudius, existem algumas obrigações do Caminho de Ferro do Norte, que foram honestamente adquiridas e que nos vão garantir um bocado de pão na

velhice. Apesar de vivermos num regime democrático, num regime de igualdade, ainda vem longe o tempo em que se veja o galã jantar ao lado da mulher do prefeito, em casa do presidente do tribunal, ou a ingénua a romper o baile com um senador nas salas do comandante de divisão. É por isso que devemos fazer todo o possível por jantar e dançar em nossas próprias casas.

– O que não será talvez menos alegre, Sr. Caterna.

– Nem de menos boa sociedade. Sr. Claudius – replica-me o escriturado da Residência de Xangai, sacudindo uns bofes imaginários, com o gracioso desembaraço de um marquês do tempo de Luís XV.

Nesta altura, aproxima-se de nós a Sra. Caterna. É, na verdade, a digna companheira de seu marido, concebida e deitada ao mundo para lhe dar a deixa, tanto na vida como na cena, uma dessas colegas de teatro que não pecam por delambidas nem por maledicentes, que seguem a carreira dramática por já suas mães a terem seguido, que nasceram não se sabe onde nem como, porém que são sempre boas raparigas.

– Apresento-lhe Carolina Caterna – diz-me o trial com uma gravidade solene, como se me estivesse apresentando a Patti ou a Sara Bernhardt.

– Depois de já ter apertado a mão a seu esposo – observo eu à recém-chegada – ser-me-á muito agradável apertar também a sua.

– Aqui a tem, meu caro senhor – torna-me a dugazon.  
– Ofereço-lhe de muito boa vontade, sem prevenção do contra-regra nem auxílio do ponto.

– Como vê, Sr. Claudius, a Carolina, que nada tem de presumida, é a melhor das mulheres.

– Como tu, Adolfo, és o melhor dos maridos.

– Gabo-me disso – afirma o trial –, e sabe porquê, Sr. Claudius? Porque percebi que o casamento se encerra todo neste preceito do Evangelho, com o qual os maridos

tinham obrigação de se conformar: "Do que a senhora gosta deve o senhor comer a miúdo..." Posso afiançar que não exagero; era muito mais agradável estar ouvindo estes dois artistas despreziosos e bons que assistir às galanteadoras operações do Deve e Há de Haver entabuladas no vagão imediato pelo americano e pela inglesa.

Lá aparece, porém, vindo do vagão-restaurant, o barão Weisschnitzerdörfer, trazendo na cabeça um simples barrete de viagem. Se ele demorou tanto tempo no restaurante, não foi decerto para consultar o guia do caminho de ferro.

– É o ratão do capacete! – exclama o trial, depois de se ter retirado o barão, que nem sequer se dignou baixarnos a cabeça.

– Que homem tão malcriado! – comenta a Sra. Caterna.

– E lembrar-se a gente – volvo eu – que Henri Heine chamou aos Alemães carvalhos sentimentais!

– É porque Heine não travou conhecimento com este – acrescentou o Sr. Caterna. – Carvalho, ainda vá, mas sentimental...

– A propósito – atalho eu –, sabem porque viaja o barão no Grande Transasiático?

– Talvez para ir à China beber cerveja – responde motejando o Sr. Caterna.

– Não é por isso. Ali onde o veem, é um rival de Miss Nellie Bly. Dispõe-se a dar a volta ao Mundo em trinta e nove dias.

– Em trinta e nove dias! – bradou o Sr. Caterna. – Aí há engano; há de ser em cento e trinta e nove dias, o que provará que o homenzinho não tem grande fôlego para caminhadas.

E, logo depois, o trial começa a trautear, com voz de clarinete desafinado, a ária tão conhecida dos Sinos de Corneville:

– Três vezes dei a volta ao mundo... acrescentando, com sobrescrito para o barão: – Nem uma só ele dará!

## Capítulo X

Era meio-dia e quinze quando o comboio transpôs a estação de Kari-Bata, que, pelos seus telhados à italiana, faz lembrar as estações do caminho de ferro de Nápoles a Sorrento. Avisto, donde estou, um grande acampamento asiático-russo, cujas bandeiras tremulam ao sabor da viração. Entranhamo-nos por um oásis merviano, que tem cento e vinte e cinco quilômetros de comprimento e doze de largura. Na verdade, não se poderá dizer que as minhas informações pecam por falta de precisão.

À direita e à esquerda, vários campos cultivados, maciços de arvoredos, uma ininterrupta sucessão de aldeias, diversas cabanas entre as matas, diversos pomares entre as casas, e, através de vastas pastagens, grandes manadas de bois e fartos rebanhos de carneiros. Toda esta preciosíssima campina é banhada pelo Murgab – a "Água branca" – e pelos ribeiros que dele derivam, abundando aqui tanto os faisões como abundam os corvos nas planícies da Normandia.

À uma hora da tarde entra o comboio na gare de Merv, a oitocentos e vinte e dois quilômetros de Uzun-Ada.

Estamos em presença de uma cidade que, por diversas vezes, foi arrasada e reconstruída. As guerras do Turquestão não a pouparam. Noutros tempos, segundo consta, serviu de valhacouto a ladrões e malfeitores. Faz pena que um bandido como KiTsang não vivesse nesses tempos. Quem sabe se ele não teria sido então um novo Gengiscão?

A respeito dos moradores de Merv, cita-me o major Noltitz este provérbio turcomano:

"Se encontrares uma víbora e um merviano, mata primeiro o merviano e atira-te depois à víbora!-" Desde que Merv caiu em poder dos Russos, é de supor que se deva começar pela víbora.

Sete horas de demora em Merv. Sobra-me o tempo para visitar a cidade, cuja profunda transformação física e moral se deve aos processos, um tanto arbitrários, empregados pela administração moscovita. Apesar de uma fortaleza de oito quilômetros de circunferência, mandada construir por Nur-Verdy, em 1873, nem por isso as tropas do czar deixaram de entrar em Merv. O antigo ninho de ladrões e malfeitores converteu-se rapidamente num dos centros mais importantes da Transcaspiana.

Voltando-me para o major Noltitz, digo-lhe:

– Se não receasse abusar da sua benevolência, pedir-lhe-ia o favor de me acompanhar.

– Da melhor vontade – acede ele –, tanto mais que não me será desagradável tornar a ver Merv.

Pomo-nos pois a caminho.

– Cumpre-me advertir-lhe – continuou o major – que só iremos à cidade nova.

– E porque não começaremos pela cidade velha? Seria isso mais lógico e também mais cronológico.

– Porque a cidade velha, a trinta quilômetros da nova, só de longe se poderá divisar. Contente-se, portanto, com as descrições extremamente exatas que, a respeito dela, fez o seu eminente geógrafo Eliseu Reclus.

Os leitores não perderão na troca.

A distância que vai da gare à cidade nova não é grande. Mas que insuportável poeira! A cidade está edificada à americana – o que muito deve agradar a Fulk Ephrinell.

Tem ruas largas e direitas, cortadas em ângulo reto, e bulevares retilíneos, ladeados por filas de árvores. O

bairro comercial fica na margem esquerda do rio.

Por toda a parte, muita gente de negócio, trajando à oriental, muitos israelitas e muitos mercadores, pertencentes a várias espécies. Não faltam igualmente os camelos e dromedários. Estes últimos, muito procurados pela facilidade com que resistem ao cansaço, diferem na anca dos seus congêneres africanos. Poucas mulheres se encontram nas ruas, que os raios de um sol ardente aquecem ao rubro-branco. Entre essas poucas mulheres, alguns tipos femininos bastante curiosos pelo seu vestuário quase militar, com botas moles e cartucheiras no peito à circassiana. Acautelemo-nos, porém, dos cães vadios, animais de pelo comprido e dentes afiados, que andam mortos de fome e que pertencem a uma raça parecida com os cães do Cáucaso. Segundo informa o engenheiro Boulangier, parece que, em tempos, alguns destes cães devoraram um general russo.

– Não por completo – conclui o major, confirmando a informação –, deixaram-lhe ainda as botas.

No bairro central, dentro de toscas barracas de feirantes e no fundo de sórdidas lojas, habitadas por persas e judeus, é que se vendem os bem conhecidos tapetes, de tão finíssimo tecido com artística disposição de cores. E dizer que são as velhas quase sempre as obreiras que fazem, sem auxílio de cartões Jacquard, essas raras maravilhas!

Foi nas duas margens do Murgab que os Russos fundaram os seus estabelecimentos militares. Por ali passeiam os soldados turcomanos ao serviço do czar. Estes soldados, que reúnem ao seu vestuário comum o gorro azul e as dragonas brancas, são comandados por oficiais moscovitas.

Atravessa o rio uma ponte de madeira de cinquenta metros de comprimento, acessível a peões e veículos. Tem a ponte um tabuleiro, que descansa em pontaletes,

passando-lhe por cima dos parapeitos os fios telegráficos.

Na outra margem, ergue-se a cidade oficial, que conta um número crescido de empregados civis, os quais trazem todos na cabeça o clássico boné russo.

Há uma espécie de aldeia de tekés, encravada no território de Merv, que muito merece visitar-se. Os respectivos moradores ainda conservam intacto o feio tipo daquela raça decadente: corpo musculoso, grandes orelhas, lábios grossos e barba preta. Dali se desprende um resto de cor local, que a cidade já não possui.

Ao voltar a esquina de uma rua de comerciantes, defrontamo-nos com o corretor americano e a sua companheira, corretora inglesa.

– Parece-me – pondero eu a Fulk Ephrinell – que a parte nova da cidade não prima pelo interesse.

– Consinta que não seja da mesma opinião, Sr. Bombarnac. Merv dá-me ideia de uma cidade americana, e sê-lo-á por completo logo que os Russos se decidam a iluminá-la a gás e a cortarem-na da linhas de tramways.

– Isso há de vir com o tempo.

– Pois quando vier é que Merv se poderá chamar com justiça uma cidade.

– Maneiras de apreciar, Sr. Ephrinell. Eu por mim declaro que preferia à Merv moderna uma excursão pela Merv antiga, que me deixasse examinar os seus palácios, mesquitas e fortificações. Infelizmente, a cidade antiga fica distante e o comboio não para lá.

– A perda não é sensível, creia – responde o americano. – Mais para sentir é a dificuldade de fazer negócio por estas terras turcomanas. Aos homens em geral não faltam dentes.

– Mas, em compensação, sobra cabelo às mulheres – acrescenta Miss Horatia Bluett.

– Nesse caso, miss, aproveite a ocasião, comprando às ditas mulheres o cabelo que lhes sobra.

– É naturalmente o que terá de fazer a casa Holmes-Holmes de Londres – conclui a corretora – quando vier a esgotar-se o nosso stock capilar do Celeste Império.

E, depois destas palavras, aparta-se de nós o par interessante.

Como sejam seis horas, convido o major Noltitz para jantar comigo em Merv, antes da partida do comboio. O major aceita, mas faz mal em aceitar. A nossa má estrela levou-nos para o Hotel Eslavo, cuja mesa é muito inferior à do vagão-restaurante, pelo menos em relação à qualidade dos manjares. Sempre nos serviram uma sopa nacional, o borchtch, feita com leite azedo, que não me atrevo a recomendar aos leitores do Século XX.

A propósito desses leitores: e o telegrama relativo ao alto funcionário que o nosso comboio transporta?

Popof já terá obtido dos soldados persas o nome do tal mandarim?

Creio que sim, porque, apenas chegamos à gare, vejo correr ao nosso encontro o condutor, exclamando:

– Já sei o nome do morto!

– E então?

– É Yen-Lu, o grande mandarim Yen-Lu, de Pequim.

– Obrigado, Popof.

Apresso-me a ir à estação do telégrafo, e transmito dali para o Século XX o seguinte telegrama:

Merv, 16 Maio 7 horas tarde. – Comboio Grande Transasiático vai partir Merv. Em Duchak recebeu cadáver grande mandarim Yen-Lu procedente Pérsia destino Pequim.

O telegrama não me saiu barato, mas dei por bem empregado o dinheiro que me custou.

Depressa o nome de Yen-Lu se espalha de boca em boca entre os passageiros todos, parecendo-me que, ao ouvi-lo repetir, o ilustre Faruskiar esboça um leve sorriso.

Deixamos a gare de Merv às oito horas em ponto. Quarenta minutos depois, estávamos perto da cidade



velha, mas, devido à escuridão da noite, nem as suas linhas gerais me foi possível entrever. E, contudo, existem ali uma fortaleza de torres quadrangulares e muralhas de tijolo cozido ao sol, algumas ruínas de túmulos e palácios, muitos restos de mesquitas – enfim um conjunto de objetos arqueológicos que me não teria rendido menos de duzentas linhas de prosa.

– Resigne-se, Sr. Bombarnac – recomenda-me o major Noltitz. – O seu contentamento deixaria de ser completo, porque a cidade velha já foi reconstruída quatro vezes.

Se lhe fosse dado ver a quarta cidade, Bairam-Ali, da época dos Persas, não poderia ver a terceira, de origem mongólica, nem a segunda, Sultan-Sandjar-Kala, do tempo dos muçulmanos, e menos ainda a primeira, que uns chamam Iskander-Kala, do nome de Alexandre Magno, outros Chiaur-Kala, por se lhe atribuir a fundação, mil anos antes da era cristã, a Zoroastro, o criador da religião dos Magos.

Aconselho-o, portanto, a que deite ao cesto dos papéis velhos os seus entusiasmos de cronista.

E foi o que fiz, não podendo fazer outra coisa. O comboio caminha agora na direção de nordeste. As estações distam umas das outras trinta verstas. Os empregados não lhes anunciam os nomes, por não haver funcionários nestas paragens – o que me obriga a só as conhecer pelas indicações do guia. Tais são Keltchi, Ravina – porquê este nome de acentuação italiana em plena Ásia Central? –, Peski, Repetek, *etc.* Agora segue-se o deserto, um verdadeiro deserto, sem uma gota de água sequer. Por isso foi preciso recorrer à perfuração de poços artesianos para abastecimento dos reservatórios.

Adverte-me o major que os engenheiros lutaram com enormes dificuldades para poderem fixar as dunas em toda esta parte da linha. Se se não tivessem inclinado obliquamente as paliçadas, à maneira das barbas de uma pena, a dita linha seria a breve trecho invadida pelas

areias, de modo a impedir a circulação dos comboios. Deixando para trás a região das dunas, entramos outra vez na planície horizontal, que nenhuns embaraços suscitou ao assentamento dos trilhos.

Os meus companheiros vão pouco a pouco pegando no sono, o que faz que o nosso vagão seja de novo um sleeping-car.

De repente vem-me à lembrança a triste situação do meu romeno. Deverei esforçar-me por vê-lo ainda esta noite? Julgo que sim, não só para satisfação da minha natural curiosidade, como também para sossego do infeliz engaiolado. De fato, visto o seu segredo já ser conhecido da pessoa que lhe dirigiu a palavra através da caixa, não admira que, para fugir ao procedimento judicial da Companhia, ele diligencieie apear-se em qualquer das estações, sacrificando assim o resto da viagem e o prazer de se encontrar em Pequim com a sua patrícia Zinca Klork. Dada semelhante hipótese, a minha interferência junto do pobre rapaz, além de prejudicial para ele, ter-me-ia privado do número 11, que é um dos mais apreciáveis números da minha carteira. Nada! É preciso que lhe fale antes de amanhecer.

Para maior precaução, esperarei que o comboio deixe a estação de Tchardjui, aonde chegará pelas duas horas e vinte e sete minutos da manhã. Depois de uma demora ali de quinze minutos, o comboio há de tomar a direção do Amu-Daria. Por esse tempo, irá Popof descansar um bocado na sua guarita, e poderei eu penetrar no furgão sem que ninguém dê por mim.

Como as horas me parecem longas! Mais de uma vez estive quase a deixar-me vencer pelo sono. Para espaiar-me, vi-me obrigado a ir duas ou três vezes tomar ar na plataforma do vagão.

À hora da tabela, entra o comboio na gare de Tchardjui, a mil e cinco verstas de Uzun-Ada. É Tchardjui uma cidade importante do canato de Bucária, que em

fins de Novembro de 1886 via bater-lhe às portas a linha do Transcáspio, começada a construir dezessete meses antes. Faltam somente doze verstas para chegarmos ao Amu-Daria, e é para lá desse rio que tenciono pôr em execução o meu plano.

Como disse, a demora em Tchardjui deve ser de quinze minutos. À frouxa luz de candeeiros de petróleo, vejo apearem-se alguns passageiros com destino a esta cidade, cuja população é de trinta mil habitantes. Outros passageiros há que tiram bilhetes provavelmente para Bucara ou Samarcanda, mas esses vão todos em segunda classe.

Por este motivo nota-se na gare uma certa animação.

Apeio-me por passatempo, e começava a passear próximo do furgão quando vi que alguém dele saía, fechando atrás de si a porta de mansinho. Depois, vi ainda esse alguém saltar para a plataforma da gare e confundir-se prontamente na turba dos passageiros.

É o meu romeno! Não pode ser outro! Ninguém por fortuna reparou na sua presença. Porque sairia ele? Para renovar na cantina as provisões? Ou para se pôr a salvo pelos motivos que já referi?

Oh! A isso me irei eu opor! Vou dar-me a conhecer e prometer-lhe auxílio e proteção. Falar-lhe-ei em francês, inglês, alemão, russo... como ele quiser. E dir-lhe-ei assim: "Olá, amigo, pode contar com a minha discrição.

Descanse, que não vou denunciá-lo. Precisa de víveres? Trarei durante a noite. Precisa de coragem? Te darei juntamente com os víveres. Mas não se esqueça de que a Sra. Zinca Klork, evidentemente a mais bonita das romenas, está em Pequim aguardando a sua chegada!" Eis-me atrás dele, sem o perder de vista e sem parecer que o sigo. No meio do movimento que vai na gare, não corre perigo de ser notado. Nem Popof nem outro qualquer dos empregados seriam capazes de perceber

nele o defraudador da Companhia. Mau! Lá o vejo eu dirigir-se para a porta da saída. Terá em mira safar-se?

Qual! Quis só distanciar-se da multidão para esticar as pernas mais à vontade que no furgão. Depois de um encerramento que dura desde a partida de Baku – isto é, há sessenta horas–, não é muito que se lhe concedam dez minutos de liberdade.

É um homem novo, de altura mediana, movimentos desembaraçados e andar subtil. Espreguiça-se e enrosca-se como um gato. É que precisa desferrar-se do pouco espaço de que dispõe dentro da caixa. Tem por vestuário um jaquetão curto, calções presos por um cinto, botas altas e um gorro de peles na cabeça – tudo de cor escura.

Já me não preocupo com as suas intenções. Ei-lo de volta; lá põe ele o pé no estribo do furgão, atravessa-lhe a plataforma e fecha-lhe a porta com cautela. "Bem...

quando for ocasião, eu irei ter contigo ainda hoje, e desta vez..." Nova contrariedade! Em lugar de quinze minutos, a paragem em Tchardjui durou quarenta e cinco.

Deu-se, num dos freios da locomotiva, uma leve deterioração, que foi preciso consertar. A despeito de todas as reclamações do barão, começava já a romper a manhã quando, pelas três e meia, saímos da gare.

Em consequência desta imprevista demora, se não logrei fazer a minha visita ao furgão, pude ao menos ver o Amu-Daria à minha vontade.

O Amu-Daria é o Oxo dos Antigos, o rival do Indo e do Ganges. Tributário noutras eras do mar Cáspio, segundo se vê do seu leito apontado em velhas cartas geográficas, é tributário atualmente do mar de Aral. Engrossado pelas neves e pelas chuvas do planalto de Pamir, as suas águas deslizam brandamente por entre ribas de argila e de areia. É o "rio-mar", em linguagem turcomana, e o seu curso abrange dois mil e quinhentos quilômetros.

Avizinha-se o comboio de uma ponte imensamente comprida, que passa por cima do Amu-Daria e que fica onze metros superior à sua corrente mais baixa. Quando o comboio avança pela ponte, sente-se estremecer o tabuleiro, sustentado por mil estacas. Foram essas estacas dispostas aos grupos, cada grupo contendo cinco, e havendo de grupo a grupo uma distância de nove metros.

Gastou o general Annenkof dez meses e trinta e cinco mil rublos a construir esta ponte, a mais importante de todas que existem no trajeto do Grande Transasiático.

As águas do rio são de um amarelo-sujo. Aqui e ali, numa extensão a perder-se de vista, destacam-se da corrente algumas ilhas.

Popof indicame vários postos de vigilância, espalhados pelos parapeitos da ponte.

– Para que servem tais postos? – inquiri eu.

– Para abrigar o pessoal encarregado de proteger a mesma ponte em caso de fogo. O pessoal anda, por esse motivo, munido de aparelhos extintores.

Foi acertada a medida, porque, além de as faúlhas, expelidas pelas locomotivas, já terem dado origem a princípios de incêndio, outro fator ainda acresce de gravíssima importância. É grande o movimento fluvial do Amu-Daria. Barcas em número avultado sobem e descem o rio; e, como vão muitas delas carregadas de petróleo, não é raro vê-las transformarem-se em brulotes. A fiscalização tem, pois, de ser permanente, porque, se a ponte fosse destruída, levar-se-ia na sua reconstrução perto de um ano – o que, durante esse período, tornaria extremamente difícil o transbordo de passageiros e mercadorias de uma para a outra margem.

O comboio passou a pequena velocidade o Amu-Daria. É já dia claro. O deserto não nos larga até se chegar à estação de Karakul. Desenham-se muito ao longe os meandros de um afluente do Amu-Daria, o Zarafchana,

"o rio das areias de ouro". O curso deste rio prolonga-se até ao vale de Sogd; é no centro do vale de Sogd que fica o fértil oásis donde emerge resplendente a cidade de Samarcanda.

Às cinco horas da manhã faz o comboio a sua entrada na capital do canato da Bucária, distante de Uzun-Ada mil cento e sete verstas.

## Capítulo XI

Os canatos de Bucária e Samarcanda formaram antigamente a satrapia persa da Sogdiana, habitada pelos Tadjiks e depois pelos Usbeques, seus invasores nos fins do século xv. Invasão muito mais perigosa há, contudo, a recuar agora, a invasão das areias, desde que os saksauls, plantados para lhes oporem um dique, têm secado quase todos.

Bucara era a capital do canato, a Roma do Islã, a Cidade Nobre, a Cidade dos Templos, o centro venerado da religião do Crescente. Era a cidade das sete portas, protegidas nos seus tempos de esplendor por uma vasta cinta de muralhas e igualmente considerada pelo seu grande comércio com a China. A sua atual população ascende a oitenta mil habitantes.

Tais são as informações que me dá o major Noltitz, concitando-me a que não deixe de ver esta metrópole, onde ele residiu por tantas vezes. O major não será meu companheiro de excursão, porque tem ali algumas visitas a fazer. O comboio, que deve partir de novo às onze horas da manhã, concede-nos somente uma paragem de cinco horas. Além disso, a estação fica longe do centro do movimento. Se a distância entre esses dois pontos não fosse atenuada por um caminho de ferro Decauville – como soa bem ao ouvido este nome de um patrício em plena Sogdiana! – nem tempo chegaríamos a ter para

uma simples vista de olhos pelos sítios de maior concorrência.

Combinou-se que o major tomaria comigo o Decauville, mas que, chegados a Bucara, me deixaria imediatamente para ir tratar dos seus negócios. Deste lado nada há que esperar. Terei então de me ver reduzido à minha própria companhia? Pois nenhum dos números por mim apontados na carteira se prestará a servir-me de parceiro nesta partida de justificada curiosidade?

Recapitulemos para ver. O ilustre Faruskhar? Nem pensar nisso é bom. Posso contar tanto com ele como com o mandarim Yen-Lu, encerrado no seu caixão ambulante. Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett? Esses são prosaicos de mais para ligarem a menor importância a palácios, mesquitas, minaretes e quaisquer outras inutilidades arqueológicas de igual jaez. Os dois chineses? Já saíram da gare. O *trial* e a *dugazon*? Acompanhar-me-iam de bom grado, mas a Sra. Caterna acha-se muito fatigada e o marido não quer deixá-la só. Restame Sir Francis Trevellyan. Porque não irei apelar para este? Não sou russo, e com os Russos é que ele embirra. A meu respeito muda o caso de figura, porque não fui eu que conquistei a Ásia Central. Tentemos sondar o gentleman, que tão esquivo se tem mostrado com toda a gente. Acerco-me dele, cumprimento-o e vou para lhe dirigir a palavra. O homem, porém, limita-se a baixar-me a cabeça e retira-se logo, voltando-me as costas sem cerimônia. Safa! Que bruto!

O Decauville dá o sinal de partir. O major e eu vamos num vagão aberto. Meia hora depois entramos na cidade pela Porta Dervaze. O major despede-se de mim. Eis-me de repente só por entre as ruas de Bucara.

Se fosse dizer aos leitores do Século XX que visitei as cem escolas e as trezentas mesquitas de Bucara – quase tantas mesquitas como igrejas há em Roma – os leitores não me acreditariam decerto, a despeito de toda a

confiança que possam merecer os repórteres. Prefiro por essa razão contar-lhes unicamente a verdade pura.

Metendo por ruas cheias de pó, fui assim contemplando os diversos edifícios que o acaso me deparava. Aqui, um bazar onde se vendem fazendas de algodão às listras de cores, chamadas aladjas, lenços de tecido de tal leveza que lembram a teia de uma aranha, coiros maravilhosamente lavrados e sedas que, ao contato dos dedos, produzem um ruje-ruje, designado em língua bucariana pelo nome de tchakhchukh. Ali, um estabelecimento onde se encontram dezesseis qualidades de chá, cinco de chá preto e onze de chá verde, o único em uso no interior da China e da Ásia Central, passando entre essas qualidades por mais apreciada a do chá luka, de que só basta uma folha para de todo perfumar um bule.

Sigo depois em direção ao cais dos reservatórios de Divanbeghi – cais que orla um dos lados de uma praça quadrangular, guarnecida de ulmeiros. Pouco distante, ergue-se a Arca, o palácio fortificado do emir, cuja porta principal é encimada por um relógio moderno. Armênus Vambéry considerou sinistro o aspecto deste palácio, e eu sou da mesma opinião, se bem que as peças de bronze a defender-lhe a entrada pareçam mais decorativas que mortíferas. Não esqueça dizer que os soldados bucarianos, de farda preta, calção branco, botas altas e boné de astracã, vistos pelas ruas, são comandados por oficiais russos, cobertos de galões de ouro.

Junto do palácio, à direita, levanta-se a mais importante mesquita de Bucara, a mesquita de Mesdjidi-Kelan, construída por Abdullah-Khan-Sheibani. É um nunca acabar de cúpulas, agulhas e minaretes, onde as cegonhas, que se contam aqui aos milhares, estabelecem a sua mais assídua residência.



Continuando sempre sem destino fixo, vou parar às margens do Zarafchana, situado na parte nordeste da cidade. São as frescas e límpidas águas deste rio que, por medida de salubridade, lavam os canais uma ou duas vezes de quinze em quinze dias. E, precisamente no momento da minha chegada, estabelece-se a introdução higiênica dessas águas – o que me permite ver homens, mulheres, crianças, cães, a banharem-se numa promiscuidade desordenada, de que não posso dar ideia nem ousar aconselhar o exemplo.

Tomando a sudoeste para o centro da cidade, defronto-me no caminho com alguns grupos de dervixes, cabelos soltos e compridos, gorros cônicos na cabeça e grandes bordões na mão, parando de quando em quando para tomarem parte numa dança de passos e atitudes extravagantes, a que serve de ritmo uma cantoria aguda e desentoada.

Percorri já também o mercado dos livros, onde existem vinte e seis lojas, que vendem impressos e manuscritos, não a peso como o chá, nem aos molhos como certos legumes, porém como qualquer mercadoria de uso corrente.

Com respeito as madrassas – esses colégios que deram a Bucara um justo renome de Universidade – cumpre-me confessar que não entrei em nenhuma. Cansado, moído, extenuado, volto a sentar-me à sombra dos ulmeiros no cais de Divanbeghi. Não faltam por ali os samovares e, mediante um tenghe, ou três quartos de um franco, serve-me uma chávena de chivin, chá de superior proveniência, que em nada se parece com o chá tomado na Europa, o qual, segundo se diz, já serviu para limpar os tapetes do Celeste Império.

Foi esta a única recordação que guardei da Roma turquestana. De resto, desde que se não possa dedicar a Bucara um mês inteiro, o melhor é vê-la apenas em algumas horas.

Às dez e meia, acompanhado do major Noltitz, com quem de novo me encontrei à partida do Decauville, apeio-me na gare do caminho de ferro, cujo cais de mercadorias se acha atulhado de fardos de algodão bucariano e de lã merviana.

Num simples relancear de olhos, reparo que todos os meus números se encontram na plataforma da gare, inclusive o barão germânico da viagem à roda do Mundo.

Na cauda do comboio, a escolta persa faz sentinela ao cadáver do mandarim Yen-Lu. Parece-me que três dos nossos companheiros de viagem observam os persas com persistente curiosidade. São os três mongóis de má catadura, que tomaram o comboio em Duchak. Ao passar por junto deles, creio até que o ilustre Faruskiar lhes faz um sinal, de que não consigo perceber o alcance. Conhecê-los-á o ilustre Faruskiar? Seja como for, esta circunstância dá-me que cismar.

Logo que o comboio se pôs em marcha, todos os passageiros afluíram ao vagão-restaurante para almoçar. Achando-se vagos os dois lugares contíguos àqueles que eu e o major ocupamos desde a saída de Uzun-Ada, apressa-se a tomá-los o moço PanChao para si e para o Dr. Tio-King, no propósito visível de se aproximar de nós. Sabendo PanChao que pertença à redação do Século XX, empenha-se tanto em conversar comigo como eu naturalmente me empenho em conversar com ele.

Não me enganei. Sob as exterioridades de um filho do Celeste Império, o moço chinês é um verdadeiro parisiense. Passou três anos no meio da sociedade em que a gente se diverte e da sociedade também em que a gente se instrui. Filho único de um rico negociante de Pequim, viajou, e viaja ainda, entregue aos cuidados do Dr. Tio-King, o mais grotesco exemplar de parvo diplomado, que o seu discípulo se não cansa de desfrutar irreverentemente. Custa a crer, mas desde que este doutor chinês desencantou, entre os vendedores de

livros velhos de Paris, o alfarrábio de Cornaro, só trata de pautar a sua existência pela Arte de viver muito tempo de perfeita saúde! A justa proporção no comer e no beber; o regime que mais convém seguir, segundo as estações do ano; a sobriedade que avigora o espírito; a intemperança que origina as grandes doenças; o meio de corrigir um mau temperamento e de gozar excelente saúde até uma idade muito avançada – tudo isto o caturra do chinês esmiúça aturadamente, absorvendo-se no estudo dos preceitos recomendados pelo nobre veneziano. É com referência a semelhantes velharias que o moço PanChao lardeia o seu preceptor de repetidos e mordazes epigramas, aos quais o pobre do sábio não parece ligar grande importância.

Agora mesmo nos é lícito apreciar algumas amostras da sua monomania, pois que o doutor sabe, como o seu discípulo, exprimir-se corretamente em francês. trilhos Antes de encetarmos o almoço – disse-lhe PanChao –, repita-me, doutor, quantas são as regras fundamentais que devem regular os atos da comida e da bebida.

– Sete, meu jovem amigo – responde Tio-King, com a mais inalterável seriedade. – A primeira consiste em só tomar uma discreta quantidade de alimentos, para que as funções puramente espirituais não sejam em seguida perturbadas.

– E a segunda?

– A segunda consiste em só tomar uma discreta quantidade de alimentos, para que a digestão não vá depois ocasionar qualquer entorpecimento, peso ou cansaço corporal.

A terceira...

– Basta, basta – acode PanChao. – Se me permite, ficaremos hoje por aí. Tanto mais que lá vêm agora os criados com um certo maintuy de aparência realmente apetitosa.

– Acautele-se, meu caro discípulo. Olhe que esse manjar é uma espécie de pudim, composto de carne picada, gordura e várias especiarias.

– É por isso que o doutor não deve comer dele. Eu, porém, imitarei estes senhores.

E é o que faz PanChao e com razão, porque, de fato, o maintuy está delicioso. Por seu lado, o Dr. Tio-King limita-se a pedir o que a lista do almoço aponta de mais leve e mais inofensivo. Segundo o que nos declara o major Noltitz, estes maintuys, salteados com toucinho, ainda são mais saborosos. E como não seriam eles saborosos se, preparados por aquela forma, tomam o nome de zenbusis, que quer dizer "beijos de dama"?

Notando que o Sr. Caterna se lastima de não ver os tais "beijos de dama" figurarem entre os pratos do almoço, arrisco-me a observar-lhe:

– Creio que não é só na Ásia Central que se podem encontrar "(beijos de dama)".

PanChao, rindo intencionalmente da minha observação, dá-se pressa de acrescentar:

– Decerto; é em Paris até que se preparam os melhores.

Volto-me então para o moço chinês. Que apetite com que ele está comendo! Isso leva o Dr. Tio-King a desenrolar uma série de graves considerações acerca do excessivo consumo que o discípulo possa vir a fazer do seu radical húmido.

O almoço prolonga-se aprazivelmente. A conversação descamba para os trabalhos realizados pelos Russos na Ásia Central. Parece-me que PanChao está muito ao fato do progresso desses trabalhos.

Os Russos não só criaram o Transcáspio, como também o Transiberiano, que, principiado a estudar em 1888, já leva muito adiantada a sua construção. Ao traçado primitivo por Ischim, Ounsk, Tomsk, Krasnoyarsk, Nigni-Ufimsk e Irkustk, preferiu-se outro, mais ao sul, por

Orenburgo, Akmolinsk, Minussinsk, Abatui e Vladivostoque. Quando esses seis mil quilômetros de trilhos estiverem de todo assentes, ficará São Petersburgo a seis dias do mar do Japão. E o custo do Transiberiano, de extensão superior à do Transcontinental, nos Estados Unidos, não excederá setecentos e cinquenta milhões.

Pode-se facilmente imaginar que este assunto de palestra, relativo à fecunda atividade dos Russos, não é muito do agrado de Sir Francis Trevellyan. Se bem que ele não diga uma palavra nem levante os olhos do prato, noto que as suas faces se tingem de vermelho.

– Pois, meus senhores – continuo eu –, tudo que estamos agora vendo não é nada a par do que vão ver os nossos filhos. Atualmente podemos viajar num comboio direto do Grande Transasiático. Mas que sucederá quando o Grande Transasiático se ligar com o Grande Transafricano?

– E por que meio se há de a África ligar com a Ásia em caminho de ferro? – interroga o major Noltitz.

– Muito simplesmente: construindo-se uma via férrea que atravesse a Rússia, a Turquia, a Itália, a França e a Espanha. Deste modo, os passageiros irão sem trasbordo desde Pequim ao Cabo da Boa Esperança.

– E o estreito de Gibraltar? – objeta PanChao.

A estas palavras, Sir Francis Trevellyan apura o ouvido, redobrando de atenção. Mal se fala de Gibraltar, parece que toda a Inglaterra se sente agitada por um estremecimento mediterrâneo-patriótico.

– É verdade... e o estreito de Gibraltar? – alega por seu turno o major Noltitz.

– Passar-se-á por baixo dele – replico eu, de pronto. – Um túnel de quinze quilômetros... olhem a grande coisa! Não haverá parlamento inglês que se oponha a essa obra, como sucedeu a propósito do túnel entre Dôver e

Calais. Tudo se há de fazer a seu tempo, tudo – o que justificará plenamente o célebre verso:

Omnia jam fieri qua posse negabam.

O meu luxo de erudição latina, que só o major Noltitz compreendeu, dá lugar a que o Sr. Caterna diga para a mulher:

– Aquilo agora é volapuque.

– O que não admite dúvida – continua PanChao – é que o imperador da China andou avisadamente em preferir os Russos aos Ingleses. Desistindo de estabelecer os caminhos de ferro estratégicos da Manchúria, que nunca teriam obtido a aprovação do czar, o Filho do Céu julgou mais acertado entroncar a sua rede com o Transcáspio, através da China e do Turquestão chinês.

– E fez muito bem o Filho do Céu – ajunta o major. – Com os Ingleses, era somente a Índia que ficaria ligada à Europa. Com os Russos, essa ligação abraçará todo o continente asiático.

Olho para Sir Francis Trevellyan. Apresenta as maçãs do rosto cada vez mais afogueadas, embora continue a não dar sinal de si. Pergunto a mim mesmo se estes remoque, formulados numa língua que ele entende perfeitamente, não acabarão por obrigá-lo a sair do seu silêncio. Se me convidassem para apostar pró ou contra esse silêncio, declaro que não saberia ao certo por que lado me havia de decidir.

Prosseguindo na conversação, o major Noltitz enumera as incontestáveis vantagens do Grande Transasiático, tanto com referência às transações comerciais entre a Ásia e a Europa, como com referência à rapidez e segurança das respectivas comunicações. Os ódios inveterados vão pouco a pouco desaparecendo, perante a influência europeia. Uma era nova se abre para os povos, e justo é confessar que a obra dos Russos bem merece, neste ponto, o aplauso de todas as nações do Mundo. Depois da tomada de Ghéok-Tepé, quando os

vencidos tinham a temer as represálias dos vencedores, o general Skobeleff pronunciou estas belas palavras, que estão perfeitamente justificadas: "Na política da Ásia Central a Rússia não conhece párias." – E é a esta política – termina o major – que se deve a nossa superioridade em relação à Inglaterra.

"Ninguém pode ser superior aos Ingleses!" Tal era a frase que se deveria esperar da parte de Sir Francis Trevellyan – frase que, segundo corre, todos os gentlemen da Grã-Bretanha pronunciam ao virem ao mundo.

Tal frase, porém, não chegou a ser pronunciada.

Entretanto, ao fazer eu uma saúde envolvendo coletivamente o imperador da Rússia e os Russos, o imperador da China e os Chineses, o gentleman, sentindo que a sua cólera ia explodir, levanta-se da mesa bruscamente. Como se vê, não será ainda hoje que o som da voz de Sir Francis Trevellyan há de chegar aos meus ouvidos.

Não preciso dizer que, durante esta longa prática, o barão Weisschnitzerdörfer só teve em mira pôr a saque todas as iguarias da mesa, com grande pasmo e assombro do Dr. Tio-King. Aqui temos nós um alemão que nunca leu decerto os preceitos de Cornaro, ou que, se os leu, os transgride a cada instante escandalosamente. É possível, de resto, que ele não saiba o francês, e que portanto não compreendesse o que estivemos dizendo nessa língua.

Foi também, naturalmente, essa a razão por que o ilustre Faruskiar e o seu inseparável Ghangir não tomaram parte na conversação. Entre eles dois apenas se trocaram algumas palavras em chinês.

Devo, contudo, notar um pormenor estranho, que não escapou também à perspicácia do major.

Interrogado acerca da confiança que merecia o percurso do Grande Transasiático através da Ásia

Central, Phan-Chao asseverou que essa confiança não era absoluta para além da fronteira turquestana.

É o que já me afiançara o major Noltitz. Como elucidação, resolvo-me a perguntar ao moço chinês se, antes da sua partida para a Europa, já tinha ouvido falar no temido KiTsang.

– Muitas vezes – me respondeu ele. – Por esse tempo andava KiTsang assolando as províncias do Yunnan, sendo de presumir que nos deixe livre o caminho durante a viagem.

Tenho motivos para supor que pronunciei imperfeitamente o nome do famoso bandido, porque mal cheguei a percebê-lo quando PanChao o articulou com o acento da sua língua natal.

Mas o que posso afirmar é que, no momento de PanChao repetir em chinês o nome de KiTsang, o ilustre Faruskiar franziu as sobrancelhas e lançou para o seu companheiro um olhar cheio de vivacidade. Depois tornou à sua frieza habitual, mostrando-se indiferente a tudo que se passava em torno dele.

Decididamente, não me há de ser fácil estabelecer intimidade com semelhante sujeito. Estes mongóis são impenetráveis como os cofres Fichet. Desconhecida a palavra que os fecha, não há meio de os abrir!

Entretanto, o comboio vai marchando com extrema velocidade. Em serviço normal, quando há paragens nas onze estações existentes entre Bucara e Samarcanda, costuma-se gastar um dia inteiro. Para vencer os duzentos quilômetros que separam as duas cidades bastaram agora três horas.

Eram duas da tarde quando fazíamos a nossa entrada na opulenta capital de Tamerlão.

## Capítulo XII



Samarcanda, situada nas margens do Zarafchana, fica ao centro do fértil oásis que faz parte do vale de Sogd. Uma pequena brochura, por mim comprada na gare, diz-me que esta grande cidade talvez esteja ocupando um dos quatro pontos onde os geógrafos opinam que existiu o Paraíso Terrestre. Deixo essa controvérsia difícil aos exegetas de profissão.

Incendiada pelos exércitos de Ciro, trezentos e vinte e nove anos antes de Cristo, Samarcanda foi meio destruída por Gengiscão em 1219. Tamerlão fez dela a sua capital, e esta situação, que decerto devia ensoberbecê-la, não a impediu de ser de novo devastada pelos nómadas do século XVIII.

Como se vê, foi com semelhantes alternativas de grandeza e decadência que tiveram começo as mais notáveis cidades da Ásia Central.

As cinco horas que o comboio se demora em Samarcanda durante o dia devem naturalmente proporcionar-me alguns momentos de distração e alguns quartos de original.

Não há porém tempo a perder. Segundo o costume, a cidade é dupla – a moderna, edificada pelos Russos, abunda em parques cheios de verdura, avenidas ladeadas de vidoeiros, palácios e chalés; a antiga, ainda opulenta pelos restos do seu passado esplendor, exigiria muitas semanas para ser conscienciosamente observada.

Desta vez não irei só. O major Noltitz acha-se livre e far-me-á companhia. Já estávamos fora da gare quando nos chamaram os cônjuges Caterna.

– O Sr. Claudius vai ver a cidade? – pergunta-me o major, fazendo com os braços um gesto em arco para dar melhor ideia do vasto circuito de Samarcanda.

– É essa a nossa intenção, Sr. Caterna.

– Se o major Noltitz e o meu amigo permitissem que os acompanhasse...

– Com todo o gosto.

– Indo também minha mulher, já se sabe, porque sem ela não sei mexer-me para parte nenhuma.

– Com sua mulher, mais agradável se tornará o nosso passeio – responde o major, dirigindo-se à simpática dugazon.

E eu acrescento logo:

– Para evitarmos a fadiga e aproveitar-se bem o tempo, consintam, meus bons amigos, que lhes ofereça uma arba.

– Uma arba? – interroga o Sr. Caterna, bamboleando-se. – E que vem a ser uma arba?

– É a carruagem de que se faz uso neste país.

– Pois venha de lá uma arba!

Subimos para um daqueles modestos veículos que funcionavam em frente da gare.

Com a promessa de um razoável silao, ou gorjeta, o cocheiro pondera-nos que os seus dois pombinhos, isto é, os seus dois pequenos cavalos, terão asas nos pés, e partimos a trote largo.

Já deixamos à esquerda a cidade russa, aberta em leque, o palácio do governador, cercado de belos jardins o parque público e as suas ensombreadas alamedas, e por último a habitação do chefe do distrito, que entra um pouco pelo recinto da cidade velha.

O major mostra-nos de corrida a fortaleza que a nossa arba vai contornando. Foi ali que se sepultaram os soldados russos mortos no ataque de 1868, próximo do antigo palácio do emir de Bucara.

Seguindo por uma rua estreita mas retilínea, a nossa arba leva-nos à Praça de Righistan, "que se não deve confundir com a praça do mesmo nome em Bucara", adverte ingenuamente a brochura que comprei.

Estamos em presença de um belo quadrilátero, talvez um tanto prejudicado pelo fato de os Russos o terem feito empedrar e guarnecer de candeeiros – o que não

deixará de ser agradável a Fulk Ephrinell, se porventura se resolver o ianque a visitar Samarcanda. Em três das faces desta praça avultam ainda as ruínas bem conservadas de três madrassas, onde os mollahs, ou professores, ministram às crianças uma instrução completíssima.

As ditas madrassas – há em Samarcanda dezessete destes colégios e oitenta e cinco mesquitas – chamam-se Tilla-Kari, Chir-Dar e Ulong-Beg. Em geral, pode dizer-se que todos eles se parecem: pórtico ao centro, dando para os pátios interiores, paredes de azulejo de um amarelo pálido e de um azul desvanecido, arabescos desenhados em linhas de ouro sobre fundo azul-turquesa – que é a cor dominante – e minaretes inclinados, ameaçando cair, mas não caindo nunca, para admiração dos seus belos esmaltes, que a intrépida viajante Madame de Ujfalvy-Bourdon declara muito superiores aos esmaltes craquelés, fabricados em França. E não se trata ali de simples esmalte de qualquer jarra para colocar em cima de um fogão ou de uma mísula; trata-se de grandes esmaltes, que revestem minaretes de altura respeitável.

Estas maravilhas estão no mesmo estado em que as encontrou Marco Polo, explorador veneziano do século XIII.

– Diga-me, Sr. Bombarnac – pergunta-me o major –, não acha grandiosa esta Praça de Righistan?

– Extraordinariamente grandiosa – respondo eu.

– Assim é – confirma o nosso trial. – E que magnífica vista que daqui se tirava para um bailado de ópera, Carolina! Esta espécie de mesquita para o lado da praça, e aquela para o lado da rua....

– Tens razão, Adolfo – replica a dugazon – mas talvez, para regularidade da cena, fosse melhor aumentar as torres e pôr no meio da praça umas fontes luminosas.

– Bela ideia, Carolina! Vamos, Sr. Claudius, faça-nos um drama de grande espetáculo com um terceiro ato

metido neste cenário. Quanto ao título...

– Está achado – atalho eu –, Tamerlão. Pareceu-me que a boca do nosso trial se contraiu num movimento de desdém. O nome do conquistador da Ásia não lhe desperta grande entusiasmo. É que o não julga provavelmente de bastante atualidade.

De resto, o Sr. Caterna, voltando-se para a mulher, dá-se pressa de ajuntar:

– Como praça, já vi coisa melhor na Porte Saint-Martin, quando se representou o Filho da Noite.

– E eu no Châtelet, quando se representou o Miguel Strogoff.

Parece-me conveniente não contrariar os nossos dois companheiros de passeio. Deixá-los discorrer à vontade. Como comediantes, subordinam tudo ao ponto de vista teatral.

Preferem as bambolinas de ares e os bastidores de arvoredos ao puro azul do céu e à ramaria das matas; as ondas movediças de lona agradam-lhes mais que as vagas do mar alto; a perspectiva de um pano de fundo impressiona-os como não os impressionaria o próprio local que esse pano reproduzisse; acham uma vista firmada por Cambon, Rubé ou Jambon superior a qualquer paisagem; enfim, a arte para eles está acima da natureza. Não serei eu que lhes modifique as ideias com relação a tal assunto.

Visto já ter pronunciado o nome de Tamerlão, pergunto ao major Noltitz se não poderemos ir ver o túmulo deste célebre tártaro. Pondera-me o major que o veremos à volta, e, continuando o nosso itinerário, achámo-nos pouco depois no grande bazar de Samarcanda.

A arba estaca a uma das entradas desta vasta rotunda, situada na parte da cidade velha, cujas casas, sem nenhuma aparência de conforto, contam apenas um rés-do-chão.

Cá estamos no bazar onde, em grandes quantidades, se acumulam os tecidos de seda e de lã, os tapetes-moqueta de tons brilhantes, e os xales de finos labores – espalhado tudo confusamente por cima dos balcões das lojas. É diante destas mercadorias que vendedores e compradores discutem ruidosamente as suas transações. Entre os tecidos expostos, há uma seda chamada kanaús, muito apreciada pelas elegantes de Samarcanda, embora seja inferior em brilho e qualidade aos produtos similares das fábricas de Lion.

A Sra. Caterna, porém, mostra-se tão tentada que nem que estivesse admirando os artigos de um grande armazém de modas.

– Que bela fazenda – aponta ela – para o meu vestido do segundo ato na Grã-Duquesa!

– E como aquelas chinelas – indica o marido – me ficariam a matar no Ali-Baju do Caid!

E, enquanto a dugazon manda separar um corte de kanaús, escolhe o trial, para seu uso, um par desses pantufos verdes que nenhum turcomano deixa de calçar antes de transpor o limiar das mesquitas. Mas nunca chegariam os cônjuges Caterna a fazer as suas compras se não fosse a benévola intervenção do major Noltitz, que lhes serviu de cicerone com o mercador indígena, de cuja larga boca saíam, estralejando como foguetes, uns yoks repetidos.

A arba parte de novo, tomando para a Praça de Ribi-Khanym, onde se levanta a mesquita do mesmo nome. Esse nome pertenceu a uma das mulheres de Tamerlão e a praça, não sendo tão regular como a Righistan, é talvez, a meu ver, mais pitoresca. Existem ali agrupadas várias ruínas, como restos de arcarias, abóbadas gretadas, cúpulas meio destruídas na sua parte superior, pilares sem capitéis, mas conservando ainda nos fustes o brilho todo do seu esmalte, e por fim uma longa série de pórticos de volta abatida, que fecham um dos lados

deste vasto quadrilátero. Tudo isto é deveras maravilhoso, porque os velhos monumentos da esplêndida Samarcanda, destacando-se num fundo luminoso e verdejante, não têm equivalente em parte alguma... nem mesmo entre as vistas da Grande Ópera, em que pese ao nosso amigo Caterna.

Devo dizer, contudo, que ainda recebemos impressão maior quando a arba nos conduziu ao extremo nordeste da cidade para ver a mais opulenta das mesquitas da Ásia Central, a mesquita de Schah-Sindeh, que data do ano 795 da Hégira, correspondente ao ano 1392 da nossa era. Não posso, ao correr da pena, dar uma ideia exata desta assombrosa construção. Ainda que me pusesse a reunir, no conjunto de uma frase, as palavras mosaicos, frontões, tímpanos, baixos-relevos, nichos, esmaltes e galerias, nem mesmo assim deixaria o quadro de ficar incompleto. Do que mais se precisava aqui era de um pincel, não de uma pena. A imaginação permanece atônita e confusa perante os fragmentos desta surpreendente arquitetura, que o génio asiático nos legou.

É na parte mais recôndita da mesquita que fica o túmulo de Kassim-ben-Abbas, um santo muito respeitado na religião muçulmana, e é junto desse túmulo que os fiéis vão fazer as suas orações. Segundo reza a lenda, se o túmulo se abrisse, ver-se-ia surgir com vida o próprio santo, cercado pelo nimbo da sua glória. Há simplesmente a notar que nunca se fez a experiência e que os fiéis se dão por satisfeitos só com a lenda.

Tivemos de nos arrancar a esta contemplação sem passar pelo desgosto de sermos perturbados no nosso êxtase com as comparações teatrais dos cônjuges Caterna. É provável que eles próprios compartilhassem idêntica impressão.

Tornamos a entrar para a arba, atravessando, ao galope dos dois "pombinhos" do cocheiro, várias ruas

arborizadas, de que a administração russa cuida com louvável solicitude.

Há por essas ruas numerosos transeuntes, que merecem alguns momentos de atenção. Entre os seus diversos vestuários figuram os khalats furta-cores e os turbantes de forma graciosa. Numa população avaliada em quarenta mil habitantes, não admira que se vejam tipos muito mesclados. Na sua maior parte, pertencem eles à raça dos Tadjiks, de origem iraniana. São homens de bela aparência, cuja pele branca desapareceu, crestada pela dupla ação do ar livre e do sol ardente. Vou aqui reproduzir o que li a seu respeito na interessante narração de Madame de Ujfalvy-Bourdon:

"Têm geralmente o cabelo preto, bem como a barba, que é muito espessa. Os olhos, que são quase sempre castanhos, nunca se abrem nos cantos. O nariz é bem feito, os lábios finos e os dentes pequenos. A fronte é ampla e o conjunto do rosto oval." Por isso não posso reprimir um gesto de aprovação quando, à vista de um desses tadjiks, admiravelmente envolto no seu khalat multicolor, ouço o Sr. Caterna exclamar:

– Que bela figura para um primeiro papel! Parece que estou vendo o ator Mélingue no Nana-Sahib de Richepin ou no Schamil de Paul Maurice!

– Com uma figura destas não faltariam enchentes no teatro! – comenta a Sra. Caterna.

– Não faltariam, não, Carolina – concorda o marido, entusiasmado.

E tudo para os cônjuges Caterna como para os que vivem do teatro não será a receita do camaroteiro a mais séria e a menos discutível manifestação da arte dramática?

São já cinco horas, e nesta incomparável cidade de Samarcanda as vistas sucedem-se sem fim. Bom! Cá estou eu também falando como o trial e a dugazon. Isto é espetáculo para acabar depois da meia-noite. Sendo,

porém, obrigados a partir às oito horas, resignemo-nos a não ver o final da peça.

Como, para salvar a honra da reportagem, não desejasse sair de Samarcanda sem visitar o túmulo de Tamerlão, teve a arba de voltar a sudoeste, a fim de parar próximo da mesquita de Gur-Emir, nas vizinhanças da cidade russa. Que feio e sujo bairro! Que aglomeração de casas de barro e de palha! Que enxame de miseráveis pardieiros acabamos de atravessar!

Tem a mesquita aspecto majestoso e é encimada por um zimbório em forma de gorro persa, no qual predomina o azul cru da turquesa. O seu único minarete, já em Parte destruído no topo, fulge ainda com as cintilações dos seus arabescos esmaltados, que não perderam a pureza primitiva.

Visitamos a sala central, existente por baixo da cúpula, Ali se ergue o túmulo do "Coxo de Ferro", que assim chamavam a Timur, ou Tamerlão o Conquistador. Cercado pelos sepulcros de seus quatro filhos e do santo seu padroeiro, é que, debaixo de uma pedra de jade preto, ladeada de inscrições, se consomem os ossos daquele cujo nome só por si resume todo o século décimo quarto da história asiática. Nesta sala, as paredes são cobertas de jade com infinitos ornatos de folhagem, havendo também uma pequena coluna, colocada a sudoeste, para marcar a direção de Meca. Madame de Ujfalvy-Bourdon acertadamente comparou esta parte da mesquita de Gur-Emir a um santuário. Foi essa também a nossa impressão. E semelhante impressão ainda assumiu caráter mais acentuadamente religioso quando, ao descermos uma escada estreita e escura, penetramos na cripta que encerra os túmulos das mulheres e das filhas de Tamerlão.

— Por fim de contas — observa o Sr. Caterna —, que espécie de homem foi esse Tamerlão, de que já tenho os ouvidos cheios?



– Esse Tamerlão – respondeu-lhe o major Noltitz – foi um dos maiores conquistadores do mundo, o maior de todos até, se a grandeza do conquistador se medir pela extensão das conquistas. A Ásia a leste do mar Cáspio, a Pérsia e as províncias ao norte da fronteira persa, a Rússia até ao mar de Azof, a Índia, a Síria, a Ásia Menor, a própria China, onde ele chegou a lançar duzentos mil homens, constituíram o vasto continente que serviu de teatro às suas numerosas guerras.

– E fez tudo isso, sendo coxo! – pondera a dugazon.

– Sim, minha senhora, coxo como Genserico, como Shakespeare, como Byron, como Walter Scott, como Talleyrand – o que lhe não serviu de estorvo para andar muito caminho.

Mas que homem tão fanático e tão horrivelmente sanguinário! A História consigna que ele mandou matar cem mil cativos em Deli, e erigir em Bagdá um obelisco formado por oitenta mil cabeças!

– Quanto a obeliscos – interrompe sorrindo o Sr. Caterna –, prefiro o da Praça da Concórdia, em Paris, que é de pedra e feito de uma só peça.

Em seguida a esta observação, deixamos a mesquita, e, para chegarmos à estação "antes de levantar o pano", como diz o nosso trial, recomendamos ao cocheiro que nos ponha depressa no caminho de ferro.

A despeito das interrupções dos cônjuges Caterna, achava-me ainda entregue ao sentimento penetrante da cor local, produzido pelas maravilhas de Samarcanda, quando fui brutalmente chamado à realidade da vida moderna.

Ao virarmos para uma das ruas próximas da gare, para uma das ruas dessa deslumbrante capital de Tamerlão, vejo passar dois ciclistas, montados nas suas bicicletas!

– Então por cá também há disto? – interroga, admirado, o Sr. Caterna.

E eram turcomanos os dois ciclistas!

Depois de tal acontecimento convinha deixar quanto antes uma terra tão gravemente comprometida pelos progressos da locomoção mecânica – e foi o que fez o nosso comboio abalando às oito horas da noite.

## Capítulo XIII

Jantamos uma hora depois de ter partido o comboio. No vagão-restaurant figuram alguns novos comensais – entre outros, dois pretos que Caterna classifica prontamente de "homens de aspecto sombrio". Segundo me afirma Popof, nenhum destes passageiros tenciona ir além da fronteira russo-chinesa. Entende que, por tal motivo, não vale a pena ocupar-me deles.

Durante o jantar, a que todos os meus números assistem – conto doze, e creio que ficarei por aqui –, reparo que o major Noltitz não desprega os olhos de cima do ilustre Faruskiar. Conceberá o major algumas desconfianças a seu respeito? Acaso terá já percebido que este mongol, embora procure disfarçá-lo, parece estar de entendimento com os três outros passageiros de segunda classe, também mongóis como ele? Andará o major dando tratos à sua imaginação, como eu os dou também à minha, perguntando a si próprio se deverá tomar a sério o que, em tom de gracejo, lhe disse a propósito de bandidos? Que eu, homem de letras, correspondente de um jornal em busca de situações de efeito e de acontecimentos sensacionais, me compraza em ver nesta misteriosa personagem do ilustre Faruskiar um rival de KiTsang, ou o próprio KiTsang em pessoa... compreende-se. Mas que o major Noltitz, um homem grave, um cirurgião do exército russo, se entregue da mesma forma a tais preocupações, isso é que ninguém ousaria acreditar. Não importa. Havemos de voltar outra vez ao mesmo assunto.

Por meu lado, depressa me esqueci do mongol para só pensar no homem-fardo. Em boa razão é para o pobre engaiolado que devem convergir todos os meus esforços. Por mais fatigado que me deixasse a excursão a

Samarcanda, se esta noite se me oferecer ensejo de ir vê-lo, prometo que não perderei tal ensejo.

Findo o jantar, cada um voltou ao seu vagão, na intenção de dormir até Tachkent.

A distância que separa Samarcanda de Tachkent é de trezentos quilômetros. O comboio só ali chegará pelas sete horas da manhã, parando unicamente em três estações intermediárias a fim de receber água e combustível – circunstância muito de molde para o bom êxito do meu projeto.

A noite, cumpre-me dizê-lo, está escura, e no céu não se descobre uma única estrela. O vento refrescou e parece que vai chover. O tempo não convida a passear pelas plataformas das carruagens e ninguém se arriscará a tentar semelhante distração. O essencial é escolher o momento em que Popof esteja saboreando o melhor do seu sono.

De resto, não vejo necessidade de prolongar demasiadamente a nossa primeira entrevista. O meu maior empenho cifra-se em tranquilizar o pobre rapaz, e isso irei eu conseguir, desde que venha à fala com ele. Pedir-lhe-ei apenas alguns esclarecimentos a seu respeito e a respeito da Sra. Zinca Klork; que me diga donde vem e porque se dirige a Pequim; quais as razões que o levaram a escolher este meio de transporte e quais os recursos que teve para empreender a viagem; como foi que se instalou dentro da caixa; qual a sua idade, profissão e lugar de nascimento; o que tem feito no passado e o que espera fazer no futuro...

Enfim, tratarei de indagar em consciência tudo quanto possa relacionar-se com uma boa reportagem. Também é só isto que tenciono perguntar-lhe e que desejo que ele me explique. Parece-me que não é exigir muito.

Antes de mais nada, aguardemos que os passageiros durmam a sono solto. Não levará isso muito tempo, visto acharem-se todos mais ou menos cansados das suas

digressões por Samarcanda. Os assentos dos vagões, logo depois do jantar, foram transformados em camas. Alguns passageiros ainda tentaram ir fumar para as plataformas, mas tiveram de fugir de lá, vergastados pela ventania. Todos ocupam já os seus lugares; as lâmpadas, que escassamente alumiam os compartimentos, acham-se veladas pelos estores e, às dez horas e meia, a respiração de uns e o ressonar de outros unem-se em concerto com o ranger das rodas do comboio por cima do aço dos trilhos.

Fui o único que fiquei a tomar ar e Popof troca ainda comigo duas ou três palavras.

– Esta noite – declara ele – tudo correrá bem, e dou-lhe de conselho, Sr. Bombarnac, que trate de aproveitá-la para dormir em sossego. Já não direi que suceda o mesmo com a de amanhã, quando tivermos de atravessar os desfiladeiros de Pamir.

– Obrigado, Popof. Vou tomar à letra o seu conselho e dormir como um bem-aventurado.

Popof dá-me as boas-noites e entra para a sua guarita.

Julgando desnecessário o regresso ao meu lugar, no interior do vagão, permaneço, tranquilamente, na plataforma. Nada posso distinguir nem para a direita nem para a esquerda da linha.

Já deixamos para trás o oásis de Samarcanda. A via férrea prolonga-se agora por uma extensa planície horizontal e ainda terão de decorrer muitas horas primeiro que o comboio encontre o Syr-Daria. Para atravessar este rio foi preciso fazer uma ponte semelhante à do Amu-Daria, embora de menos importância.

São aproximadamente onze horas e meia. É ocasião de abrir a porta do furgão, que cerro logo depois de entrar.

Como já sei que o meu romeno nem sempre se conserva dentro da caixa, lembro-me se ele terá tido a fantasia, para desentorpecer as pernas, de vir passear no espaço desatravancado do furgão.

A escuridão é completa. Pelos furos de ventilação que tem a caixa não se filtra o mais pequeno raio luminoso. Melhor. Deste modo evitar-se-á ao meu número 11 a surpresa de uma brusca aparição. Dorme decerto. Baterei no tampo duas vezes ao de leve para acordá-lo, e, antes de lhe dar tempo a qualquer movimento, já nós teremos começado a explicar-nos mutuamente. É negócio resolvido.

Caminho às apalpadelas. Dou com as mãos na caixa e, aplicando a ela o ouvido, ponho-me a escutar.

Nem o mais imperceptível frémito, nem o mais leve rumor! Não estará cá o meu homem? Tomaria ele a resolução de se evadir nalguma das estações, sem que eu desse por tal? E a minha crônica? Terei eu de a perder, perdendo o rasto do seu protagonista? Realmente o caso não seria para mim muito agradável...

Ponho-me de novo a escutar.

Parabéns! O meu homem não se evadiu. Existe embocetado como desde o princípio da viagem. Ouço-lhe distintamente a respiração regular e prolongada. Dorme, dorme o sono do inocente, quando só tinha direito a dormir o sono do criminoso que, para viajar de graça, não hesitou em defraudar a Companhia do Grande Transasiático!

la para bater de novo quando se ouviram os silvos estridentes da locomotiva, ao passar o comboio por uma estação. Como sei que não há ali paragem, espero que os silvos cessem de todo.

Quando cessaram, levantei o braço e bati na caixa.

Profundíssimo silêncio.

Noto, contudo, que o murmúrio da respiração não é tão acentuado como há pouco.

Torno a bater, porém mais de rijo.

Desta vez, chego a perceber um movimento de surpresa e de pavor.

– Abra! Abra! – segredo em russo. Nenhuma resposta.

– Abra! Abra! – insisto novamente. – Não tenha receio. É um amigo que lhe está falando.

Se a face que se abre não deslizou pela corrediça, como eu supunha, sinto ao menos o estalar de um fósforo, seguindo-se por um breve trecho uma frouxa claridade, que ilumina o interior da caixa.

Espreito o engaiolado pelos buracos de ventilação.

Tem o rosto lívido e os olhos espantados. Não sabe se dorme ou se está sonhando.

– Abra, meu amigo – torno eu –, abra e confie em mim. Descobri, é certo, o seu segredo, mas não creia que vá divulgá-lo. Pelo contrário, convenço-me até de que lhe poderei prestar alguns serviços.

O pobre rapaz parece mais sossegado, se bem que ainda continue imóvel e sem proferir uma palavra.

– Se o senhor é romeno, segundo julgo – acrescentei –, devo preveni-lo de que eu sou francês.

– Francês? O senhor é francês?

E esta resposta, dada na minha própria língua, acusa uma acentuação estrangeirada.

Mais um laço que tende a aproximar-nos.

A face da caixa entra pela corrediça e, à luz do pequeno candeeiro de petróleo, posso examinar melhor o meu número 11, a quem vou dar finalmente uma designação menos aritmética.

– Ninguém me poderá ver nem ouvir? – pergunta-me ele com voz trémula e sumida.

– Ninguém.

– E o condutor do comboio?

– Está a dormir.

O meu novo amigo agarra-me nas mãos e aperta-as significativamente. Vê-se bem que busca em mim um

apoio. Principia a compreender que pode contar com o meu auxílio, mas, apesar disso, a boca dele ainda balbucia em surdina:

– Ah! Não me denuncie... não me denuncie!...

– Denunciá-lo... eu? Pois não se mostrou a Imprensa francesa tão benévola com esse alfaiate austríaco e esses dois noivos espanhóis que se atreveram a viajar em condições iguais às suas? Não abriu a mesma imprensa várias subscrições em proveito deles? E pode imaginar que eu, um repórter, eu, um jornalista...

– É jornalista?

– Claudius Bombarnac, correspondente do Século XX.

– E o jornal também é francês?

– Completamente francês.

– E tenciona, como jornalista, ir até Pequim?

– Tenciono.

– Ah! Sr. Bombarnac... Foi Deus que o trouxe aqui!

– Engana-se. Foram os diretores do meu jornal que me incumbiram desta missão. Tenha coragem e confiança. Conte que lhe irei prestar todos os serviços ao meu alcance.

– Beijo-lhe as mãos por tantos favores.

– Como se chama?

– Kinko.

– Kinko? Bonito nome!

– Bonito?

– Para os meus artigos. É romeno, pois não é?

– Romeno de Bucareste.

– Creio, porém, que já residiu em França?

– Quatro anos em Paris, onde aprendi o ofício de estofador no arrabalde de Santo Antônio.

– E depois voltou para Bucareste?

– Voltei, a fim de ganhar a vida pelo trabalho, até o dia em que não pude resistir ao desejo de me ausentar.

– De se ausentar? E porquê?

– Para me casar!



- Ah! sim... com a Sra. Zinca...
- Zinca?
- Decerto, com a Sra. Zinca Klork, moradora em Pequim, Avenida Chá-Cuá.
- Quem lhe disse?
- O endereço escrito na caixa.
- Tem razão.
- Quanto à Sra. Zinca Klork...
- É uma excelente rapariga, nascida como eu na Roménia. Conhecia em Paris, onde estava aprendendo a modista. Se visse como é bonita!
- Acredito, acredito... escusa de insistir.
- Zinca também teve de voltar para Bucareste. Depois convidaram-na a ir dirigir uma casa de modas em Pequim. Gostávamos deveras um do outro, Sr. Bombarnac. Ambos padecemos muito com esta separação, e passa já de um ano que estamos separados! Há três semanas recebi uma carta dela. Dizia-me que o negócio lhe estava dando excelentes resultados e que, se eu pudesse partir para Pequim, não me seria difícil arranjar ali uma boa colocação. Desta viagem é que dependia o nosso casamento. Zinca tinha já algumas economias. Por meu lado, não tardaria a ganhar tanto como ela. Foi esta a razão por que me pus a caminho para a China!
- Metido numa caixa?!
- Que quer, Sr. Bombarnac? – replica-me Kinko, tornando-se corado. – O pouco dinheiro que tinha só me dava para encomendar esta caixa, comprar algumas provisões e fazer-me transportar por intervenção de um amigo condescendente. Uma viagem de Tbilisi a Pequim custa mil francos. Mas, logo que tenha ganho essa quantia, juro-lhe que a Companhia há de ser reembolsada.
- Pensa bem, meu caro Kinko, mas ao chegar a Pequim...

– Zinca está prevenida. A caixa seguirá para sua casa, na Avenida Chá-Cuá, e há de ser ela...

– Que terá de satisfazer as despesas de transporte?

– Exatamente.

– E há de satisfazê-las de muito bom grado, quero crê-lo.

– Que dúvida... Se nós gostamos tanto um do outro!

– E, também, que extremos não merece um noivo que nos chega da Europa, transformado em fardo, com a designação de Espelhos... Frágil... Evitar a humidade!...

– O Sr. Bombarnac está-se rindo à minha custa...

– Não estou, palavra. E afirmo-lhe que irei empregar todos os meios para que chegue a casa da sua noiva intacto e em bom estado de conservação.

– Ainda mais uma vez lhe agradeço todo o interesse que por mim toma – responde-me Kinko, apertando-me de novo as mãos. – Pode estar certo de que não obsequieia um ingrato, Sr. Bombarnac.

– Eu é que já me considero pago e repago com usura, amigo Kinko.

– Não percebo!

– Pois não vê o grande serviço que me fez dando-me a ocasião de narrar – quando já não haja perigo para si – a sua estranha viagem desde Tbilisi a Pequim? Imagine...

que belo título para uma crônica: Um noivo encaixotado! Os amores de Zinca e de Kinko! Mil e quinhentas léguas pela Ásia Central num furgão de bagagens!!!

O moço romeno, ao ouvir estas minhas palavras, não pôde deixar de sorrir.

– Não se dê pressa em fazer tal crônica – recomenda ele.

– Esteja descansado. Prudência e discrição, como nas agências de casamento.

E, depois de ter ido até à porta do furgão para me ir certificar de que não corríamos perigo de ser

surpreendidos, a conversação continuou.

Como era natural, Kinko pretende saber por que maneira consegui descobrir o seu segredo. Conto-lhe tudo o que se passou a bordo do paquete, durante a travessia do mar Cáspio. Foi a sua respiração que o traiu. A ideia de o ter tomado por um animal, até por uma fera, parece -lhe muito divertida. Ele uma fera! Quando muito, um cãozinho de água, fiel e submisso. Depois, o seu espírito fê-lo subir na escala dos seres, até chegar à categoria de rei da Criação.

– Há duas noites atrás – observa-me ele em voz baixa –, pensei que estava tudo perdido. Sabendo que tinham fechado o furgão, atrevi-me a acender o candeeiro... E começava a cear quando sinto de repente uma pancada na caixa...

– Era eu, Kinko, era eu. E nessa mesma noite havíamos estreitado relações se, quando ia para lhe falar, não tivesse o comboio sofrido um choque, que o obrigou a diminuir a velocidade. Um pobre dromedário veio por desgraça atravessar-se na linha. Tive tempo unicamente para ir refugiar-me na plataforma.

– Era o senhor! – exclama Kinko. – Ainda bem! Agora posso respirar à vontade. Por que transe eu passei desde então! Sabia-se que alguém ia escondido nesta caixa.

Já me parecia que estava descoberto, detido, entregue aos empregados da Companhia e mandado sob prisão para qualquer cadeia de Merv ou de Bucara! Como não ignora, com a Polícia moscovita ninguém brinca. E de balde a pobre Zinca estaria à minha espera! E nunca mais tornaria a vê-la, a não ser que prosseguisse a viagem a pé...

Pois, Sr. Bombarnac, posso jurar-lhe que prosseguiria a viagem a pé... sim a pé, tão certo como eu chamar-me Kinko!

E estas palavras são ditas com tanta resolução que se não pode deixar de reconhecer no moço romeno uma força de energia fora do comum.

– Lamento, meu caro Kinko – respondi –, que eu fosse a causa involuntária das suas apreensões. Agora, porém, tudo mudou, e creio até que as probabilidades a seu favor aumentaram bastante, desde que esta noite nos tornamos amigos um do outro.

Peço a Kinko em seguida que me explique por que forma se acha instalado dentro da caixa.

Nada mais simples nem mais compreensível. Ao fundo, um banco onde ele se senta, com o espaço necessário para estender as pernas, quando as tenha em posição oblíqua, debaixo desse banco, fechado por uma tampa, algumas provisões modestas e, como utensílios de mesa, uma simples navalha de algibeira e um copo de metal, depois, a cobertura e o casacão, pendurados num prego, e o pequeno candeeiro, de que se serve durante a noite, suspenso noutro prego.

Como já se sabe, a face móvel da caixa permite ao prisioneiro sair momentaneamente da improvisada prisão. Mas, se tivessem empilhado a caixa juntamente com os outros fardos, se os carregadores a não houvessem arrumado com as precauções exigidas pela sua fragilidade, o pobre rapaz, sem poder manobrar a corrediça, ter-se-ia visto constrangido a pedir que lhe acudissem, antes mesmo do termo da viagem... Por fortuna existe um Deus para os namorados, e a sua intervenção divina, a favor de Kinko e de Zinca Klork, manifestou-se plenamente.

O meu novo amigo declara-me em seguida que todas as noites dava algumas voltas no furgão e que até chegou a apear-se uma vez na plataforma de uma gare.

– Bem sei, Kinko. Foi na gare de Tchardjui. Eu bem o vi.

– Viu-me?

– Vi. Cheguei a imaginar que pretendia escapular-se. Mas vi-o, porque conhecia a sua existência no furgão, porque andava por ali a passear e ninguém, a não ser eu, poderia ter pensado em espiá-lo. Entretanto, o caso não deixa de ser arriscado, e bom será que não repita o que fez. Eu me encarregarei de vir procurá-lo e de lhe renovar até a sua mesa frugal, quando se me depare ocasião para isso.

– Obrigado, Sr. Bombarnac, muito obrigado. De hoje em diante começo a não recear que deem por mim... a não ser na fronteira chinesa, ou, talvez antes, em Kachgar.

– E porquê?

– Porque a alfândega é extremamente rigorosa com as mercadorias destinadas à China. Tenho medo de que se lembrem de verificar os diversos fardos e que a minha caixa...

– Efetivamente, Kinko, pode muito bem ser que nos vejamos aí em sérios apuros.

– Ah! Se chegam a descobrir-me!

– Não desanime... lá me terá a seu lado. E creia que empregarei todos os meios para lhe evitar qualquer sensaboria.

– Ah! Sr. Bombarnac – insiste Kinko num impulso de gratidão –, como poderei eu recompensar-lhe tamanhos obséquios?

– De um modo muito simples, amigo Kinko...

– Qual?

– Convidando-me para assistir ao seu casamento. Desejo fazer parte da boda.

– Com todo o gosto, Sr. Bombarnac, e afirmo-lhe que até Zinca nessa ocasião o há de beijar.

– E eu prometo desde já restituir duplicadamente os beijos que receber.

Trocamos um último aperto de mão e, no momento de o deixar, quer-me parecer que o pobre rapaz tem os olhos humedecidos. Depois ele apaga a luz, corre a face da caixa que se abre e, quando vou a sair, ouço-lhe ainda exclamar:

– Os meus eternos agradecimentos, Sr. Bombarnac. E até à vista!

Saio do furgão, fecho a porta e certifico-me que Popof continua a dormir sossegadamente. Enfim, depois de alguns minutos passados a respirar o ar vivo da noite, volto a ocupar o meu pousado junto do major Noltitz.

E, antes de cerrar os olhos, convenço-me de que, devido ao aparecimento episódico de Kinko, as minhas notas de repórter nesta viagem não deixarão seguramente de agradar aos leitores do Século XX.

## Capítulo XIV

Se, por 1870, os Russos tentaram improficuamente criar em Tachkent uma feira para competir com a de Nijni-Novgorod, essa tentativa devia ser, vinte anos depois, coroada do melhor êxito, graças ao estabelecimento do Transcáspio, que pôs Tachkent em comunicação com Samarcanda.

E não foram só os mercadores que afluíram com os seus produtos em grande número a Tachkent, foram também os romeiros, acompanhados por todo o movimento que faz parte das romarias. Mais ainda: logo que daqui se possa ir em caminho de ferro até Meca, a afluência dos fiéis muçulmanos há de converter-se numa procissão, ou, para melhor dizer, num êxodo considerável.

Enquanto se não aproxima essa época, vamos nós aproximando-nos de Tachkent, onde, segundo informa o guia, terá o comboio uma demora de duas horas e meia.

Com certeza que o tempo não me há de sobrar para ver a cidade, embora ela mereça a pena ser vista. Como, porém, as cidades do Turquestão têm entre si grandes pontos de contato, ver uma é ver todas, a não ser que se desejem estudar as suas mais íntimas particularidades.

O nosso comboio só dá entrada na parte nova da cidade depois de ter atravessado fertilíssimos campos, em que se avistam graciosos renques de ulmeiros, e de ter ladeado extensos vinhedos, cobertos de verdes pâmpanos, e diversos vergéis, cheios de árvores de fruto.

Facto conhecido, que não é já novidade para os leitores: desde que os Russos conquistaram a Ásia Central, nunca deixam de se encontrar duas cidades justapostas, quer em Tachkent como em Samarcanda, quer em Bucara como em Merv.

Aqui, a cidade velha tem ruas tortuosas, casas de vasa e de argila, bazares de medíocre aparência, caravansarás construídos de tijolo seco ao sol, algumas mesquitas e um tão avultado número de escolas que, parece, foram elas decretadas por qualquer ucasse imperial. Verdade é que, se as escolas são de mais, os estudantes são de menos.

Quanto à população de Tachkent, não difere ela muito no seu conjunto das que temos encontrado em outros pontos do Turquestão. Compreende essa população

sarthas, usbeques, tadjiks, quirguizes, nogais, israelitas, alguns afegãos e hindus e – o que não é para admirar – russos também, que vivem aqui como em sua própria casa.

É talvez em Tachkent que existe maior quantidade de judeus. De resto, foi só no dia em que esta cidade começou a fazer parte do domínio moscovita que a situação deles melhorou por completo. A plena liberdade civil que desfrutam presentemente, e política, data apenas desse dia.

Disponho de duas horas para visitar a cidade e trato de aproveitá-las o melhor que posso, na minha qualidade de repórter consciencioso. Um dos sítios a que não deixo de ir é ao grande bazar, simples construção feita de pranchas, onde se acumulam os tecidos do Oriente, as loiças de metal e os variados artigos da produção chinesa, entre os quais avultam as porcelanas de fabrico primoroso.

Pelas ruas da cidade velha encontram-se algumas mulheres. Com grande mágoa dos muçulmanos, já não há escravas neste país. Atualmente, a mulher é livre, até nas suas condições de vida doméstica.

– Por isso uma vez – acode o major Noltitz – me dizia um velho turcomano: "O poder marital desapareceu desde que o marido não tem direito de bater na mulher sem risco de ela o ameaçar com o czar! Esta proibição deu cabo do casamento!" Ignoro se ainda por cá o belo sexo é vítima de maus tratos, mas um dos cônjuges sabe perfeitamente a que se expõe quando tenha o capricho de querer desancar o outro.

Quem tal havia de imaginar! Estes singularíssimos orientais opõem-se a aceitar como um progresso o fato de os maridos não poderem exercer sevícias nas consortes.

Talvez eles se lembrem de que não ficava longe daqui o Paraíso Terrestre – esse belo jardim pré-adâmico,



situado entre o Tigre e o Eufrates, a não ser que existisse entre o Amu-Daria e o Syr-Daria. E, lembrando-se de que Eva residiu no tal jardim, talvez pensem que não teria ela cometido a sua primeira falta se a tempo se lhe houvessem aplicado algumas correções corporais. Enfim, não insistamos neste ponto.

Não ouvi, como sucedeu a Madame de Ujfalvy-Bourdon, a música de Tachkent tocar, nos jardins da residência do governador-geral, os Bombeiros de Nanterre. Não ouvi, mas ouvi em seu lugar o Tio Vitória e, se bem que semelhantes números não façam parte de nenhum repertório lírico asiático, nem por isso deixam eles de soar bem aos ouvidos de um francês.

Saímos de Tachkent às onze horas, em ponto, da manhã.

A região por onde agora se estendem os trilhos do Grande Transasiático é mais acidentada. A planície começa a ondular com as primeiras ramificações do sistema orográfico de leste. Vem perto o planalto de Pamir. Entretanto, a velocidade normal não deixa de manter-se durante este percurso de cento e cinquenta quilômetros que nos separa de Khodjend.

À proporção que avança o comboio, vou eu pensando no pobre Kinko. A pequena história dos seus amores comoveu-me profundamente. Um noivo que se transforma em guisa de fardo, uma noiva que terá de pagar as despesas do seu transporte... Quero crer que o major Noltitz, se eu lhe contasse a aventura, se interessaria deveras por estes dois pombinhos, um dos quais ainda existe na gaiola. Bom como é, o major não se esquivaria a dispensar toda a sua benevolência a este defraudador da Companhia, e seria, sobretudo, incapaz de ir denunciá-lo. Essa crença, em que estou, aguça-me o desejo de lhe descrever por miúdo a minha ida ao furgão das bagagens. O segredo, porém, não me pertence. Não

devo tomar resolução alguma que possa prejudicar o engaiolado.

Calo-me pois, e, na próxima noite, se for possível, tentarei levar algumas provisões ao meu fardo... digamos antes, ao meu caracol. Não será o meu romeno, metido numa caixa, a imagem do caracol dentro da casca? A única diferença consiste em ser mais fácil para ele sair da sua casca.

Chegamos a Khodjend pelas três horas da tarde. A terra é fértil, cheia de verdura e cuidadosamente arroteada. Do comboio descortina-se uma sucessão de hortos bem cultivados e extensas pradarias, semeadas de trevo, que se corta quatro e cinco vezes no ano. As estradas mais próximas da cidade correm por entre compridas filas de velhas amoreiras, que deleitam a vista com a sua emaranhada ramaria.

Como até aqui, sempre duas cidades emparelhadas: uma nova, outra velha. Ambas elas, que em 1868 só contavam trinta mil habitantes, possuem atualmente quarenta e cinco a cinquenta mil. Será devido à influência da sua vizinhança com a China que se dão tais aumentos de natalidade?

Comunicar-se-ia a estas cidades o prolífico exemplo do Celeste Império? Qual! O desenvolvimento da população provém do progresso das transações comerciais e da grande afluência, aos novos mercados, de negociantes de diversos países.

A demora em Khodjend é de três horas. Na forma do costume, dedico esse tempo a uma exploração de repórter, dirigindo os meus passos para as margens do Syr-Daria.

Este rio, que banha a base das altas montanhas do Mogol-Tao, é atravessado por uma ponte, cuja seção do centro dá livre curso a embarcações de uma certa tonelagem.

O tempo está muito quente. A cidade acha-se protegida por um biombo de montanhas, que lhe interceptam as brisas das estepes e a convertem numa das terras mais abafadiças do Turquestão.

Encontrei-me casualmente com os cônjuges Caterna, que se mostram encantados da sua digressão.

– Nunca me esquecerei de Khodjend, Sr. Claudius – brada-me o trial, muito satisfeito.

– E porque é que nunca se há de esquecer de Khodjend, Sr. Caterna?

– Vê estes pêssegos? – observa-me ele, abrindo um embrulho que traz na mão.

– Parecem magníficos.

– Magníficos e baratíssimos. Cada quilo quatro kopeks, isto é, doze cêntimos!

– Não admira – acrescento eu. – O pêsego, muito vulgar nesta região, é a maçã da Ásia, e foi por certo numa dessas maçãs que mordeu a nossa primeira mãe.

– Nesse caso, desculpo a nossa primeira mãe – afirma a Sra. Caterna, cravando com delícia os dentes num dos tais saborosos pêssegos.

Se, ao sair de Tachkent, o comboio descera para o sul, na direção de Khodjend, ao sair agora desta última cidade o comboio começa a subir para leste, na direção de Kokhan. Foi na direção de Tachkent que a linha do Grande Transasiático mais se aproximou do Transiberiano, e um ramal, que já está em construção, deverá brevemente ligar o mesmo Grande Transasiático com a estação de Semipalatinsk. Logo que essa obra se complete, ficarão assim reunidas as duas grandes artérias da Ásia Central e da Ásia Setentrional.

Quando sairmos de Kokhan, teremos de tomar abertamente para leste, seguindo por Marghelan e Och, através das gargantas do planalto de Pamir, no intuito de alcançarmos a fronteira turquesto-chinesa.

Apenas o comboio parte de Khodjend, todos os passageiros se dirigem para o vagão-restaurante. Não vejo ali nenhuma cara nova. Só em Kachgar poderão entrar outros passageiros. Há de ser naquela cidade que a cozinha russa cederá o lugar à cozinha chinesa. Apesar de já estarmos ali num império chamado Celeste, não é de presumir que essa mudança culinária nos conceda manjares celestes, como o néctar e a ambrósia do Olimpo mitológico.

Fulk Ephrinell ocupa o seu lugar do costume. Embora ainda não ultrapassassem os domínios da familiaridade, é certo que o americano e Miss Horatia Bluett já revelam uma estreita convivência, cimentada pela reciprocidade de gostos e aptidões. Todos nós estamos persuadidos de que, ao chegar o comboio a Pequim, terá essa convivência de terminar por um casamento. E assim haverão ambos realizado o seu romance de amor em pleno caminho de ferro. Em boa verdade, prefiro o romance de Kinko e de Zinca Klork, apesar de a bela romena não vir na nossa companhia.

Achamo-nos em família, e quando digo "família" refiro-me aos números da minha carteira que mais simpatia me merecem: o major Noltitz, os cônjuges Caterna e o moço PanChao, que nunca deixa de replicar com ditos picantes às facécias do trial.

O jantar corre alegre e animado. Ficamos sabendo agora qual é a quarta regra formulada pelo nobre veneziano Cornaro para determinar a justa proporção entre a comida e a bebida. PanChao consegue colocar o doutor neste terreno, e Tio-King responde-lhe a todas as perguntas com uma gravidade verdadeiramente búdica.

– Essa regra funda-se – diz ele – na impossibilidade de precisar qual a porção de comida necessária a cada temperamento, por causa da diferença das idades, das forças e das diversas espécies de alimentos.

– E de que porção de comida precisa o doutor para o seu temperamento? – pergunta-lhe o Sr. Caterna.

– De catorze onças de sólidos ou de líquidos.

– Em cada hora?

– Não, senhor: em cada dia – responde Tio-King. – E saiba que nunca o célebre Cornaro excedeu essa medida desde a idade dos trinta e seis anos. Foi justamente por seguir tão bom regime que ele conservou bastante vigor de corpo e de espírito para escrever o seu quarto tratado aos noventa e cinco anos e só morrer aos cento e dois.

– Nesse caso, vou servir-me de mais uma costeleta, que será a quinta – exclama, perdido de riso, o moço PanChao.

Nada tão agradável como a conversação em frente de uma mesa bem provida. Não esqueçamos, porém, de completar as minhas notas com referência a Kokhan. Só ali chegaremos às nove horas da noite, e a essa hora, por falta de luz, não haverá maneira de combinar qualquer passeio. A fim de suprir semelhante lacuna, volto-me para o major e peço-lhe algumas indicações acerca desta cidade – a última de certa importância que existe no Turquestão russo.

– Da melhor vontade anuirei ao seu pedido – responde o major –, tanto mais que estive de guarnição em Kokhan durante quinze meses. É pena que se não possa hoje ver essa cidade de aspecto absolutamente asiático e onde nós, os Russos, ainda não fizemos construir nenhuma cidade nova. O Sr. Bombarnac teria ali admirado uma praça sem rival em toda a Ásia e um palácio de grande estilo – o palácio do antigo cã de Khudaiar, edificado numa colina de cem metros de altura, o qual ainda conserva a sua artilharia de fabricação sanha. Classificam-no como sendo uma verdadeira maravilha e afirmo-lhe que não há exagero nessa classificação. Perde o meu amigo uma bela ocasião para empregar as palavras mais coloridas da sua língua, descrevendo a

sala de recepção transformada em igreja russa, a profusa quantidade de quartos, com sobrados de madeira preciosa de Karagatch, o pavilhão cor-de-rosa, onde os estrangeiros recebiam uma hospitalidade verdadeiramente oriental, o pátio interior, cujos ornatos mouriscos lembram as encantadoras fantasias arquiteturais do Alhambra, os terraços, donde se gozam esplêndidos pontos de vista, os pavilhões do harém, que encerravam em excelente camaradagem as mil mulheres do emir – mais cem que Salomão-, as fachadas finamente rendilhadas, e os jardins cobertos de parreiras seculares...

Ora aqui está o que o Sr. Bombarnac deixa de ver.

– Mas que posso dizer que vi, mercê da sua calorosa descrição, meu caro major. Nesse ponto, os meus leitores não terão motivo de queixa. Peço-lhe, para terminar, que me diga se em Kokhan há bazares.

– Uma cidade do Turquestão sem bazares seria o mesmo que Londres sem docas – responde o major.

– Ou Paris sem teatros – acrescenta o Sr. Caterna.

– Há bazares em Kokhan, há, entre outros, um muito original sobre a ponte do Sokh – um rio cujos dois braços atravessam a cidade. Nesse bazar pagam-se os mais lindos tecidos da Ásia em tillahs de ouro – moeda equivalente a três rublos e sessenta kopeks do nosso dinheiro.

– Esquecia-me perguntar pelas mesquitas, major. Existem algumas?

– Decerto.

– E há também medressés?

– Também, Sr. repórter, mas devo preveni-lo de que nem as mesquitas nem os medressés se podem comparar aos monumentos de igual gênero que se encontram em Samarcanda e em Bucara.

Graças à complacência do major Noltitz, não exporei os leitores do Século XX a passarem de noite por Kokhan.

Apesar de mal ter percebido a forma vaga desta cidade, falarei dela como se a tivesse visto banhada pelos raios do Sol.

O jantar prolonga-se bastante e acaba gradualmente pelo gracioso oferecimento que nos faz o Sr. Caterna de recitar um monólogo.

Pode calcular-se o entusiasmo com que tal oferecimento foi acolhido.

O nosso comboio cada vez mais se parece com uma pequena cidade ambulante. Para nada lhe faltar, tem até o seu casino, que é o vagão-restaurant, onde estamos todos reunidos. E é assim que, na parte oriental do Turquestão russo, a quatrocentos quilômetros do planalto de Pamir e durante a sobremesa de um belo jantar, servido num salão do Grande Transasiático, temos nós o prazer de ouvir a Obsessão, recitada com imensa graça e finura pelo Sr. Caterna, primeiro ator cômico escriturado para o teatro de Xangai durante a próxima estação.

– Receba os meus sinceros cumprimentos – diz-lhe o moço PanChao, depois de finda a recitação. – Já tinha ouvido esse monólogo em Paris ao Coquelin mais novo...

– Que é um mestre na especialidade – interrompe o trial –, um verdadeiro mestre.

– De quem o Sr. Caterna segue briosamente as pisadas.

– Isso é favor.

Os bravos dispensados ao artista não conseguiram impressionar Sir Francis Trevellyan, que se desfaz em exclamações onomatopáicas a propósito do jantar, cujos pratos achou detestáveis. Este gentleman não chegou a distrair-se, nem mesmo "tristemente", como há já quatrocentos anos faziam os seus compatriotas, segundo atesta Froissard.

De resto, já ninguém toma a sério os sinais de reprovação do atrabiliário inglês.

O barão Weisschnitzerdörfer não entendeu uma única palavra do pequeno primor que acabávamos de ouvir, e, supondo que tivesse entendido, não estaria no caso de poder bem apreciar este espécime da "monologomania parisiense".

Quanto ao ilustre Faruskiar e ao seu inseparável Ghangir, parece que os dois mongóis, a despeito da sua tradicional reserva, não deixaram de tomar interesse pelos gestos significativos e divertidas inflexões com que o monólogo foi dito.

Não passou o caso despercebido ao Sr. Caterna, que se mostrou penhorado com tais provas de discreta admiração. Por isso, ao levantar-se da mesa, me observa ele em confidência:

– É esplêndido aquele tártaro! Que dignidade! Que imponência! Um belo tipo do Extremo Oriente!

Não gosto tanto do companheiro, um segundo papel, quando muito. Mas o outro... é realmente soberbo! Que excelente figura para fazer o Morales dos Piratas da Savana!

Mas porque não, Sr. Claudius? Em Perpignan, já eu representei uma noite o coronel de Montéclin, do Casal das Giestas, com um uniforme de oficial japonês.

– E que aplaudido que ele foi nessa noite! – informa a Sra. Caterna, que tem ouvido o nosso diálogo.

Durante o jantar passou o comboio pela estação de Kastakos, situada ao centro de uma região montanhosa. A via férrea tem por aqui numerosos desvios e atravessa diferentes viadutos e túneis – o que distintamente se reconhece pelo ruído surdo das rodas dos vagões.

Pouco tempo depois, declara-me Popof que estamos nos territórios do Ferganah, nome do antigo canato de Kokhan, anexado à Rússia em 1876 com os sete distritos de que ele se compõe. Estes distritos, habitados pelos Sarthas na sua maior parte, são administrados por prefeitos, subprefeitos e maires. Quem me havia de dizer



que viria encontrar no Ferganah toda a engrenagem burocrática da Constituição francesa do ano VIII!

Para além destes territórios avista-se uma grande estepe, que se prolonga pela frente do nosso comboio. Madame de Ujfalvy Bourdon comparou com justeza a aludida estepe a um tabuleiro de bilhar – tão perfeita é a sua horizontalidade. Há, porém, a notar que, em vez de uma bola de marfim, vai agora pela sua superfície um expresso do Grande Transasiático, com uma velocidade de sessenta quilômetros por hora.

Depois de nos ficar para trás a estação de Tchutchai, entramos às nove horas da noite na gare de Kokhan. A paragem aqui é de duas horas. Utilizemos o tempo ao menos para descer do comboio.

No momento em que eu vou a transpor o passadiço do vagão, passo pelo major Noltitz, que está dirigindo ao moço PanChao esta pergunta:

– Conhece porventura o mandarim Yen-Lu, cujo cadáver levam para Pequim?

– Não conheço, major.

– A julgar pelas honras que lhe dispensam, deve ter sido por força alguma personagem de consideração?

– É possível – admitiu PanChao –, mas no Celeste Império há tantas personagens de consideração!

– Nesse caso, este mandarim Yen-Lu?...

– É para mim completamente desconhecido, nunca ouvi falar no seu nome.

Porque faria o major Noltitz semelhante pergunta ao moço chinês? A que preocupação do seu espírito corresponderia essa pergunta?

## Capítulo XV

Kokhan, duas horas de paragem. É noite. Os passageiros, já instalados pela maior parte dos vagões

para dormir, prescindem de se apejar. Eu, que os não imito, salto para a gare e começo a girar de um para o outro lado, fumando o meu charuto. A gare é importante e dispõe de material suficiente para poder dispensar uma locomotiva de mais força, que vá substituir as que até aqui puxaram o comboio. As primeiras máquinas eram de sobra enquanto a linha férrea corria por uma superfície quase horizontal.

Agora, porém, já nos encontramos entre os desfiladeiros do planalto de Pamir, e não tarda que as rampas de áspera subida venham exigir maior esforço de tração.

Entretenho-me a ver fazer a manobra, e ao desengatarem a locomotiva e o seu tênder, o furgão de bagagens – o furgão de Kinko – fica formando por alguns instantes a cabeça do comboio.

Ocorre-me então que talvez o moço romeno se lembre de vir até à plataforma da gare. Isso representaria da parte dele uma imprudência, porque se arriscaria a ser visto pelos agentes, chamados gardovois, que circulam em todos os sentidos, encarando as pessoas com demasiada insistência. O que o meu número 11 tem de melhor a fazer é não sair da caixa, ou, quando muito, limitar-se a passear pelo furgão. Vou comprar-lhe algumas provisões sólidas e líquidas, e buscarei entregá-lhes antes da partida do comboio, se isso me for possível sem receio de dar nas vistas.

A cantina da gare está aberta e não vejo lá Popof. Se ele se apercebesse das minhas compras, causar-lhe-ia o caso admiração, por ter o vagão-restaurante tudo quanto é necessário aos passageiros.

Um bocado de carne fria com pão e uma garrafa de vodka foi quanto pude obter na cantina.

A gare está bastante escura. Raros candeeiros espalham por ela uma frouxa claridade. Popof anda ocupado no seu serviço, juntamente com o pessoal da

gare. Ainda não foram buscar a locomotiva que deve ser posta na frente do comboio. A ocasião parece-me azada. É inútil esperar pela saída de Kokhan. Logo que termine a minha rápida visita a Kinko, tratarei de ir dormir o resto da noite – o que não deixará de me ser agradável, devo confessá-lo.

Subo, portanto, para a plataforma do furgão, e, depois de ter a certeza de que ninguém me vê, entro nele apressadamente, dizendo, antes de tudo, em voz baixa:

– Sou eu, Claudius Bombarnac.

Era prudente a prevenção, por poder dar-se o caso de não estar Kinko dentro da caixa.

Mas o pobre rapaz não tinha pensado em se afastar dela, e eu de novo lhe recomendo que tenha muita circunspeção. As novas provisões causam-lhe imenso prazer, por contribuírem um pouco para lhe variar o modesto passadio.

– Não sei como agradecer-lhe, Sr. Bombarnac – murmura ele, muito penhorado.

– Se não sabe, amigo Kinko – respondo eu –, o mais simples é deixar-se de agradecimentos.

– Que tempo nos demoramos em Kokhan?

– Duas horas.

– E quando deveremos chegar à fronteira?

– Amanhã, pela uma hora da tarde.

– E a Kachgar?

– Quinze horas depois, pelo meio da noite de 19 para 20.

– Ali é que está o perigo, Sr. Bombarnac...

– Tem razão, Kinko, pois se é difícil entrar nas possessões russas, ainda mais difícil é sair delas, quando os chineses se encontram às suas portas. Os empregados do Celeste Império, antes de nos darem livre passagem, vão examinar-nos com a máxima atenção. Entretanto, esse excesso de rigor há de entender-se com os passageiros e não com as

mercadorias. Ora, como este furgão é especialmente reservado a mercadorias e bagagens destinadas a Pequim, acho que não há motivo para grandes sustos.

E, agora, boas noites. Por cautela, é conveniente não prolongar a nossa palestra.

– Boas noites, Sr. Bombarnac, boas noites. Fora do furgão, dirijo-me rapidamente para o meu lugar, transformado em cama, e, palavra de honra, nem mesmo cheguei a dar pelo sinal da partida quando o comboio começou a andar.

A estação de Marghelan foi a única de certa importância onde o comboio parou antes de nascer o Sol, e, ainda assim, a demora nela não passou de alguns minutos. Marghelan, cidade de numerosa população – sessenta mil habitantes – é realmente a capital do Ferganah. Influi para isso a circunstância de não gozar Kokhan de boa reputação no que respeita às suas condições higiénicas. A cidade, como sempre sucede, desdobra-se em duas – uma russa, outra turcomana. Esta última, sem monumentos antigos, nada oferece de notável, e os leitores vão certamente absolver-me de não ter cortado o sono só pelo simples dever de lhe lançar uma vista de olhos. Ao entrar no vale Schakhimardan, o comboio avança por uma extensa estepe, o que lhe permite retomar o seu andamento normal.

Às três horas da manhã, demora de quarenta e cinco minutos na estação de Och.

De novo faltei às minhas obrigações de repórter, passando por esta localidade sem a ver. A desculpa está em que nada ali havia digno de atenção.

Para lá da estação de Och, a linha férrea toma a direção da fronteira, que separa o Turquestão russo do planalto de Pamir e do vasto país dos Cara Quirguizes.

Esta parte da Ásia Central é constantemente convulsionada por um trabalho plutoniano que lhe revolve as entranhas. Não poucas vezes tem o

Turquestão Setentrional sido vítima de abalos violentos – bem presente ainda está o de 1887 – e eu pude notar em Tachkent e Samarcanda os seus visíveis efeitos. De fato, semelhantes abalos dão-se regular e frequentemente, exercendo-se a sua ação vulcânica desde o mar Cáspio até ao planalto de Pamir, por todo o subsolo que serve de vasto depósito à nafta e ao petróleo.

Em suma, esta região é decerto uma das mais curiosas para quem viajar pela Ásia Central. Se o major Noltitz nunca passou da estação de Och, situada junto do planalto, conhece, contudo, a referida região muito bem, por tê-la estudado nas cartas modernas e nas descrições das mais recentes viagens ali realizadas. Entre essas descrições, citarei as dos Srs. Capus e Bonvalot, cujos nomes franceses muito me apraz cumprimentar fora de França. O major mostra desejos de ver com os seus próprios olhos, e, mal soam as seis da manhã, já ele e eu nos achamos na plataforma do vagão, de óculo numa das mãos e competente guia na outra.

O Pamir, ou Bami-Duniah, é comumente conhecido pelo nome de "Telhado do Mundo". Dele irradiam as formidáveis cadeias do Tian-Chan, do Kuen-Luen, do Karakorum, do Himalaia e do Hindu-Kuch. Este vasto sistema orográfico de quatrocentos quilômetros de largura, que, durante muitos séculos, constituiu uma barreira insuperável, foi por fim devassado, graças à tenacidade moscovita. A essa prodigiosa tenacidade se deve o atual contato da raça eslava com a raça amarela.

Permita-me um bocado de erudição sobre o assunto. De resto, não sou eu que falo, é o major Noltitz.

Todos os exploradores dos povos arianos pretenderam, à custa de grandes esforços, o planalto de Pamir. Sem remontarmos a Marco Polo, no século XIII, que vemos nós?

Os Ingleses com Forsyth, Douglas, Biddueph, Younghusband e o célebre Gordon, morto nas regiões do

Alto Nilo, os Russos com Fendchenko, Skobeleff, Prjevalky, Grombtchevsky, o general Pevtzoff, o príncipe Galitzine e os irmãos Grum-Grjmailo, os Franceses com d'Auvergne, Bonvalot, Capus, Papin, Breteuil, Blanc, Ridgway, O'Connor, Dutreuil de Rhins, Joseph Martin, Grenard e Edouard Blanc, os Suecos com o Dr. Swuen-Hedin. Mercê de tantas explorações, dir-se-ia que um novo Diabo coxo levantou com a mão de bruxo este "Telhado do Mundo" para deixar a descoberto os seus impenetráveis mistérios. Agora sabe-se que o planalto de Pamir se compõe de uma inextricável sucessão de vales, cuja altitude média tem mais de três mil metros, sabe-se que nele se erguem sobranceiros os cimos de Gurumdi e Kauffmann, de vinte e dois mil pés de altura, e o pico de Tagarma, de vinte e sete mil, sabe-se que destas cumeeiras se precipitam o Oxo, ou Amu-Daria, para oeste, e o Tarim, para leste, sabe-se, por último, que a estrutura do planalto se compõe principalmente de rochas primárias, abundantes em xisto, quartzo, grés vermelho do terreno secundário e loess argilo-arenoso, cujas camadas quaternárias se encontram profusamente por toda a Ásia Central.

Foram extraordinárias as dificuldades que o Grande Transasiático teve de vencer para transpor este planalto. Houve realmente um repto lançado pelo génio do homem contra a natureza e coube ao génio do homem o cantar vitória em tão temerosa luta. Por entre estes desfiladeiros em declive suave, a que os Quirguizes chamam beis, o estabelecimento da linha férrea só se pôde conseguir à força de túneis, pontes, viadutos, aterros e trincheiras. A toda a hora se apresentam as curvas bruscas, as subidas que, num ou noutro ponto, reclamam o poderoso auxílio de grandes locomotivas e de máquinas fixas para içar o comboio, preso a cabos motores, numa palavra, fez-se aqui um trabalho hercúleo superior ao que os engenheiros americanos tiveram de

empreender nos desfiladeiros da serra Nevada e das Montanhas Rochosas.

O triste e desolador aspecto destes territórios é de molde a impressionar a imaginação. À medida que o comboio atinge as grandes altitudes, seguindo o perfil acidentado da linha, mais viva se torna ainda essa impressão. Nem uma única aldeia, nem um único lugarejo! Apenas, de longe em longe, raras cabanas, onde o Pamiriano vive uma vida de solidão com a sua família, os seus cavalos, os seus carneiros de raça pequena, as suas cabras de pelo muito espesso e os seus rebanhos de iaques ou kutars – bois com cauda de cavalo. A muda nestes animais é uma consequência natural do clima – o que faz que eles substituam o seu invólucro escuro do Inverno por outro branco durante o Verão. O mesmo sucede aos cães, cujo pelo na época dos calores se torna mais claro. Ao subir os desfiladeiros, largas fendas abertas na rocha deixam por vezes distinguir o planalto numa vaga e indecisa aparição. Em muitos pontos agrupam-se os zimbros e os vidoeiros, que são as árvores principais do Pamir, e nas planícies onduladas enxameiam as tamargueiras, o cárex, a artemísia, uma espécie de cana abundantíssima nas proximidades das depressões, cheias de água salina, e uma labiada anã, a que os Quirguizes chamam terskenne.

O major ainda me fala de certos animais que, nas alturas de Pamir, constituem uma fauna bastante variada. É até cautelosa necessidade vigiar as carruagens para evitar o ataque de alguns deles, que não pertencem à primeira nem à segunda classe dos mamíferos – entre outros, as panteras e os ursos. Os nossos companheiros conservam-se, durante o dia, nas plataformas dos vagões e algumas exclamações se lhes ouvem quando plantígrados ou felinos se lembram de saltar ao longo da linha, numa intenção que não se deve

considerar inofensiva. Dão-se alguns tiros de revólver sem grande necessidade talvez, mas que têm a vantagem de distrair e tranquilizar os passageiros.

Presenciamos pela tarde um belo tiro de espingarda, que estendeu morta uma enorme pantera, quando ela ia a galgar de um pulo o estribo da terceira carruagem.

– A ti, Margarida! – bradou o Sr. Caterna.

Não podia o nosso trial exprimir melhor a sua admiração do que servindo-se desta célebre resposta que, na Torre de Nesle, dá Buridan à mulher do Delfim – e não à rainha de França, conforme por erro histórico se diz no mesmo drama.

É ao nosso ilustre Faruskiar que pertencem as honras desta proeza cinegética.

– Que pontaria e que firmeza de mão! – exclamo eu para o major, que não cessa de observar com desconfiança o majestoso mongol.

Entre os outros animais da fauna pamíriana, também se contam os lobos, as raposas e os carneiros monteses de grande envergadura e armação nodosa, graciosamente recurvada, que em linguagem indígena se chamam arkars. Nas altas zonas do céu veem-se pairar os gipaetos e os abutres, em zonas inferiores, por entre os turbilhões de vapor branco saídos às golfadas da nossa locomotiva, avistam-se, esvoaçando, nuvens de corvos, de pombos, de rolas e de alvéolas.

O dia vai decorrendo sem novidade alguma. Às seis horas da tarde transpusemos a fronteira, após um percurso total de perto de dois mil e trezentos quilômetros, feito desde Uzun-Ada em quatro dias. Faltam apenas duzentos e cinquenta quilômetros para chegarmos a Kachgar. Se bem que já caminemos em terreno no Turquestão chinês, só nesta cidade teremos de nos sujeitar às formalidades da administração do Celeste Império.



Terminado o jantar pelas nove horas, cada um foi para a sua cama improvisada, na esperança, ou, melhor dizendo, na convicção de que a noite se passaria tão bem como as anteriores.

E, contudo, não tinha de suceder assim.

Durante as primeiras horas, o comboio desceu com grande velocidade os declives do planalto de Pamir. Depois readquiriu a sua marcha normal por uma extensa via horizontal.

Seria aproximadamente uma hora da manhã quando, porém, fui de súbito acordado.

O major Noltitz e a maior parte dos passageiros também foram despertados do seu sono.

Da cauda do comboio partem exclamações violentas. Que terá sucedido?

Entre os passageiros manifesta-se aquela inquietação, irrefletida e perturbadora, que o mais leve incidente de caminho de ferro basta para provocar.

– Que é? Que é?

De todos os lados e em todas as línguas se cruzam estas palavras com insistência.

A minha primeira ideia é que estamos sendo atacados. Acode-me involuntariamente ao espírito o nome do terrível KiTsang, o bandido mongol de quem solicitei levemente a colaboração para as minhas crônicas.

Passado um instante, a diminuição de velocidade indicame claramente que o comboio vai parar.

Depois de ter entrado no furgão das bagagens, o condutor do comboio torna logo a sair, aproveitando eu essa ocasião para o interrogar.

– Houve um desastre – informa-me Popof.

– Importante?

– Não, senhor, uma haste de engate que se partiu, deixando para trás dois vagões.

Logo que o comboio parou, alguns passageiros, em cujo número entro eu, saltam para a linha.

À luz de uma lanterna verifica-se a ruptura da haste, que se não pode atribuir a premeditada malevolência. Mas não é menos certo que os dois últimos vagões – o vagão funerário e o da cauda, onde vai o bagageiro – se acham desligados do resto do comboio. Desde quando e em que ponto da linha ficariam eles? Não se sabe.

O que se torna muito reparado são os gritos da escolta persa, encarregada de acompanhar o corpo do mandarim Yen-Lu e de responder por ele. Nem essa escolta nem os passageiros do vagão em que ela vai se aperceberam do acidente. Ao soltar-se o sinal de alarme, é possível que já o mesmo acidente se tivesse produzido uma ou duas horas antes.

De resto, o partido a tomar estava por sua natureza indicado: era dar ordem ao maquinista para recuar o comboio até se encontrarem os dois vagões que faltavam.

Nada mais simples na verdade. Mas o que me não passa despercebido é a atitude do ilustre Faruskiar em semelhante conjuntura. É realmente para notar a insistência com que ele reclama que, sem perda de um instante, se adoptem enérgicas providências. Para esse fim, dirige-se a Popof, ao maquinista, ao fogueiro, e reparo pela primeira vez na extrema facilidade com que ele fala o russo.

Também, são de todo inúteis quaisquer discussões a tal respeito. Ninguém há que não reconheça a imperiosa necessidade de retroceder, a fim de se procurar o vagão do mandarim e o furgão das bagagens.

Só o barão germânico se lembra de protestar. Sofrer novos atrasos... Sacrificar talvez horas inteiras por causa de um mandarim... e de um mandarim já defunto! Não se fez caso algum de tais protestos. O gentleman Francis

Trevellyan, esse encolhia os ombros desdenhosamente, parecendo que dizia:

"Que administração! Que material! Não seria nos caminhos de ferro anglo-hindus que aconteceriam coisas destas!" O major Noltitz está tão surpreendido como eu ao ver a estranha intervenção do ilustre Faruskiar. Este mongol, tão calmo por costume, tão impassível, de olhar tão frio e de pálpebras tão paradas, parece inteiramente outro, e agita-se como um possesso, entregue a uma terrível inquietação, que nem procura reprimir. O seu inseparável companheiro não se mostra decerto menos sobressaltado. E, contudo, que lhes importa a eles que os dois vagões se desligassem do comboio? As suas bagagens nem sequer vão no furgão da cauda. Será pelo finado mandarim Yen-Lu que patenteiam zelo tamanho? Será por esse motivo que na gare de Duchak se puseram a vigiar tão obstinadamente o furgão do morto? Não sei. É certo, porém, que o major Noltitz está considerando extremamente suspeita uma tal maneira de proceder.

Desde que todos nós retomamos os nossos lugares, o comboio começa a andar para trás. O barão germânico ainda tenta um novo protesto, o ilustre Faruskiar, contudo, lança-lhe um olhar furibundo, e o pobre alemão para se não expor a outro olhar semelhante, recolhe-se ao seu canto, resmoneando por entre os dentes.

Começava a despontar a manhã quando, a um quilômetro, se avistaram os dois vagões, indo o comboio vagorosamente ao seu encontro, depois de uma hora de marcha.

O ilustre Faruskiar e Ghangir quiseram assistir ao engate das duas carruagens – operação que se levou a efeito com a necessária solidez. O major Noltitz e eu verificamos que ambos eles trocaram algumas palavras com os três outros mongóis. O caso não é para admirar, visto serem todos da mesma nacionalidade.

Os passageiros sobem em seguida para os vagões e o maquinista aumenta a força do vapor, a fim de recuperar uma parte do tempo perdido.

Apesar disso, o comboio só chega a Kachgar com grande atraso, sendo já quatro horas e meia da manhã quando ele dá entrada na capital do Turquestão chinês.

## Capítulo XVI

A Kachgária é o Turquestão chinês ou Turquestão Oriental, que gradualmente se vai transformando em Turquestão russo.

Houve quem dissesse na Revista Nova:

"A Ásia Central só virá a ser um grande país quando o Tibete se achar nas mãos da administração moscovita, ou quando os Russos dominarem em Kachgar." Pois essa opinião já vai meio realizada. O corte feito no planalto de Pamir permitiu pôr o caminho de ferro da Rússia em ligação com o caminho de ferro que serve o Celeste Império de uma à outra fronteira. Atualmente a capital da Kachgária é tão moscovita como chinesa. A raça eslava e a raça amarela aí se encaram a cada passo e aí vivem em perfeita harmonia. Que tempo deverão durar estas boas e cordiais relações? Outros, que não eu, decifrem o futuro. Por minha parte, limito-me a ser cronista do presente.

Chegada às quatro horas e meia, partida às onze. Mostra-se generoso o Grande Transasiático. Terei pois ensejo de ver Kachgar, com a condição, porém, de descontar uma boa hora ao tempo que se nos concede.

É que nos vão fazer em Kachgar o que nos não fizeram na fronteira. No que respeita a formalidades vexatórias, papéis a examinar, passaportes a legalizar, os Chineses não ficam a dever nada aos Russos. Existe aqui o mesmo processo de escrupulosa e insistente minuciosidade a que todos têm de curvar a cabeça. Convém não esquecer a fórmula terrível e ameaçadora que os funcionários do Celeste império costumam inscrever na parte inferior dos seus atos oficiais: "Tremei e obedeci!" Como estou disposto a obedecer, não serei eu que me furte ao exame dos aludidos funcionários.

Recordo-me agora dos receios manifestados por Kinko. Efetivamente, com referência a ele é que há motivo para tremer, se porventura a visita dos passageiros abranger também os fardos e as bagagens. Antes de o comboio ter chegado a Kachgar, dissera-me o major Noltitz:

– Não vá supor que o Turquestão chinês difere sensivelmente do Turquestão russo. Ainda não estamos na terra dos pagodes, dos juncos, dos barcos-flores, dos yamens, dos hong e das torres de porcelana. De resto, como teve ocasião de ver em Merv, Bucara e Samarcanda, a cidade de Kachgar é dupla. Com as cidades da Ásia Central dá-se o mesmo que se dá com certas estrelas – a diferença está em que aquelas não gravitam em redor umas das outras.

É justíssima a observação do major. Já lá vai o tempo em que reinavam os emires da Kachgária, o tempo em que a monarquia de Mahommed-Yakub se impunha a toda a província turquestana, em que os chineses, para aqui poderem residir, tinham de abjurar a religião de Buda e de Confúcio e, para não serem assassinados, tinham de converter-se ao maometismo. Que se há de fazer? Chegamos tarde de mais, e todas essas maravilhas do cosmorama oriental, todos esses curiosíssimos costumes, todos esses primores de arte asiática, só existem presentemente como recordações ou em estado de ruínas. Os caminhos de ferro vão acabar por submeter os países que atravessam a um nível comum, a uma comum uniformidade. Será esse o meio de estabelecer na terra a verdadeira igualdade e talvez a verdadeira fraternidade. Digamos também que, em rigor, Kachgar não é capital da Kachgária: é uma estação do Grande Transasiático, o ponto de ligação entre as linhas férreas da Rússia e da China. A fita de ferro, que, desde o mar Cáspio até esta cidade, conta perto de três mil quilômetros, prolonga-se daqui até Pequim em cerca de mais outros quatro mil.

Voltemos agora à cidade dupla. A nova chama-se Yangi-Chahr, a velha, situada a três milhas e meia de distância, é que se chama Kachgar. Tive ocasião de visitar ambas e passo a dizer o que uma e outra valem.

Primeira observação: tanto a velha como a nova são cercadas por uma feia muralha de terra, que não dispõe muito em seu abono.

Segunda observação: inutilmente se descobre, numa ou noutra, qualquer monumento, visto que são idênticos os materiais de construção, quer para casas, quer para palácios.

Terra, só terra por toda a parte! Não é decerto com esta espécie de vasa seca ao sol que se obtêm linhas regulares, puros perfis, esculturas primorosas. A pedra e o mármore, tão indispensáveis à arte arquitetônica, são justamente os elementos que não há no Turquestão chinês.

Uma pequena carruagem, guiada rapidamente, levou-nos a mim e ao major até Kachgar, cuja circunferência mede três milhas. O Kizil-Su, isto é, o "Rio Vermelho", que, em vez de ser vermelho, é amarelo, como convém a qualquer rio chinês, enlaça toda a cidade entre os seus dois braços, reunidos por duas pontes. Quem pretender observar ruínas mais interessantes, há de sair para fora da muralha, a pequena distância, e aí encontrará alguns fragmentos de fortificações, que remontam a quinhentos ou a dois mil anos, segundo a imaginação dos arqueólogos. O que é positivo é ter Kachgar suportado um terrível assalto de Tamerlão, e, sejamos justos, sem as façanhas deste coxo feroz a história da Ásia Central tornar-se-ia singularmente monótona. É certo que, desde então, outros sultões não menos ferozes lhe sucederam, entre eles, esse Uali-Khan-Tulla, que, em 1857, mandou decapitar o grande sábio Schlagintweit, um dos mais audaciosos exploradores do continente asiático. Duas placas de bronze, oferecidas pelas Sociedades de

Geografia de Paris e de São Petersburgo, adornam o seu monumento comemorativo.

Kachgar é um importante centro de comércio, cujo movimento pertence quase por completo aos Russos. As sedas de Khotan, o algodão, o feltro, os tapetes de lã e os panos são os principais artigos trazidos aos mercados da província e que chegam a exportar-se até além da fronteira, entre Tachkent e Kulja, em direção ao norte do Turquestão Oriental.

É aqui, segundo o major me informa, que Sir Francis Trevellyan mais razão poderia ter para dar largas ao seu ressentimento. Efetivamente, entre 1873 e 1874, saiu de Caxemira para Kachgar, por via de Khotan e Yarkand, uma embaixada inglesa, entregue à direção de Chapman e de Gordon. Contavam os Ingleses que, por essa época, se estabeleceriam em seu proveito as respectivas relações comerciais. Mas, em vez de se ligarem aos caminhos de ferro da China ligaram-se aos da Rússia, resultando deste fato ter a influência inglesa de ceder o passo à influência moscovita.

A população de Kachgar é turcomana, mesclada em grande proporção com esses chins que facilmente desempenham as funções de criados, operários e bufarinheiros. Menos felizes que Chapman e Gordon, nem o major nem eu pudemos já ver as tumultuosas ruas de Kachgar, ocupadas pelos exércitos do emir. Foi-se a infantaria montada, composta de djiguits, e a infantaria a pé, formada por sarbazes. Foram-se os magníficos regimentos de taifurchis, armados e disciplinados à chinesa, os soberbos corpos de lanceiros, os frecheiros calmucos, servindo-se de um arco de cinco pés de altura, e os atiradores chamados "tigres", que traziam escudos sarapintados de várias cores e espingardas de mecha. Desapareceram todos esses combatentes pitorescos do exército kachgariano e com eles o emir também.



Às nove horas estamos de volta em Yangi-Chahr, a cidade nova. Mas que vemos nós ao fim de uma das ruas vizinhas da cidadela? Os cônjuges Caterna em extática admiração ante um grupo de dervixes, tangedores e dançarinos.

Quem diz dervixe diz mendigo, e, nestas terras, quem diz mendigo evoca o tipo mais acabado da imundície e da ociosidade. Mas que profusão de gestos estranhos e truanescos por parte destes dervixes! Que ridículas posições que eles tomam, quando tocam as suas violas de compridas cordas! Que acrobáticos saracotes a que se prestam as suas danças, acompanhadas com a cantilena de umas lendas e poesias extremamente profanas! À vista de tão grotesco espetáculo, revelam-se no nosso interior todos os seus instintos de teatro. Incita-o um impulso que pode mais que ele próprio!

E ei-lo a imitar aqueles gestos, aquelas atitudes, aqueles saracotes, com todo o ardor de um antigo gajeiro transformado em ator cômico. Num dado momento, chego a supor que ele vai também tomar parte na extravagante quadrilha dos dervixes foliões.

– Sr. Claudius! – brada-me ele. Olhe que estes exercícios não custam muito a imitar. Escreva-me uma opereta turquestana, destine-me nela um papel de dervixe, e eu lhe prometo que irei entrar à vontade na pele destes patuscos.

– Creio, creio, meu caro Caterna – respondo-lhe eu. – Antes, porém, de entrar na pele desses pobres diabos, entre no restaurante da gare e despeça-se da cozinha turcomana, pois não tarda que estejamos reduzidos à cozinha chinesa.

O convite foi aceite de bom grado, tanto mais que, segundo observa o major, a reputação dos cozinheiros de Kachgar é universalmente justificada.

De fato, os cônjuges Caterna, o major Noltitz, o moço PanChao e eu estamos admirados e encantados, não só

da quantidade de pratos que nos servem, como também da sua qualidade. Os manjares doces alternam-se caprichosamente com os assados no forno e os assados na grelha. Depois – fato de que o trial e a dugazon se vão lembrar sempre, como dos magníficos pêssegos de Khodjend – vieram outros (pratos, que mereceram ser citados pela embaixada inglesa na descrição da sua viagem: chispes de porco, polvilhados de açúcar e passados na frigideira com banha e um tudo-nada de molho de escabeche, e rins fritos, envolvidos em calda de açúcar e rodeados de filhós.

O Sr. Caterna pede por duas vezes chispes de porco e por três vezes rins com filhós.

– Tomo acertadamente as minhas precauções – pondera ele. – Quem sabe o que a despensa do vagão-restaurant nos dará daqui até Pequim. Precisamos acautelar-nos contra as barbatanas de tubarão, que devem ser bastante coriáceas, e contra os ninhos de andorinhas, que não vão primar pela frescura.

Às dez horas ouve-se uma pancada de gongo, anunciando que vão começar as formalidades da Polícia. Levantamo-nos da mesa do restaurante, bebendo por despedida um último copo de vinho de Chao-Hing e momentos depois estamos todos reunidos na sala dos passageiros.

À exceção de Kinko – que de boa vontade teria compartilhado o nosso almoço, se pudesse–, todos os meus números se acham presentes. Lá vejo o Dr. Tio-King com o seu Carnaro debaixo do braço, Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett, confundindo os seus dentes e o seu cabelo – figuradamente, já se sabe–, Sir Francis Trevellyan, sempre mudo, imóvel, empertigado e incomunicável, mascando o seu charuto à entrada da porta, o ilustre Faruskiar e o seu inseparável Ghangir, vários passageiros russos, turcomanos e chineses – ao todo, umas setenta a oitenta pessoas. Cada uma destas

peças deverá por sua vez apresentar-se diante de uma mesa, onde permanecem, instalados gravemente, dois funcionários chineses, um que fala correntemente o russo, outro que é intérprete e percebe o alemão, o francês e o inglês.

O primeiro deles é um homem de cinquenta anos, crânio rapado, bigode farto, grande rabicho caído pelas costas e óculos no nariz. Traja uma cabaia de seda de ramagem, não tem fisionomia atraente e é obeso, devem sê-lo no seu país todos os indivíduos de distinção. Por fim de contas, como se trata unicamente de uma verificação de papéis e como trago os meus em regra, que me importa a mim que a fisionomia deste sujeito seja ou não seja atraente?

– Que figura que ele tem! – comenta em voz baixa a Sra. Caterna.

– É a figura de um chinês – responde o marido –, e, para chinês, havemos de convir que está na conta.

Sou dos primeiros a mostrar o meu passaporte, que tem os vistos do cônsul de Tbilisi e das autoridades russas de Uzun-Ada. O funcionário chinês examina-o atentamente.

Em presença dos processos adoptados pela administração dos mandarins, nunca se sabe ao certo a lei em que se vive. Todavia o exame, apesar de minucioso, não levanta a mínima objecção, e o selo do dragão verde vem provar-me que estou em condições de poder seguir viagem.

O mesmo se dá com os cônjuges Caterna. Enquanto, porém, o chinês esmiúça os papéis do trial, merece a pena observar a cara deste. O Sr. Caterna toma as atitudes de um réu que busca enternecer o seu juiz, ora lançando lhe olhares suplicantes, ora esboçando com os lábios um sorriso amável, ou parecendo reclamar uma absolvição, ou, pelo menos, uma condenação em que haja circunstâncias atenuantes. E, contudo, nenhuma

autoridade, por mais escrupulosa que fosse, teria motivo para lhe fazer qualquer observação.

– Está em ordem – regouga o intérprete.

– Beijo as mãos a Sua Excelência – retruca o Sr. Caterna com o acento de um garoto parisiense.

Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett saíram-se, por seu turno, muito a salvo, do lance. Também o que faltava era que um corretor americano e uma corretora inglesa não trouxessem em devida forma os seus papéis! John Buli e o Tio Sam são dois corpos na mesma alma.

Muitos outros passageiros russos e turcomanos vão sucessivamente passando pela mesma cerimônia sem darem azo a contestações. Quer sejam de primeira, quer de segunda classe, todos eles estão nas condições exigidas pela administração chinesa, que, por cada visto que põe, recebe um emolumento muito pesado, satisfeito em rublos, taéis ou sapecas.

Entre os diferentes passageiros, noto um padre protestante dos Estados Unidos, que segue para Pequim. É o reverendo Natanael Morse, de Boston, homem dos seus cinquenta anos, pertencente à classe desses vendedores de Bíblias, precavidos missionários que sabem conciliar a religião com as subtilezas do negócio. Pelo sim, pelo não, dou-lhe dando na minha carteira o número 13.

A verificação dos papéis do moço PanChao e do Dr. Tio-King não leva muito tempo, e tanto o pupilo como o preceptor despedem-se dos dois funcionários, trocando com eles "dez mil bons-dias" dos mais afetuosos.

Ao chegar a vez do major Noltitz, ia-se travando um pequeno conflito. Sir Francis Trevellyan, que avança para a mesa dos dois chineses simultaneamente com o major, não parece disposto a ceder o passo a este. Por fortuna, tudo se limita a uma simples troca de olhares sobranceiros e provocadores. O gentleman nem sequer se deu ao incómodo de abrir a boca. Está escrito no livro

do destino que não terei a satisfação de lhe ouvir o som da voz! O russo e o inglês receberam ao mesmo tempo o visto regulamentar, e a questão não teve consequências.

Em seguida, o ilustre Faruskiar, acompanhado de Ghangir, vem colocar-se diante do funcionário dos óculos, que se põe a medi-lo com demasiada atenção. O major Noltitz e eu não perdemos um único movimento do majestoso mongol. Como suportará ele este exame? Talvez que possamos agora formar a seu respeito um juízo seguro. Mas qual não é a nossa surpresa, ou, direi melhor, o nosso espanto, ao vermos a cena teatral que se segue depois!

Tendo lançado um volve de olhos pelos papéis que lhe mostra Ghangir, o funcionário dos óculos ergue-se de súbito e inclina-se profundamente diante do ilustre Faruskiar, dizendo-lhe, num tom cheio de deferência:

– Que o senhor administrador do Grande Transasiático se digne aceitar os meus dez mil respeitos. Sai-nos administrador do Grande Transasiático o ilustre Faruskiar! Agora tudo se explica. Durante o nosso trajeto pelo Turquestão russo, conveio-lhe guardar o incógnito, como costumam fazer as grandes personagens em país estranho. Mas presentemente, como esteja em território chinês, decide-se a reassumir a categoria que lhe pertence, com todas as considerações que lhe são inerentes.

E eu que cheguei – em tom de gracejo, é verdade – a confundi-lo com o bandido KiTsang! E o major Noltitz que levava horas e horas a suspeitar das suas intenções!

Enfim, não desejava eu ter alguém de representação nesta viagem? Quis a minha boa estrela que tal desejo fosse atendido. Agora só me resta buscar o meio de me aproximar dele, prometendo desde já tratá-lo com as atenções que merece uma planta rara. E, como o nosso homem conhece bem o russo, irei, à força de entrevistas, obrigá-lo a falar, ainda -mesmo que não queira.

Sinto-me de tal maneira sugestionado que não consigo reprimir um movimento de desaprovação quando o major, sempre recalcitrante, me sugere ao ouvido:

– Afinal de contas, pode muito bem ser que este Faruskiar não passe de algum antigo chefe de quadrilha com quem a Companhia do Grande Transasiático se tenha entendido para garantir o percurso dos seus comboios.

– Então, major! Isso também é desconfiança de mais!

A visita dos passageiros ia quase a terminar e já os empregados estavam para abrir as portas quando o barão Weisschnitzerdörfer aparece de repente. Vem aflito, confuso, inquieto, perturbado, e agita-se e debate-se em movimentos convulsivos. Por que razão revolve ele o fato, e se apalpa, e se abaixa, e se ergue, e se volta para todos os lados, como quem perdeu algum objeto de valor?

– Os seus papéis? – exige-lhe em alemão o funcionário intérprete.

– Os meus papéis? – anseia o barão numa réplica abafada. – Ando em busca deles e não os acho. E sei que estavam dentro da carteira!

E o barão teutônico revista as algibeiras das calças, as do colete, as do jaquetão, as do casacão – umas vinte algibeiras, pelo menos – e em nenhuma delas encontra a carteira que tão solícitamente procura!

– Avie-se, avie-se – insiste o intérprete. – O comboio não espera.

– Protesto contra a partida do comboio sem mim! – vocifera o barão. – Os meus papéis... mas como seria que se desencaminhou a carteira onde os guardava? Talvez que a carteira me caísse no chão. Sendo assim, alguém a terá achado e virá restituir-me.

Ao mesmo tempo ouve-se por toda a amplidão da gare uma forte pancada de gongo. O comboio vai partir

dentro de cinco minutos. E o infeliz barão continua a bradar:

– Esperem... esperem! Donner vetter! Concedam-se alguns instantes de favor a quem vai dar a volta ao mundo em trinta e nove dias!

– Que tem com isso o Grande Transasiático? – nota friamente o funcionário intérprete.

Sem por mais tempo ligarmos importância ao assunto, eu e o major seguimos para a plataforma da gare, deixando o barão a discutir com a impassível autoridade chinesa.

Examino o comboio e reparo que a sua composição foi modificada, por ser mais limitado o número de passageiros entre Kachgar e Pequim. Em vez de doze carruagens, só vão dez, colocadas pela seguinte ordem: a locomotiva e o tênder, o furgão de cabeça, dois vagões de primeira, o vagão-restaurante, dois vagões de segunda, o vagão do finado mandarim e o furgão de cauda. Às locomotivas russas, que puxaram o comboio desde Uzun-Ada até aqui, vão suceder-se outras chinesas, não aquecidas por meio de nafta, mas por meio dessa hulha de que existem consideráveis jazigos no Turquestão chinês e vários depósitos nas estações da linha.

O meu primeiro cuidado consiste em ir observar o furgão de cabeça. Alguns empregados da alfândega estão-se preparando para o visitar, e eu tremo por Kinko.

É positivo, de resto, que a fraude não foi descoberta, aliás o caso teria dado que falar. Tomariam, contudo, em atenção os dizeres da caixa? Iriam arrumá-la noutra lugar? Não lhe deixariam a frente voltada para trás ou a parte superior virada para baixo? Se tal acontecesse, Kinko ficaria impossibilitado de sair – o que muito viria complicar a situação.

Neste momento, os empregados aduaneiros saem do furgão e fecham logo a porta, sem me darem tempo a

olhar para dentro. O seu ar despreocupado faz-me, porém, supor que o pobre rapaz não foi apanhado em flagrante. Contudo, apenas se me depare ocasião, introduzir-me-ei no furgão para, como se diz nos estabelecimentos bancários, ((verificar o estado da caixa)).

Antes de me instalar no novo vagão, o major Noltitz pede-me que o acompanhe à cauda do comboio.

O que ambos ali presenciámos não deixa de ser curioso. Trata-se da entrega do corpo do mandarim Yen-Lu, feita pela escolta persa a outra escolta de vinte soldados do Estandarte Verde, pertencentes à gendarmaria chinesa. Os restos mortais do mandarim ficarão entregues à guarda dessa escolta, que vai ocupar o vagão de segunda classe, contíguo ao vagão funerário. Os soldados do Estandarte Verde trazem espingardas e revólveres.

– Está mais que provado – afirmo eu ao major – que era uma grande personagem este mandarim, visto que, depois de morto, ainda o Filho do Céu lhe concede uma guarda de honra.

– Se não é antes uma guarda de defesa – insinua o major.

O ilustre Faruskiar e Ghangir assistiram a todo este ato – o que me parece naturalíssimo. Não deverá um dos administradores do Grande Transasiático velar pelo insigne defunto, confiado aos cuidados dos seus agentes? Ecoam as últimas pancadas do gongo, e cada um se apressa a entrar para o seu vagão. Que será feito do barão?

Ei-lo que entra na plataforma da gare, como se fora impellido por um ciclone. Encontrou finalmente os respectivos papéis no fundo da sua décima nona algibeira! Pôde ainda obter o visto necessário e por um fio não perdeu o prosseguimento da sua viagem.



– Os Srs. passageiros que seguem para Pequim queiram tomar os seus lugares! – grita Popof com voz sonora.

O comboio começa a mover-se, vai partir, parte finalmente.

## Capítulo XVII

CÁ vai seguindo o nosso trem sobre os trilhos de uma ferrovia chinesa de via única, puxado por uma locomotiva chinesa e dirigido por maquinistas de raça amarela. Confiemos que o destino será benévolo conosco, visto levarmos entre os passageiros um dos mais graduados funcionários da Companhia, na pessoa do ilustre Faruskiar.

E, contudo, se sobreviesse algum incidente, serviria isso de variante à monotonia da viagem, proporcionando-me assunto para os leitores do meu jornal. Vejo-me obrigado a confessar que os meus companheiros ainda não corresponderam ao que eu esperava deles. A peça corre descolorida e sem calor, a ação desenvolve-se frouxamente.

Convinha-me um lance de efeito, que pusesse toda esta gente em movimento, uma situação a que o Sr. Caterna não deixaria de chamar "um belo final de ato". Efetivamente, Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett continuam absorvidos no seu idílio comercial, PanChao e o Dr. Tio-King entretiveram-me ao princípio, mas já não dizem coisa que me atraia. O trial e a dugazon são apenas comediantes e, como tais, precisam de cenário adequado às suas aptidões. Kinko, o próprio Kinko, de quem cheguei a conceber tantas esperanças, passou a fronteira sem estorvo, há de entrar em Pequim sem obstáculos e desposará Zinca Klorck sem dificuldade.

Decididamente, isto não vai bem. Até os restos mortais do mandarim Yen-Lu não me deram o que deviam dar!

E os assinantes do Século XX a contarem com uma crônica palpitante de sensação!

Tinha graça se ainda me visse obrigado a virar-me para o barão teutônico. Impossível! O barão é simplesmente ridículo, e o ridículo, sendo a originalidade dos tolos, não serve para prender atenções.

Volto de novo à minha ideia fixa. Precitaria da entrada em cena de um herói, mas até agora, infelizmente, ainda o não vi aparecer nos bastidores.

Vamos, parece-me chegado o momento de tentar a minha projetada aproximação com o ilustre Faruskiar. É de supor se não mostre já tão reservado, uma vez que sabemos quem ele é. Por assim dizer, todos nós pertencemos ao número dos seus administrados. O insigne mongol é como que a autoridade superior da nossa povoação ambulante e, nessa qualidade, cumpre-lhe olhar com solicitude pelos ditos seus administrados. Além disso, se porventura vier a ser descoberta a fraude de Kinko, preciso ter pelo meu lado a valiosa proteção deste alto funcionário.

Depois que saímos de Kachgar, a marcha do comboio tem sempre sido moderada. Na parte oposta do horizonte, distingo os maciços do planalto de Pamir, e para sudoeste desenha-se com a sua forma arredondada a cordilheira do Bolor, que abraça toda a Kachgária, e donde emerge, a perder-se nas nuvens, o pico do Tagarma.

Não sei que fazer para matar o tempo. O major Noltitz nunca andou por estes lugares – o que me priva de tomar algumas notas, ditadas por ele. O Dr. Tio-King não tira os olhos de cima do seu Cornaro, e PanChao, pela sua conversação, mostra conhecer melhor Paris e a França que Pequim e a China. Além disso, quando veio para a Europa, tomou a linha marítima de Suez, e sabe

tanto o que é o Turquestão Oriental como pode saber o que é o Kamtchatka. Isso, porém, não impede que me seja extremamente agradável conversar com ele. É um companheiro muito delicado, mas um pouco menos de delicadeza e um pouco mais de originalidade teriam para mim maior valor.

Encontro-me, pois, reduzido a passear de um para outro vagão, distraíndo-me a fumar nas plataformas, interrogando o horizonte, que me não responde, e ouvindo o que se diz, ora num, ora noutro ponto.

Esperem! Lá estão os cônjuges Caterna dialogando em confiança. Não é bem isso. Cantam a meia voz. Vejamos o que eles cantam:

Que amor tenho aos meus perus diz a Sra. Caterna, Meu rebanho me seduz...

replica o Sr. Caterna, artista em vários gêneros, espécie de pau para toda a obra, pois que, sendo tenor, também canta de barítono, quando assim se torna preciso.

Estão ensaiando, já vejo, o eterno dueto de Pipo e de Betina para as suas futuras representações em Xangai. Felizes habitantes de Xangai, que ainda não conhecem a Mascote!

Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett falam com animação e surpreendo-lhes este bocadinho de diálogo:

– Receio – pondera a corretora – que em Pequim esteja o cabelo na alta.

– E eu – ajunta o corretor – que os dentes estejam na baixa. Que pechincha, se rebentasse agora uma boa guerra em que os Russos amolgassem os queixos aos Chineses!

E que tal? Desejar uma guerra que deixasse os Chineses desdentados, só para que a casa Strong Bulbul & C.a, de Nova Iorque, pudesse dar saída aos seus produtos!

Realmente, não sei como entreter o tempo, e ainda nos faltam seis dias de viagem! O demônio leve o Grande Transasiático mais a sensaboria do seu trajeto! O "Great Trunk", de Nova Iorque a São Francisco, tem incomparavelmente mais movimento! Ao menos, ali há probabilidades de distração. Os peles-vermelhas atacam por vezes os comboios, e a perspectiva de eles escalparem os passageiros não deixa de aumentar o interesse das viagens!

Que é isto? Que estou ouvindo declamar, ou antes salmodiar, no extremo do nosso compartimento?

"Não há homem, seja qual for a situação em que se encontre, que não possa abster-se dos excessos de comida e não deva premunir-se contra os males causados pela repleção.

Aqueles que têm a seu cargo o supremo governo dos negócios públicos, ainda mais que os outros, são obrigados a respeitar esta regra." É o Dr. Tio-King que está lendo em voz alta uma passagem de Cornaro, a fim de melhor gravar na memória a sua doutrina. Afinal de contas, não é para desprezar a regra emitida pelo nobre veneziano com destino aos homens políticos. E se eu a enviasse em telegrama aos Srs. ministros do meu país? Talvez que eles deixassem de assistir a tantos banquetes oficiais.

Hoje de tarde, se o meu guia não mente, devemos atravessar o Yamanyar por uma ponte de madeira. Este rio vem dos maciços do Oeste e deve levar a sua impetuosa corrente avolumada pelo derretimento das neves. O comboio contorna por vezes espessos juncais em cujos recessos me afirma Popof que abundam os tigres. Fio-me na palavra honrada do nosso condutor, pois, apesar de os tigres abundarem, como se diz, ainda não vi nenhum. E, contudo, à falta de peles-vermelhas, não se me daria que aparecessem as peles mosqueadas de alguns desses felinos. Que bela notícia para um jornal

e que belo achado para um jornalista! Horrorosa catástrofe! Um expresso do Grande Transasiático atacado pelos tigres. Passageiros rasgados pelas feras, feras mortas a tiro pelos passageiros! Cinquenta vítimas. Uma criança devorada em presença da própria mãe!

– Tudo isto polvilhado de várias reticências e pontos de admiração.

Pois nem esse mesmo passatempo os tigres do Turquestão me proporcionaram! Também vingo-me deles, ligando-lhes tanta importância como a simples bichanos. As duas estações principais que vimos foram Yanghi-Hissar, onde o comboio se demorou dez minutos, e Kizil, onde a demora não passou de quinze. Nas proximidades desta última estação funcionam alguns altos-fornos, em consequência de ser o solo ferruginoso, como indica a palavra "kizil", que quer dizer vermelho.

O país é fértil e muito cultivado, na sua parte ocidental, de trigo, milho, arroz, cevada e linho.

De todos os lados, grupos densos de arvoredos: salgueiros, amoreiras e ulmeiros. Descubrem-se até imensa distância vastos campos, semeados com arte e banhados por inúmeros canais, e pastagens verdejantes com rebanhos de carneiros, enfim, uma região que lembraria em parte a Provença e em parte a Normandia se não fossem as montanhas do Pamir no horizonte.

Há, porém, a notar que esta parte da Kachgária sofreu terrivelmente com a guerra, no tempo em que os seus habitantes se armaram a favor da independência. Correu por aqui o sangue às ondas e, ao longo da linha férrea, ainda se veem elevações no solo, provenientes das sepulturas onde se enterraram os que foram vítimas do seu patriotismo. Entretanto, eu não vim à Ásia Central para viajar como em terra francesa. Que demônio! Deem-me alguma coisa de novo, de imprevisto, de intensamente original!

Foi sem a mais leve sombra de incidente, e por uma tarde lindíssima, que o nosso comboio deu entrada, às quatro horas, na gare de Yarkand.

Se Yarkand não é a capital administrativa do Turquestão Oriental, é pelo menos a cidade mais importante e comercial de toda a província.

– Segundo me informou Popof – observo eu ao major Noltitz –, cá estão mais duas cidades justapostas: uma nova, outra velha.

– Pois desta vez – responde o major – não foram os Russos que edificaram a nova.

– Velha e nova – acrescento eu –, creio bem que ambas se vão parecer com algumas das precedentes: muralhas de terra, portas rasgando o contorno dessas muralhas, ruas ladeadas de choças de adobe, ausência completa de monumentos e os eternos bazares orientais.

Não me enganei e até foram de sobra as quatro horas de paragem para visitar as duas Yarkand, das quais a nova se chama Yanji-Shahr. Felizmente para as filhas de Yarkand, já não vigora a proibição que as não deixava andar pelas ruas, como no tempo dos dadkwahs, ou governadores da província. Presentemente, desfrutam elas a regalia de poderem ver e serem vistas – regalia também concedida aos faranguis, nome que em geral se aplica a todos os estrangeiros. São muito bonitas estas asiáticas, de compridas tranças pretas, caídas pelas costas, supercílios unidos por um traço feito a tinta, graciosos turbantes, corpetes listrados transversalmente, vestidos de seda de Khotan, de tons vivos e labores chineses, e botas bordadas, de tacões altos.

Aos passageiros chineses que se apeiam em Yarkand sucedem-se outros da mesma origem, entre os quais figuram uns vinte coolies. Finalmente, às oito horas tornamos a partir.

A noite passa-se a vencer os trezentos e cinquenta quilômetros que separam Yarkand de Khotan. Uma visita,

por mim feita ao furgão de cabeça, permite-me verificar que a caixa de Kinko ainda se conserva no mesmo sítio. O ressonar do moço romeno prova-me que ele, sempre metido na sua boceta, dorme tranquilamente. Não quis acordá-lo, para que assim pudesse mais à vontade sonhar com a sua noiva.

No dia seguinte, declara-me Popof que o comboio, num andamento de composição mista, passou por Kargalik, ponto em que se juntam as estradas de Kilian e de Tongo.

A noite foi muito fresca por estarmos ainda a uma altitude de mil e duzentos metros.

A contar da estação de Guma, a diretriz da linha é perfeitamente de oeste para leste, seguindo aproximadamente o trigésimo sétimo paralelo – o mesmo que na Europa atravessa Sevilha, Siracusa e Atenas.

Apenas vimos um curso de água de certa importância, o Karakash, por onde vão à tona de água algumas jangadas, notando-se, entre os bancos de seixos, nos pontos vadeáveis, algumas filas de burros e de carros. O Karakash corta o caminho de ferro a uns cem metros de distância de Khotan, onde entramos pelas oito horas da manhã.

Duas horas de paragem. Já que esta cidade nos pode proporcionar um antegosto das cidades chinesas, quis lançar-lhe uma vista de olhos, embora muito sumariamente.

Em verdade, dir-se-ia que estamos numa terra turcomana de aparência chinesa, ou numa terra chinesa de aparência turcomana. Tanto os monumentos como os habitantes se ressentem deste dualismo. As mesquitas apresentam um aspecto contrafeito de pagodes, e os pagodes fazem lembrar mesquitas.

Por isso não me admira que os cônjuges Caterna, que não quiseram perder esta ocasião de ver uma nesga da China, se mostrem um tanto desiludidos.

– Ah! Sr. Claudius – observa o trial –, não é decerto com um cenário destes que se poderia representar a Tomada de Pequim!

– Nós, porém, ainda não estamos em Pequim, meu caro Caterna.

– Tem razão. Onde não há o muito, deve a gente contentar-se com o pouco.

– E até com o muito pouco, segundo dizem os Italianos.

– Se os Italianos dizem isso, mostram bem que não são tolos.

No momento em que íamos subir para os vagões, acerca-se de mim o condutor do comboio, gritando:

– Sr. Bombarnac! Sr. Bombarnac!

– Que temos, Popof?

– Acaba de me perguntar um empregado do telégrafo se entre os passageiros não iria um correspondente do Século XX.

– Um empregado do telégrafo?

– Exatamente, e, como lhe dissesse que sim, entregou-me este telegrama para o senhor.

– Dê cá, dê cá.

Pego no telegrama, que esperava por mim havia já bastantes dias. Será por acaso a resposta ao que, de Merv, expedi para o meu jornal, com referência ao mandarim Yen-Lu?

Abro o papel, leio-o e, depois de lido, deixo-o cair das mãos. Eis o que ali se continha:

Claudius Bombarnac, repórter "Século XX" Khotan Turquestão Chinês Não é cadáver mandarim que transporta comboio. É tesouro imperial valor quinze milhões expedido Pérsia para Pequim. Há já oito dias foi isso noticiado jornais Paris.

Procure andar futuro mais bem informado.



## Capítulo XVIII

Quinze milhões! Pois são quinze milhões que vão dentro do suposto vagão funerário! A meu pesar, esta frase imprudente solta se da boca em voz tão alta que, poucos minutos depois, está o segredo do tesouro imperial em pleno domínio dos empregados da gare e de todos os passageiros do comboio. É, pois, certo que, para maior segurança e garantia, o Governo persa, de acordo com o Governo chinês, simulou o transporte de um cadáver de mandarim, quando na realidade se tratava do transporte de um tesouro, de quinze milhões de francos, destinado a Pequim.

Por esta não esperava eu! Que fiasco, desculpável certamente, mas que não deixa de ser fiasco! Também como poderia eu desconfiar do que Popof me dissera e como poderia Popof suspeitar do que lhe tinham garantido os soldados persas de guarda ao tal mandarim Yen-Lu? Em rigor, não havia razão para pôr em dúvida tais esclarecimentos.

Seja como for, não é menos verdade que me sinto humilhado no meu amor-próprio de repórter e que muito me custou a disfarçada reprimenda, recebida por causa deste engano. Entretanto, nem ao próprio major Noltitz me atrevo a dizer uma palavra do que acaba de me suceder.

Parece incrível! Está em Paris o Século XX mais ao fato do que ocorre no Grande Transasiático que eu próprio, viajando dentro dele! Sabe o meu jornal que vai um tesouro, e não o sabia eu! Que decepção para a reportagem, representada na minha pessoa! Divulgou-se, enfim, o segredo e todos nós já conhecemos que esse tesouro, composto de barras de ouro e pedras preciosas, fora, em tempos, confiado ao xá da Pérsia e é agora remetido ao seu legítimo possuidor, o Filho do Céu.

E eis o motivo por que o ilustre Faruskiar, que estava informado de tudo na sua qualidade de administrador da Companhia, entrou para o nosso comboio em Duchak, a fim de nunca perder de vista o aludido tesouro até sua definitiva entrega. Eis o motivo por que ele, Ghangir e os três mongóis, seus agentes, vigiavam com tanto cuidado esse vagão precioso, porque mostraram tamanho sobressalto quando o vagão ficou isolado na linha, em consequência de se ter partido a haste de engate, e porque, finalmente, se empenharam com tanta insistência em que o comboio retrocedesse em busca dele. Tudo agora se explica facilmente.

Eis também o motivo por que em Kachgar veio uma escolta chinesa tomar conta do vagão e render a escolta persa, encarregada de o vigiar. Eis o motivo por que Pan Chao nunca ouvira falar no mandarim Yen-Lu, visto como nunca existira no Celeste Império funcionário algum com aquele nome.

Partimos à hora da tabela, e, como se pode bem imaginar, os passageiros não falam, em geral, senão nesses milhões, cuja elevada importância bastaria para enriquecer todos que vão no comboio.

– O tal vagão funerário sempre se me tornou suspeito – comunica-me o major Noltitz – e foi por isso que pedi informações a PanChao com referência ao falecido mandarim.

– Recordo-me perfeitamente – acudo eu –, e, verdade, verdade, não compreendi então o motivo da sua pergunta. O que é fora de dúvida é que levamos em nossa companhia um avultado tesouro.

– E penso – continua o major – que bem andou o Governo do Filho do Céu em lhe destinar uma escolta de vinte homens bem armados. De Khotan até Lan-Tcheu tem o comboio de percorrer dois mil quilômetros de deserto, e a linha férrea através do Gobi deixa muito a desejar.

– Demais a mais, segundo me disse o major, já se averiguou que o temível KiTsang anda agora pelas províncias setentrionais do Celeste Império.

– Assim é, meu caro Sr. Bombarnac, e um bolo de quinze milhões é, na verdade, tentador para um chefe de bandidos.

– Quem poderia, contudo, ter avisado esse chefe da remessa do tesouro?

– Tão honrada e boa gente sabe sempre o que deseja saber.

Certamente, ponderei eu comigo, embora o Século XX não tenha leitores por estas paragens.

E senti o rubor subir-me às faces ao lembrar-me da raia que dei e que, decerto, vai desconceituar-me perante os mestres da reportagem.

Entretanto, nas plataformas dos vagões cada um dos passageiros se entretém a fazer as reflexões que o caso lhe sugere. Um diz que antes viajar entre milhões que levar por companhia um cadáver, embora o cadáver pertencesse a um mandarim. Outro objeta que o transporte de tamanho tesouro não é isento de perigos para os passageiros.

E é esse também o parecer do barão Weisschnitzerdörfer no decurso de um diálogo um tanto acalorado com Popof.

– Deviam ter-se tomado precauções – afirma ele –, muitas precauções. É já notório que transportamos um tesouro e essa certeza pode dar lugar a que o comboio seja assaltado. Ora um assalto, ainda mesmo repellido, é sempre causa de atrasos, e eu não posso tolerar atrasos. Não os tolero, repito!

– Sossegue, Sr. barão, que ninguém nos há de assaltar – responde Popof com brandura. – Ninguém terá semelhante ideia.

– Ora essa! Quem lhe pode afiançar? Quem? Quem?

– Peça-lhe prudência, Sr. barão.

– Qual prudência, nem meia (prudência! Se a marcha do comboio for interrompida, tornarei a Companhia responsável pela interrupção.

Assim é que é. A Companhia que vá preparando mil florins de perdas e danos para Sua Excelência o barão da "Volta ao Mundo".

Passemos aos outros passageiros.

Fulk Ephrinell, como era de prever, só encara as coisas pelo seu lado essencialmente prático.

– É certo – considera ele – que os riscos da viagem aumentaram notavelmente com a existência desse tesouro. Ora, em caso de conflitos, provenientes do transporte do mesmo tesouro, a Life Travellers Society, onde me segurei, não quererá suportar estes riscos, por só caber a sua inteira responsabilidade à Companhia do Grande Transasiático.

– Incontestavelmente – aprova Miss Horatia Bluett –, e, perante o Celeste Império, ainda a situação da Companhia seria muito mais grave, se não se tivessem encontrado os vagões que se desligaram do comboio. Não é esta a sua opinião, Fulk?

– É, sim, Horatia.

Fulk... Horatia – que adorável intimidade!

O par anglo-americano tinha razão. A dar-se a perda enorme do tesouro, toda a responsabilidade, direta e efetiva, dessa perda pertenceria à Companhia, visto ela não dever ignorar que transportava objetos preciosos e não os restos mortais de um mandarim qualquer.

Os cônjuges Caterna é que, parece, se mostram indiferentes à questão. A descoberta dos milhões apenas sugere ao casal esta reflexão:

– Que belo teatro, Carolina, se poderia construir com aquela dinheirama!

O juízo mais sensato acerca do assunto foi, porém, formulado pelo padre protestante, que entrara para o comboio em Kachgai", o reverendo Natanael Morse:

– É sempre arriscadíssimo o trazer atrás de nós um grande paiol de pólvora.

Nada mais acertado. Este vagão, encerrando imensa quantidade de ouro e pedras preciosas, é como um paiol de pólvora, que pode fazer ir o comboio pelos ares.

O primeiro caminho de ferro, estabelecido na China em 1877, serviu para ligar Xangai a SuTcheu. O Grande Transasiático, que veio depois, segue com pouca diferença o traçado russo, proposto em 1874, o qual passava por Tachkent, Kuldja, Kami, Lan-Tcheu, Singan e Xangai. Este caminho de ferro não entra pelas províncias populosas do centro da China, comparáveis a vastos e zumbidores cortiços de abelhas, mas de abelhas prolíficas em demasia. Antes de se inclinar para Lan-Tcheu, o Grande Transasiático forma, quanto possível, até SuTcheu, uma linha reta. Se ele serve algumas cidades importantes, é isso devido aos seus entroncamentos, que partem para o sul e para sueste. Entre esses entroncamentos, um há que vai a Nanquim, pondo em comunicação as províncias de Chan-Si e de Chen-Tong. Atualmente, porém, o entroncamento de Nanquim ainda não está aberto à circulação, porque falta concluir um viaduto importante.

A linha principal do Grande Transasiático, inteiramente acabada e que já assegura um percurso direto pela Ásia Central, é esta por onde nós seguimos agora. Os engenheiros não encontraram a construí-la maiores dificuldades que o general Annenkof na construção do Transcáspio. Os desertos de Kara-Kum e do Gobi são muito parecidos ambos, por ausência de grandes elevações e de vales profundos, têm a mesma horizontalidade e ambos ofereceram a mesma facilidade para o assentamento das travessas e trilhos.

Se tivesse sido necessário rasgar a enorme cadeia dos montes Kuen-Lun, Nan-Chan, Amie e Gangar-Ula, que se erguem na fronteira do Tibete, os obstáculos seriam

então de tal ordem que nem durante um século se venceriam. A linha férrea, porém, encontrando um terreno plano e arenoso, avançou até Lan-Tcheu tão rapidamente como se fosse um Decauville de três mil quilômetros de extensão.

Foi só nas imediações de Lan-Tcheu que a engenharia teve de empenhar uma luta de energia contra a natureza. Foi só ali que a penetração pelas províncias de Kan-Su, de Chan-Si e de Petchili se tornou difícil e dispendiosa.

Ao passo que fomos avançando, limitar-me-ei a designar apenas as estações principais, onde o comboio tenha de parar para novos abastecimentos de água e combustível.

Da parte direita da linha nunca os olhos deixarão de avistar ao longe um pitoresco horizonte de montanhas, emoldurando o planalto do Tibete. Da parte esquerda, porém, vão elas cansar-se de ver a superfície interminável das estepes do Gobi. Em verdade, se este conjunto de territórios constitui o império chinês, a China propriamente dita só começará a revelar-se quando o caminho de ferro nos aproximar de Lan-Tcheu. Tudo, portanto, se combina para tornar monótona esta segunda parte da viagem, a não ser que o Deus protetor dos repórteres se resolva a conceder-nos em incidentes o que a natureza nos recusa em impressões. E, daí, quem sabe? Nós possuímos aqui dentro alguns elementos de que talvez, com um pouco de imaginação, se possa tirar partido.

Às onze horas da manhã, o comboio sai da gare de Khotan para chegar a Keria perto das duas da tarde, deixando para trás as pequenas estações de Uran-Langar, Pola e Tschiria.

Entre 1889 e 1890 foi este mesmo traçado percorrido em caravana por Pevtzoff, desde Khotan até Lob-Nor, perto já dos montes Kuen-Lun, que separam o Turquestão

chinês do Tibete. Passou aquele explorador russo por Keria, Nia e Tchertchen, como nós vamos também passar, com a diferença de que a sua passagem foi cercada de perigos e dificuldades – o que o não impediu de levantar as plantas de dez mil quilômetros de terreno, afora outros trabalhos, como cotas de altitude e a longitude de um certo número de pontos geográficos. Foi uma honra para o Governo russo o ter assim continuado a obra de Prjevalsky.

Da gare de Keria ainda se distinguem para sudoeste as alturas do Karakorum e o pico do Dapsang, a que diferentes cartógrafos atribuem uma elevação superior a oito mil metros. É nas suas faldas que fica a província de Caxemira. Ali começa o Indo a confundir-se em veios modestos, que alimentam um dos grandes rios da península.

Ali se separa do planalto de Pamir a enorme cadeia do Himalaia, coroada pelas mais altas cumeeiras do Globo.

A contar de Khotan, só fizemos cento e cinquenta quilômetros em quatro horas. Marcha moderada, visto que já não devemos esperar nesta parte do Grande Transasiático as mesmas velocidades que observamos no Transcáspio. Ou estas locomotivas têm menos força, ou, devido à sua natural indolência, os maquinistas chineses entendem que uma média de trinta a quarenta quilômetros por hora representa o esforço máximo a que podem chegar os caminhos de ferro do Celeste Império.

Às cinco horas da tarde, outra estação, Nia, onde o general Pevtzoff estabeleceu um observatório meteorológico. A demora em Nia é somente de vinte minutos. Tenho, porém, tempo para ir à cantina da gare comprar algumas provisões. Escusado será dizer a quem elas se destinam.

Os passageiros que entram pelo caminho, tanto homens como mulheres, pertencem todos à raça chinesa. É raro que alguns tirem bilhetes de primeira

classe, de resto, são passageiros para pequenas distâncias.

Iriam decorridos uns quinze minutos depois da nossa partida de Nia, quando Fulk Ephrinell, com a seriedade de um negociante que vai tratar de um assunto grave, se dirige para mim.

– Tenho um serviço a pedir-lhe, Sr. Bombarnac – diz-me ele, estacando na plataforma do vagão.

E esta! – disse eu mentalmente. – A prenda do ianque só sabe que vivo quando precisa de mim. trilhos Estou à sua disposição, Sr. Ephrinell – continuo em voz alta. – De que se trata?

– Queria dever-lhe o favor de me servir de testemunha.

– Como assim? Temos alguma questão de honra?

Com quem, Sr. Ephrinell?

– Com Miss Horatia Bluett.

– Vai bater-se com Miss Horatia Bluett? – exclamo eu a rir.

– Por ora não. Vou desposá-la.

– Desposá-la?

– É verdade. Acho-a uma mulher preciosa, fortíssima em matéria de comércio e de um merecimento raro como guarda-livros.

– Os meus parabéns, St. Ephrinell. Pode contar comigo.

– E poderei também contar com o Sr. Caterna?

– Certamente, e, se houver jantar de boda, asseguro-lhe que não deixaremos de lhe ouvir alguma cançoneta à sobremesa.

– Isso fica por conta dele – prossegue o ianque. – Passemos agora às testemunhas de Miss Horatia Bluett.

– É justo.

– Parece-lhe que o major Noltitz estará disposto a aceitar esse encargo?



– Em questão de galantaria, um russo nunca diz que não. Se quiser, incumba-me de o consultar pessoalmente.

– Agradeço-lhe penhorado. Além do major, precisamos de outra testemunha. Sinto-me embaraçado na escolha. Lembrei-me do inglês Sir Francis Trevellyan.

– Perderia o seu tempo. O mais que obteria dele seria um simples gesto de recusa.

– E o barão Weisschnitzerdórfer?

– Esse pensa unicamente na sua volta ao Mundo. Além disso, o barão tem um nome tão comprido que tomaria muito espaço na assinatura do contrato.

– Não vejo, portanto, senão o moço PanChao ou, à falta dele, Popof, o condutor do comboio.

– Qualquer deles se julgaria lisonjeado com a lembrança. Mas temos tempo de sobra para tratar do negócio, Sr. Ephrinell, e, logo que chegemos a Pequim, fácil nos será encontrar uma quarta testemunha.

– Como em Pequim? Não é em Pequim que eu tenciono casar com Miss Horatia Bluett.

– Então onde? Em SuTcheu ou em Lan-Tcheu, durante a paragem do comboio?

– "Wait a bit", Sr. Bombarnac. Porventura tem um iaque tempo bastante para essas demoras?

– Nesse caso...

– O casamento há de efetuar-se aqui mesmo.

– No comboio?

– No comboio.

– A ser assim, caber-me-á a vez de lhe dizer também: "Wait a bit".

– Não espero nem um dia.

– Mas para o seu casamento é preciso...

– Um ministro protestante. Temos aí um à mão, o reverendo Natanael Morse.

– E ele consente?

– Se consente! Seria até capaz de casar todos os passageiros se lhe fizessem tal pedido.

– Perfeitamente, Sr. Ephrinell! Um casamento de caminho de ferro é, decerto, uma novidade que nos há de ser muito agradável.

– Sr. Bombarnac, não se deve guardar para o dia seguinte o que se pode fazer no dia de hoje.

– Bem sei, bem sei. "Time is Money".

– Não é bem isso. "Time is time", simplesmente. Eis a razão por que não convém perder na vida um só minuto que seja.

Fulk Ephrinell aperta-me a mão, e eu, em conformidade com a minha promessa, vou encetar as diligências relativas às testemunhas que a cerimônia nupcial exige.

É ponto assente que o corretor e a corretora são ambos livres, maiores, e podem contrair matrimônio com o auxílio de um padre protestante, como se pratica na América, sem precisão desses enfadonhos preliminares exigidos em França e noutros países de idênticas formalidades. Será isto um bem, será um mal? Os Americanos julgam que é ótimo o seu sistema, e, na opinião de Cooper, o que é ótimo nos Estados Unidos é também ótimo em toda a parte.

Dirijo-me em primeiro lugar ao major Noltitz, que de bom grado se presta a ser testemunha de Miss Horatia Bluett.

– Estes lanques – acrescenta ele – são deveras surpreendentes!

– Precisamente porque nada os surpreende, meu caro major.

Vou depois falar no mesmo assunto ao moço Pan- - Chao.

– Com dez mil vontades, como dizem os meus patrícios, Sr. Bombarnac. Não tenho a menor dúvida em

servir de testemunha a essa adorável e adorada Miss Horatia Bluett.

Se o casamento de um americano com uma inglesa, tendo por testemunhas dois franceses, um russo e um chinês, não oferece garantia de felicidade, é que então a felicidade não existe neste mundo.

E agora vamos ter com o Sr. Caterna.

Se não havia de aceitar o convite o jovialíssimo trial!

– Que celebreria! – exclama ele, a rir. – Mas que belo assunto para uma farsa ou uma opereta! Já tínhamos o Casamento a rufo de tambor, o Casamento à luz das lanternas, o Casamento com azeitonas, pois agora vamos ter o Casamento em caminho de ferro, ou antes, o Casamento a vapor. Soberbos títulos, Sr. Claudius, para a tal farsa ou opereta! O ratão do seu ianque pode dispor de mim incondicionalmente. Serei sua testemunha, quer vestido de velho, quer de rapaz, quer de pai-nobre, quer de galã, quer de marquês, quer de aldeão. Até prometo caracterizar-me como for da vontade dele.

– Não se caracterize, Sr. Caterna – redargui eu –, conserve a sua própria cara, que há de fazer belo efeito no meio do quadro geral.

– E minha mulher será também da boda?

– Está visto que sim. Sua mulher acompanhará a noiva.

Já é tarde bastante para que se possa efetuar hoje mesmo o casamento. De resto, Fulk Ephrinell está empenhado em que tudo corra discretamente e deseja, para esse fim, tomar algumas disposições prévias. Ficará, portanto, a cerimônia adiada para amanhã de manhã. Os passageiros da primeira classe serão convidados a ela e o ilustre Faruskiar compromete-se igualmente a distingui-la com a sua comparência.

Durante o jantar não se fala noutra coisa. Depois dos cumprimentos endereçados aos noivos, cumprimentos a que estes correspondem com uma gentileza

verdadeiramente anglo-saxônica, cada um dos passageiros declara que não deixará de assistir à assinatura do contrato.

– E nós havemos de honrar as suas assinaturas – ajunta Fulk Ephrinell, no tom de um comerciante que aceita uma letra de câmbio.

Ao chegar a noite foram-se todos deitar, sonhando talvez com o extraordinário acontecimento do dia seguinte. Eu é que, na forma do costume, vou dar o meu passeio até ao vagão onde se acham os soldados chineses e noto que o tesouro do Filho do Céu continua a ser escrupulosamente guardado. Enquanto metade da escolta se entrega às delícias do sono, está velando a outra metade.

Pela uma hora da manhã, arrisco-me a ir ter com o pobre engaiolado e entrego-lhe as provisões compradas na estação de Nia. Encontro o moço romeno muito alegre e cheio de confiança. Para ele as dificuldades vão todas aplanadas e o resto da viagem há de terminar sem novidade.

– Tenho engordado muito desde que estou aqui metido – declara ele.

– Tome cautela – recomendo-lhe eu. – Veja se engorda tanto que não possa depois sair da caixa.

Continuando a conversar, dou-lhe parte do casamento Ephrinell-Bluett e da pompa relativa com que no dia seguinte se há de realizar a cerimônia.

– Felizes noivos! – suspira Kinko. – Ao menos esses não têm de esperar pela sua chegada a Pequim.

– Decerto, meu amigo, mas parece-me que uma união em semelhantes condições não oferece muitas garantias de solidez. Em todo o caso, isso é uma questão que só diz respeito àqueles dois originais.

Às três horas da manhã, houve uma demora de quarenta minutos na estação de Tchertchen, situada perto das ramificações do Kuen-Lu. Nenhum de nós teve

ensejo de ver aquela estação, cujos terrenos tristes e despovoados, sem árvores nem verdura, a linha férrea atravessa, quando principia a inclinar-se para nordeste.

Depois alvoreja a manhã, e, enquanto o nosso comboio avança por esta via férrea de quatrocentos quilômetros que separa Tchertchen de Tcharkalyk, vai o sol cobrindo com a sua poeira de ouro a extrema planície, toda cintilante de eflorescências salinas.

## Capítulo XIX

Ao acordar, sinto-me ainda sob a impressão de um sonho desagradável. Não se trata, porém, de um desses sonhos que podem ser explicados pelos princípios estabelecidos na Chave de Ouro. Nada! O sonho que tive é de uma nitidez absoluta. Figurou-me que o chefe dos bandidos, KiTsang, havendo premeditado um assalto audacioso para se assenhorar do tesouro chinês, investira com os seus o comboio nas planícies do Gobi meridional. O respectivo vagão fora atacado, roubado, posto a saque. O ouro e as pedras preciosas, de um valor de quinze milhões, são arrebatados à guarda dos chineses, que sucumbem, defendendo-se corajosamente. Quanto aos passageiros...

se o sonho tivesse durado mais dois minutos, ficaria sabendo qual a sorte deles e qual a minha também.

Tudo isto se dissipa, entretanto, com os vapores da noite. Os sonhos não são fotografias inalteráveis, desvanecem-se com o sol e acabam por se obliterar.

Principiara o meu giro da manhã, percorrendo o comboio desde a cabeça até à cauda, como um pacato burguês percorre as ruas da sua terra, quando vejo o major Noltitz dirigir-se para mim. Depois de me apertar a mão, o major indicame um mongol que vai numa carruagem de segunda classe e diz-me:

– Não é nenhum daqueles que entraram para o comboio em Duchak, juntamente com Ghangir e o administrador Faruskiar.

– Efetivamente – concordo eu –, ainda não tinha dado por esta cara entre os outros passageiros.

Procuro o condutor do comboio, que me participa ter o dito mongol entrado na estação de Tchertchen.

– E logo que entrou – ajunta Popof – esteve por algum tempo falando em particular com o administrador, donde eu depreendo que o novo passageiro deve ser algum agente da Companhia.

É verdade. Lembro-me agora de que no meu giro matinal não pus a vista em cima do ilustre Faruskiar. Apear-se-ia ele nalguma das pequenas estações que ficam entre Tchertchen e Tcharkalyk, aonde chegaremos pela uma hora da tarde?

Nada. Cá está ele a conversar com Ghangir na plataforma da frente do nosso vagão. A conversação parece animada – tão animada que os dois mongóis só se calam para examinarem com visível impaciência a vasta planície na direção de nordeste. Traria acaso o recém-chegado alguma notícia que os obrigue a sair assim dos seus hábitos de reserva e gravidade? Eis-me de novo a contas com o sonho que tive, fantasiando acometimentos e arremetidas de salteadores.

Foi o reverendo Natanael Morse quem me chamou à realidade das coisas, dizendo-me afavelmente:

– É para hoje, às nove horas. Não se esqueça, meu caro senhor.

– Ah! Sim... Trata-se do casamento de Fulk Ephrinell com Miss Horatia Bluett. Palavra que já me não lembrava de tal. Preciso de ir, pois, ao gabinete de vestir do meu vagão para mudar de traje, ou antes, para mudar de camisa, que lá vestuários a mais é que eu não tenho dentro da mala. Entretanto, não há de uma das testemunhas do noivo apresentar-se em desalinho, quando é certo que a outra se foi arranjar a primor.

De fato, o nosso trial introduziu-se no furgão das bagagens – que transe para o pobre Kinko! – e, auxiliado por Popof, tirou para fora de uma das suas malas um fato, já um tanto usado, mas que deverá fazer ainda seguro efeito numa cerimônia nupcial: casaca amarelada, guarnecida de botões de aço, gravata de

pontas largas, calção cor de papoila com fivelas de cobre, colete assertoado às riscas e semeado de pintinhas, meias de seda escura, luvas de cadarço, sapatos pretos e chapéu de castor cinzento. Quantas vezes terá o nosso artista representado de noivo ou de parente de noivo, em cenas passadas na aldeia, com esta farpela tradicional? Há de fazer um figurão! Mostra o parecer muito risonho, tem a barba feita de fresco, as faces azuladas, os olhos vivos e os lábios avermelhados.

A Sra. Caterna não vem menos a caráter que o marido. Foi também às suas malas e trouxe de lá um fato de teatro apropriado à festa: corpete justo de pano listrado, aberto no pescoço e terminando em ponta na cintura, saia curta de lã verde, meias de seda cor de malva, muito esticadas, chapéu de palha, guarnecido de flores artificiais, a que só falta o aroma, uns longes de plumbagina nas pálpebras e de vermelhão nas faces. É a autêntica dugazon de província, e, se ela e o marido quiserem dar nos alguma comediuzinha depois do jantar da boda, afigura-se que não lhes vão faltar palmas nem chamadas.

É às nove horas que deve realizar-se o casamento. Há -de anunciá-lo a sineta do tênder, tocando a toda a força, como o sino de uma ermida em festa de aldeia. Com um pequeno esforço de imaginação, poderemos até julgar que estamos na aldeia. Para onde chamará a sineta os convidados e as testemunhas? Para o vagão-restaurante, preparado convenientemente, como eu próprio verifiquei.

A carruagem-restaurante foi convertida em carruagem salão. Retirou-se a grande mesa do centro e substituiu-se por outra mais pequena, que servirá de secretária. Os cantos da carruagem, bastante largos para acomodarem a maior parte dos convidados, enfeitaram-se de flores, compradas na estação de Tchertchen. As pessoas que lá não couberem ficarão nas plataformas.



Os passageiros foram prevenidos por um aviso, pregado à entrada de todos os vagões de primeira e segunda classe. Diz esse aviso o seguinte:

"Fulk Ephrinell, da casa Strong Bulbul & C.a, de Nova Iorque, tem a honra de convidar os senhores passageiros deste vagão para o seu casamento com Miss Horatia Bluett, da casa Holmes-Holmes, de Londres, devendo a competente cerimônia celebrar-se hoje, 22 de Maio, no vagão-restaurant, às nove horas da manhã, em ponto, com a assistência do reverendo Natanael Morse, de Boston".

"Horatia Bluett, da casa Holmes-Holmes, de Londres, tem a honra de convidar os senhores passageiros deste vagão para o seu casamento com o Sr. Fulk Ephrinell, da casa Strong Bulbul & C.a, de Nova Iorque, devendo a competente cerimônia celebrar-se, *etc.*

Realmente, se não tiro deste episódio umas cem linhas de original, é que então não percebo nada do meu ofício.

Enquanto não chega a hora, indago de Popof qual o ponto em que o comboio se encontrará por ocasião da cerimônia.

Popof mostra-me esse ponto na carta do guia, fica a cento e cinquenta quilômetros da estação de Tcharkalyk, em pleno deserto, no meio dos plainos atravessados por uma ribeira, tributária do Lob-Nor. Durante vinte léguas não se avista na linha uma única estação – o que permitirá que o casamento não seja perturbado por quaisquer paragens do comboio.

Escuso dizer que, desde as oito e meia, tanto o Sr. Caterna como eu estamos prontos para nos desempenharmos das nossas funções.

O major Noltitz e PanChao apuraram-se também um tanto no vestuário para corresponderem às exigências do ato. O major apresenta-se com a gravidade de um cirurgião que tem de cortar uma perna a um doente, e o

moço chinês com esse ar levemente zombeteiro de um parisiense no meio de uma boda de província.

O Dr. Tio-King e o Cornaro, o primeiro sobraçando o segundo, não deixarão igualmente de tomar parte na festa. Parece-me que o nobre veneziano foi sempre celibatário, e não me consta que no seu livro ele se ocupasse do casamento, em relação ao consumo do húmido radical, a não ser que essa intenção se compreenda no capítulo intitulado:

Meios fáceis e seguros de aplicar pronto remédio aos diversos acidentes que ameaçam a vida.

– Na minha opinião – critica PanChao, que acaba de me citar o aludido capítulo do Cornaro – o casamento pode muito bem figurar entre o número desses acidentes.

São oito horas e três quartos. Ainda ninguém viu os noivos. Miss Horatia Bluett fechou-se num dos gabinetes de vestir do comboio e está naturalmente dando os últimos toques à sua toaleta nupcial. É provável que Fulk Ephrinell esteja também compondo o laço da gravata e passando uma última brunidela aos anéis, berloques e mais joias da sua portátil ourivesaria. Não me preocupa a sua demora. Havemos de vê-los aparecer logo que a sineta comece a badalar.

Faz-me pena que o ilustre Faruskiar e Ghangir, sempre na plataforma do vagão, não assistam ao casamento. Que razão haverá para assim continuarem a fitar o deserto infinito? Ainda se diante deles se desenrolasse alguma estepe cultivada da região do Lob-Nor... mas não, o que a sua vista abrange é simplesmente o Gobi árido, triste e sombrio, como se deduz das retificações feitas por Grijimailo, Blanc e Martin. Pergunto a mim mesmo porque estarão aqueles dois homens observando tão obstinadamente o horizonte.

– Se os meus pressentimentos não falham – pondera o major –, temos decerto alguma novidade.

Que pretenderá dizer o major com estas palavras enigmáticas? A sineta do tãnder vem muito a propósito espalhar os seus sons alegres. São nove horas. É tempo de ir andando para a carruagem-salão.

O Sr. Caterna vem colocar-se ao meu lado e eu ouço-lhe cantarolar este motivo da Dama Branca:

O sino foi do campanário Que ressoou neste momento...

Ao que a Sra. Caterna responde com o estribilho do Dragão de Villars:

Que toque, toque, toque, Não cesse de tocar...

juntando à voz o gesto oblíquo de quem puxa por uma corda, como é da praxe nas tradições do teatro.

Os passageiros põem-se a caminho processionalmente, adiante vão as testemunhas do noivo e da noiva, depois seguem os convidados vindos das duas extremidades da aldeia – quero dizer, comboio–, chineses, alguns turcomanos e um certo número de tártaros, homens e mulheres, muito curiosos de assistir em a esta desusada cerimônia.

Com referência aos quatro mongóis, esses não se afastaram da última plataforma, junto ao vagão do tesouro, que os soldados do Celeste Império não perdem de vista um só momento.

Chegamos ao vagão-restaurante.

O padre americano está sentado em frente da mesa-secretária, onde se vê o contrato de casamento, por ele redigido segundo os preceitos do estilo. Percebe-se que o reverendo Natanael Morse tem prática deste gênero de operações, tão matrimoniais como comerciais. O par Ephrinell-Bluett ainda não apareceu.

– Uma ideia! – lembro eu, voltando-me para o trial. – E se os noivos tivessem renunciado ao casamento?

– Se assim foi – redargui-me o trial a rir –, pedirei ao reverendo que, em lugar deles, me torne a casar a mim com minha mulher. Em traje de boda já nós estamos, e

desta maneira não se dirá que embandeiramos sem motivo a embarcação, não é verdade, Carolina?

– É verdade, é – replica a dugazon, requebrando-se.

A reedição faceta do casamento dos cônjuges Caterna não irá por diante, que lá surge Fulk Ephrinell à porta da carruagem. Vem vestido exatamente como ontem, e – caso digno de menção – traz um lápis metido na orelha esquerda, visto que, na sua qualidade de corretor, esteve primeiro fechando umas contas para a sua casa de Nova Iorque.

Lá chega também Miss Horatia Bluett, tão magra, tão esguia, tão esgalgada como na véspera. Por cima do vestido de viagem exhibe o seu farto guarda-pó e da cintura pende-lhe, como adorno, um molho de chaves tilintantes.

Todos os convidados se levantam por cortesia ao aparecimento dos noivos. Estes, depois de cumprimentarem à direita e à esquerda, param um momento para "fazerem a sua entrada", como diria o Sr. Caterna em linguagem teatral, e avançam em direção ao reverendo Natanael Morse, que se conserva de pé, com a mão em cima de uma Bíblia entreaberta, seguramente na página em que Isaac, filho de Abraão e de Sara, desposa Rebeca, filha de Raquel.

Julgar-nos-íamos no seio de uma capela, se aqui houvesse um órgão para entoar qualquer música de circunstância.

Mas nem por isso a música deixa de se ouvir. Se não sai de um órgão, sai de uma coisa que também precisa de ar para emitir sons. É o Sr. Caterna que se lembrou de tocar o seu acordeão. Como antigo marinheiro, sabe manejar na perfeição este instrumento de suplício, que nos está mimoseando com o insulto andante da Norma, adornado das mais fantasiosas variações.

A música, todavia, parece que está despertando vivo prazer entre os naturais da Ásia Central. É que nunca os

seus ouvidos se haviam deliciado com esta melodia, absolutamente fora da moda e tão extravagantemente reproduzida agora pelo aparelho pneumático do nosso alegre trial.

Enfim, tudo neste mundo tem um termo, até o andante da Norma, e eis que o reverendo Natanael Morse começa a impingir aos noivos o mesmo discurso que já deve ter proferido repetidas vezes: "As duas almas que se fundem... A carne da carne... Crescei e multiplicai..." Pelo meu modo de entender, o reverendo Natanael Morse teria andado muito melhor se, imitando a voz fanhosa de um tabelião, se limitasse a dizer:

"Perante mim, abaixo assinado, notário e sacerdote, se lavrou o presente termo a pedido da razão social Ephrinell-Bluett & C.a..." Não consigo rematar o meu pensamento. Da frente do comboio partem uns gritos agudos e penetrantes. Os freios da máquina, apertados bruscamente, produzem um som estridente.

Fortes e sucessivos balanços coincidem com o afrouxamento da marcha do comboio. Depois dá-se um choque violento, que faz parar os vagões, levantando em torno deles uma espessa nuvem de areia.

Que imprevista diversão à cerimônia nupcial! E que desagradáveis efeitos acompanham essa diversão!

Na carruagem da boda tudo cai por terra: homens, móveis, noivos e testemunhas. Ninguém pode conservar-se em equilíbrio. A confusão é indescritível. Os gritos aumentam e os gemidos prolongam-se. Contudo – apresso-me a dizê-lo – não há que lamentar desastres, porque a paragem não foi súbita.

– Depressa! Depressa! Para fora do comboio! – bradamos o major.

## Capítulo XX

Em poucos segundos todos os passageiros, mais ou menos contundidos e aterrados, saltaram para a linha. Sucedem-se as perguntas e as lamentações, feitas no meio de um desvairamento geral, em três ou quatro línguas diferentes.

O ilustre Faruskiar e os quatro mongóis foram dos primeiros a sair dos vagões. Todos eles se postaram na linha, empunhando numa das mãos o kandjia e na outra um revólver. É evidente que se tramou qualquer cilada contra o comboio.

E, de fato, os trilhos acham-se arrancados numa extensão de cerca de cem metros, e a locomotiva, depois de ter esbarrado de encontro às travessas, para em frente de um montículo de areia.

– Que significa isto? O caminho ainda não está acabado e venderam-me um bilhete direto de Tbilisi para Pequim! E cá eu em preferir o Grande Transasiático, supondo que assim ganhava nove dias na minha volta ao Mundo!

Estas palavras, ditas em alemão e dirigidas a Popof, denunciam-me a voz do irascível barão. Desta vez, porém, não é contra os engenheiros da Companhia que se devem voltar as suas reclamações.

Por meu lado, também interrogo Popof, enquanto o major Noltitz não desprega os olhos do ilustre Faruskiar e dos outros quatro mongóis.

– O barão não tem razão – explica-nos o condutor do comboio. – O caminho de ferro está inteiramente concluído, e, se aqui se levantaram cem metros de trilhos, é porque andou nisso com certeza alguma intenção criminosa.

– Para suspender a marcha do comboio – sugiro eu.

– E poder deitar-se a mão ao tesouro que ele transporta – acrescenta o Sr. Caterna.

– Ia jurá-lo – acode Popof. – Preparemo-nos, portanto, para repelir qualquer agressão.

– E será contra KiTsang e os seus homens que teremos de nos preparar? – pergunto eu.

KiTsang! Este nome corre de boca em boca entre os passageiros, dando lugar a um terror inexprimível.

– E porque havemos de desconfiar de KiTsang e não de Faruskiar? – segreda-me ao ouvido o major.

– Dele! Um administrador da Companhia!

– E que tem isso? Não admitiu a Companhia no seu conselho de administração alguns antigos chefes de salteadores para assegurar o serviço dos comboios?

– Repugna-me acreditar em semelhante coisa, major.

– Pois não acredite, Sr. Bombarnac. Todavia, Faruskiar sabia com certeza que o pretenso vagão funerário continha quinze milhões.

– Vamos, major. O momento não é dos melhores para gracejar.

– Diz bem. O momento agora é de luta para defesa das nossas vidas. E havemos de defendê-las com coragem.

O oficial da escolta chinesa dispôs a sua gente em volta do vagão do tesouro. Excetuando as mulheres, contam-se vinte soldados e uns trinta passageiros. Popof distribui pelos últimos as armas que existem de prevenção para casos desta ordem. Eu, o major Noltitz, o Sr. Caterna, PanChao, Fulk Ephrinell, o maquinista, o fogueiro e os restantes passageiros, tanto europeus como asiáticos, estamos todos resolvidos a combater, num sentimento comum de solidariedade.

Do lado direito, a uma distância de cem metros, existem umas espessas e insondáveis moitas, onde, sem dúvida, se oculta a quadrilha, aguardando o momento oportuno de cair sobre nós.

De repente, ouve-se grande vozeria. Das densas moitas irrompe uma turba de assaltantes, que ali se tinha escondido. São ao todo uns sessenta, desses mongóis nómadas do Gobi. Se porventura ficarem eles

vencedores, será o comboio saqueado, passará para as suas mãos o tesouro do Filho do Céu e – o que nos toca mais de perto – seremos todos os passageiros assassinados sem quartel.

Que faz, porém, o ilustre Faruskiar, de cujas intenções o major Noltitz tão injustamente chegou a ter suspeitas? Olho para ele. Mudou por completo de fisionomia.

O seu belo rosto fez-se lívido, tem o colo erguido numa atitude sobranceira, e das suas pálpebras imóveis saem vivos clarões.

Vamos! Se me enganei a respeito do mandarim YenLu, em compensação tive a feliz ideia de não confundir um administrador da Companhia deste caminho de ferro com o famigerado bandido KiTsang!

Logo que os salteadores apareceram, recomendou Popof à Sra. Caterna, a Miss Horatia Bluett e às outras passageiras turcomanas e chinesas que, sem demora, se refugassem no interior das carruagens. Depois tomaram-se as providências necessárias para que elas ali estivessem em perfeita segurança.

À minha parte, só disponho de um revólver de seis tiros, mas prometo que saberei fazer bom uso dele.

Ah! Eu pretendia impressões de viagem e grandes acontecimentos de sensação! Pois muito bem! Não há de ser à míngua de assunto que deixarei de escrever crônicas.

O caso está em que o cronista se tire a salvo deste aperto, para honra da reportagem e glória do Século XX.

E se nós pudéssemos lançar o pânico entre os assaltantes, começando por meter uma bala nos miolos de KiTsang, se de fato é KiTsang o promotor desta emboscada?

Seria essa a melhor desforra que teríamos a tirar.

Depois de uma descarga geral, os bandidos brandem as suas armas, lançando gritos selvagens e ferozes. De revólver numa das mãos e kandjia na outra, o ilustre



Faruskiar precipita-se por entre eles, com os olhos chamejantes e os lábios cobertos de uma leve espuma. Ghangir vai-lhe no encalço, acompanhado pelos quatro mongóis, que o administrador da Companhia incita com a voz e o exemplo.

O major Noltitz e eu metemo-nos pelo meio dos assaltantes. Precede-nos o Sr. Caterna, mostrando uns dentes muito brancos e aptos para morder, piscando um dos olhos e fazendo passes com dois revólveres que leva nas mãos. O primeiro ator cômico de Xangai converteu-se no antigo marinheiro, que saberá cumprir dignamente o seu dever.

– Estes patifes – brada ele – querem dar-nos abordagem! O tratante do seu capitão enfeita-se para nos meter a pique! Pois veremos! Avante, rapazes! Salvemos a honra do pavilhão! Fogo a bombordo! Fogo a estibordo! Fogo aos dois bordos!

E não é com pistolas de teatro, carregadas de pólvora seca, nem com punhais fingidos, de lâmina de folha, que ele manobra agora. Qual! Manejando a preceito cada um dos revólveres e saltando com a ligeireza de um gajeiro de proa, tão depressa dispara para a direita como para a esquerda, fazendo, conforme ele diz, fogo a bombordo, fogo a estibordo, fogo aos dois bordos!

O moço PanChao, com o sorriso nos lábios, também se expõe corajosamente, levando consigo os outros passageiros chineses.

Popof e todo o pessoal do comboio não lhes ficam atrás em valor. Até o próprio Sir Francis Trevellyan, de Trevellyan-Hall, se bate metodicamente, sem perder o sangue-frio, enquanto Fulk Ephrinell, tão contrariado com a interrupção forçada da cerimônia nupcial como com o perigo que estão correndo os quarenta e dois caixotes dos seus dentes, se deixa arrebatado por uma fúria verdadeiramente americana. Quem sabe até se, naquele

espírito positivo, o desejo de salvar a mercadoria não sobreleva o desejo de se unir com Miss Bluett!

De tudo isto resulta que o bando de malfeitores tropeça numa resistência muito mais vigorosa que seria para esperar.

E o barão Weisschnitzerdörfer? Pois direi que um dos mais encarniçados combatentes é o Sr. barão. Rubro de cólera e alagado em suor, é ele dos primeiros nas arremetidas, com risco da própria pele. Já por muitas vezes tem sido necessário moderar-lhe os ímpetos, desembaraçando-o do grosso dos assaltantes. E compreende-se aquele ardor:

levantados os trilhos, impelido o comboio de avançar, atacados os passageiros no meio de um deserto, perdido o paquete em Tien-Tsin... era uma vez uma viagem à volta do Mundo, que só leva feita por enquanto uma parte do percurso! E se a viagem se não fizesse, que desapontamento para o amor-próprio de todo o país germânico.

O ilustre Faruskiar, o meu herói – já não posso designá-lo de outra maneira – desenvolve uma extraordinária intrepidez, sendo dos primeiros a mostrar-se nos pontos mais arriscados. Ao acabarem-se as cargas do revólver, serve-se do kandjia, como pessoa que tem visto a morte muito perto e sabe encará-la sem temor.

Já de um e outro lado existe um certo número de feridos. Talvez até entre os passageiros, estendidos na linha, se contem alguns mortos. Por enquanto só tive um dos ombros tocado levemente por uma bala, simples beliscadura de que mal cheguei a dar notícia. O próprio Natanael Morse entendeu que o seu carácter sacerdotal não devia obrigá-lo a cruzar os braços, e a forma por que os move bem demonstra não ser esta a primeira vez que se serve de armas de fogo.

O Sr. Caterna teve o chapéu atravessado por uma bala, aquele famoso chapéu de castor cinzento, que é

parte integrante do seu fato de guarda-roupa e que fora tão cuidadosamente escolhido para a boda de Fulk Ephrinell. A cruel certeza do desastre fá-lo soltar essas pragas de uso entre a marinhagem, em que os raios e os diabos se fundem por igual. E para que o desforço corresse parelhas com o atentado, o Sr. Caterna mata com um tiro o temerário que assim ousara violar Ihe aquela rara preciosidade.

Contudo, a luta já dura há dez minutos com alternativas bastante inquietantes. Aumenta de ambos os lados o número de pessoas postas fora de combate, sem poder prever-se ainda como isto acabará. O ilustre Faruskiar, Ghangir e os quatro mongóis concentram-se em torno do precioso vagão, que os soldados chineses não deixam de guardar com toda a persistência. Dois ou três, porém, desses soldados foram mortalmente feridos e o oficial que os comandava acaba de baquear, varado por uma bala. É por isso que o meu herói redobra de coragem para defender com ardor o tesouro do Filho do Céu.

A longa duração do combate começa a inquietar-me. E o combate não cessará decerto, enquanto o chefe do bando – um homem alto e de barba preta – puder incutir valor aos seus cúmplices. As balas até agora têm-no respeitado e, a despeito de todos os nossos esforços, é evidente que ele vai ganhando terreno. Dar-se-á o caso que tenhamos de nos refugiar nos vagões, como atrás dos muros de uma fortaleza, para, entrincheirados ali, combatermos até que o último de nós sucumba? E não tardará que isso venha a acontecer se não houver meio de reprimir o movimento de recuo, manifestado da nossa parte.

Ao ruído das detonações junta-se agora a gritaria das mulheres, correndo desvairadas de umas para outras plataformas, embora a Sra. Caterna e Miss Horatia Bluett tentem convencê-las a não sair das carruagens. É certo

que algumas balas já furaram a caixa dessas carruagens, e eu temo que o pobre Kinko esteja ferido dentro do seu furgão.

O major Noltitz, a meu lado, segreda-me apreensivo:

– Isto não vai bem!

– Não vai bem, não – respondo-lhe eu –, e o pior é se nos chegarmos a faltar as munições. É preciso a todo o custo acabar com o chefe destes miseráveis. Venha daí, major.

O que, porém, nós pretendíamos fazer, outro se antecipa de pronto a pôr em prática.

É o ilustre Faruskiar. Depois de se precipitar arrojadamente por entre as filas dos assaltantes, arremessa estes para fora da linha, apesar dos tiros que procuram alvejá-lo.

Ei-lo em frente do chefe dos bandidos... e então, erguendo o braço contra ele, fere-o no peito certamente com um golpe de kandjar.

Foi assim que a debandada se iniciou. Os malfeitores, sem se darem ao trabalho de levantar os seus mortos, batem imediatamente em retirada. Uns deitam a fugir pela planície, outros desaparecem nos recessos das moitas. Para que persegui-los, se a luta finda em nossa vantagem? Mas é justo confessá-lo: sem o valor admirável do ilustre Faruskiar, não sei se algum de nós teria sobrevivido para poder referir esta aventura.

Todavia o chefe dos bandidos vive ainda, se bem que lhe saia do peito o sangue em borbotões.

E, a seguir, é-nos dado presenciar uma cena de que me irei lembrar o resto dos meus dias – uma cena cujo interesse reside todo na atitude das personagens que nela tomam parte.

O chefe dos bandidos caiu sobre um joelho, apoiando o corpo com o braço esquerdo e tentando defender-se com o direito.

O ilustre Faruskiar conserva-se junto dele, dominando-o pela consciência da sua superioridade.

De repente, o ferido, no arranco de um esforço derradeiro, alcança pôr-se de pé, encarando e ameaçando com o ferro o seu terrível contentor.

Um segundo golpe de kandjiar prostra-o de vez, atravessando-lhe o coração. -O ilustre Faruskiar volta-se então para nós, exclamando em russo com a mais perfeita serenidade:

– Está morto KiTsang, e que todos que ousarem pegar em armas contra o Filho do Céu tenham sorte igual à dele!

## Capítulo XXI

Era pois Kitsang quem, nos plainos do deserto de Gobi, acabava de atacar o comboio do Grande Transasiático! Pôde o pirata de Yunnan saber que ia neste comboio um vagão carregado de ouro e pedras preciosas! E que admira que ele o soubesse, quando já nos jornais da Europa viera semelhante notícia? Teve Ki Tsang tempo bastante para dispor o seu plano, levantando uma parte dos trilhos, no intento criminoso de suspender a circulação. E se esse plano falhou, se o tesouro imperial não caiu em seu poder e se os passageiros não morreram todos às mãos da sua gente, foi porque o ilustre Faruskiar praticou a briosa ação de o estender morto a seus pés.

E aqui está porque o nosso herói se mostrava, desde manhã, tão inquieto. Se ele insistia tanto em observar o deserto é porque o último mongol, entrado para o comboio em Tchertchen, o prevenira dos projetos de KiTsang! Em todo o caso, de ora avante, já nada temos a recear daquele bandido. O administrador do Grande Transasiático fez-lhe a justiça que merecia, embora essa

justiça – concordemos – fosse um tanto sumária. O que vale é que estamos entre os desertos da Mongólia e que o júri ainda aqui não funciona – felizmente para os mongóis.

– Então, major – digo eu com ar satisfeito –, espero que as suas apreensões contra o ilustre Faruskiar estejam de todo dissipadas.

– Até certo ponto, Sr. Bombarnac.

Até certo ponto? Demônio! O major Noltitz é difícil de contentar.

Vamos, porém, ao que há de mais urgente: contemos as vítimas.

Do nosso lado, temos três mortos, incluindo o oficial chinês, e uns doze feridos: quatro gravemente, e os restantes em condições de poderem sem perigo continuar a viagem. Popof sai da contenda com uma leve escoriação e o Sr. Caterna com uma simples arranhadura, que a esposa se incumba de pensar pessoalmente.

O major Noltitz mandou levar os feridos para os vagões, dispensando-lhes os cuidados compatíveis com as circunstâncias. O Dr. Tio-King ofereceu também os seus serviços, mas os feridos preferem-lhe um cirurgião militar do exército russo – no que, me parece, andam ajuizadamente. Com referência àqueles dos nossos companheiros mortos, combinou-se transportá-los até à primeira estação, onde lhes serão prestadas as devidas honras fúnebres. Quanto aos bandidos, foi tal a precipitação da fuga que até abandonaram os seus mortos. Como descargo de consciência, cobri-los-emos com uma pouca de areia.

O ponto da linha onde o comboio parou fica aproximadamente a igual distância de Tcharkalyk e de Tchertchen – as duas únicas estações em que poderemos encontrar alguns socorros. Infelizmente, não podemos comunicar com as duas estações, em consequência de

KiTsang ter derrubado os postes do telégrafo ao mesmo tempo que arrancava os trilhos da via férrea.

Não foi longa a discussão acerca do melhor partido que conviria seguir.

Primeiro que tudo, como a locomotiva saiu fora dos últimos trilhos, trata-se de empregar os meios necessários para colocá-la outra vez em cima deles, depois, visto achar-se a linha interrompida, o mais simples de tudo será fazer retroceder o comboio até Tchertchen, onde aguardaremos que os empregados da Companhia tenham restabelecido a circulação – o que se conseguirá em menos de quarenta e oito horas.

Metem-se, pois, mãos à obra sem perda de um minuto. Os passageiros acodem em auxílio de Popof e do pessoal circulante, que tem à sua disposição algumas ferramentas, como são: macacos, alavancas, martelos e chaves inglesas. Foi assim que, ao cabo de três horas de penoso trabalho, se pôde trazer para cima dos trilhos o tênder e a locomotiva.

O mais difícil está feito. Agora, com a máquina atrás, é fazer que o comboio volte em pequena velocidade até Tchertchen. Mas que demora! Que enorme perda de tempo!

Por isso também não tardam, da parte do barão germânico, as recriminações, os donner vectter, os teufels e outras pragas congêneres, que lhe saem da boca em torrente impetuosa.

Esquecia-me dizer que, logo depois da derrota dos bandidos, todos os passageiros, comigo à frente, foram apresentar os seus cumprimentos ao ilustre Faruskiar. O nosso herói recebeu esses cumprimentos conservando toda a dignidade própria de um oriental.

– Fiz apenas o meu dever de administrador da Companhia – respondeu ele com certa modéstia, cheio de nobreza.

E em seguida, a uma ordem sua, todos os mongóis se lançaram também ao trabalho. E tal ardor chegamos a notar por parte deles, que nenhum de nós lhes regateou os mais sinceros elogios.

Entretanto, o ilustre Faruskiar e Ghangir demoram-se por vezes a falar em voz baixa, saindo desse diálogo uma proposta que nos deixa a todos admirados.

– Sr. condutor – diz o ilustre Faruskiar, dirigindo-se a Popof –, parece-me que, em vez de voltar para trás, melhor seria, no interesse dos passageiros, que continuássemos a viagem para Tcharkalyk.

– Decerto que sim – retruca Popof –, seria isso muito preferível, Sr. administrador. Mas a linha para Tcharkalyk está cortada, interrompendo completamente a marcha do comboio.

– Cortada só neste ponto, Sr. condutor. Mas se nós restabelecêssemos a linha, ainda que de um modo provisório, não poderiam assim os vagões seguir para diante?

A proposta é realmente digna de ser tomada em consideração, e reúnem-se para discuti-la o major Noltitz, PanChao, Fulk Ephrinell, o Sr. Caterna, o reverendo Natanael Morse, o barão Weisschnitzerdórfer e mais uns doze dos passageiros que entendem o russo. O ilustre Faruskiar continua dizendo: – Acabo de percorrer a porção da linha destruída por KiTsang. As travessas ainda se conservam, pela maior parte, nos seus lugares. Quanto aos trilhos, os bandidos limitaram-se a espalhá-los por cima da areia, e se se tornarem a unir uns aos outros, fácil será fazer avançar o comboio até ao ponto em que a linha esteja intacta. Poderemos gastar nesse trabalho vinte e quatro horas, mas cinco horas depois estaremos em Tcharkalyk.

Excelente ideia, a que Popof, o maquinista e os passageiros aderem por completo, salientando-se nesse movimento de adesão o nosso barão germânico. O plano



é viável, e, se porventura faltarem alguns trilhos, poder-se-ão ir transferindo para diante os que já tenham servido atrás, facilitando-se desta maneira a passagem do comboio.

Decididamente, o nosso ilustre Faruskiar é um homem de grande merecimento, é na realidade o nosso chefe, a personagem que eu reclamava e cujo nome proclamarei por toda a parte, fazendo ressoar em seu louvor todas as trombetas da publicidade. E lembrar-me eu de que o major Noltitz se iludiu a ponto de querer ver neste alto funcionário da Companhia um competidor do feroz KiTsang, cujos crimes a própria mão do insigne mongol soube punir tão a propósito!

O que primeiro há a fazer é assentar de novo as travessas nos mesmos pontos em que ainda se percebe que elas estiveram, e a esse assentamento se procede sem descanso.

Sendo natural que no meio da confusão, proveniente do assalto dos bandidos, ninguém repare em mim, introduzo-me facilmente no furgão onde vai Kinko, e verifico que ele está são e salvo. Conto-lhe então o que se passou e recomendo-lhe principalmente que não se abalance a sair da caixa. Kinko prometeu respeitar as minhas recomendações, e eu retiro-me tranquilo por este lado.

Eram quase três horas quando a faina começou. Os trilhos estavam levantados num espaço de cem metros.

Como bem ponderou o ilustre Faruskiar, não é de extrema necessidade fixá-los com solidez. Esse encargo pertencerá oportunamente aos operários que a Companhia mandar de Tcharkalyk, quando o comboio tiver chegado àquela estação – uma das mais importantes da linha.

Por serem muito pesados os trilhos, dividimo-nos em secções para os transportar. Todos os passageiros da primeira e segunda classe se prestam de bom grado à

reparação da via. O barão é um dos que desenvolvem maior atividade. Fulk Ephrinell, que já nem sequer pensa no enlace, interrompido pelas razões conhecidas – antes de tudo, os negócios–, trabalha por quatro. PanChao é também dos mais zelosos, até o próprio Dr. Tio-King diligencia tornar-se útil, à maneira daqueles clowns de circo, designados pelo nome de faz-tudo.

– Safa! Que calor! – exclama o Sr. Caterna. – Este sol do Gobi não é para graças.

Impassível e desdenhoso no fundo do seu vagão, só ficou Sir Francis Trevellyan, de Trevellyan-Hall. Nada do que o rodeia parece fazer-lhe impressão.

Pelas sete horas da tarde, já a linha se achava reparada numa extensão de trinta metros. Não tarda que a noite se aproxime. Com a sua aproximação, delibera-se, de comum acordo, suspender os trabalhos para repouso até ao dia seguinte. Mais umas doze horas de esforço e tudo ficará concluído, podendo o comboio ainda amanhã mesmo continuar a sua marcha.

Estamos em geral com muita vontade de comer e de dormir. Depois de tamanha labutação, não admira que seja enorme o apetite. Juntam-se todos no vagão-restaurant, sucedendo-se uns aos outros sem distinção de lugares. Os víveres não faltam, mas as reservas da despensa vão agora receber grande cresta. Não importa. Em Tcharkalyk se renovarão as provisões.

O Sr. Caterna, particularmente, mostra-se alegre, bem disposto, falador, galhofeiro e comunicativo. À sobremesa, ele e a Sra. Caterna começaram a cantar um trecho da Viagem à China, perfeitamente de circunstância, a que nós fazemos acompanhamento em coro com mais ardor que afinação:

É um país famoso a China, Que nos agrada e nos fascina.

Quem diria a Labiche, o espirituoso autor desta peça, que os seus engraçados versos serviriam de passatempo

um dia aos passageiros do Grande Transasiático, parado no deserto de Gobi, por causa de avaria na linha!

Depois, o nosso trial, com um grãozinho na asa – não o nego –, teve uma ideia. E que ideia! Porque se não há de recomeçar a cerimônia interrompida pelo assalto do comboio? Porque se não há de ultimar a celebração do casamento?

– Que casamento? – pergunta Fulk Ephrinell.

– O seu, Sr. Ephrinell, o seu – explica o Sr. Caterna. – Pois já se tinha esquecido? Esta agora é melhor!

Efetivamente, nem Fulk Ephrinell nem Miss Horatia Bluett mostram recordar-se de que, se não fosse a aparição de KiTsang e do seu bando, já ambos estariam unidos àquela hora pelos doces laços do himeneu.

Mas todos se acham extremamente fatigados. O reverendo Natanael Morse não pode consigo. Nem ele teria forças para abençoar os noivos, nem estas forças também para receber essas bênçãos. Adiar-se-á para amanhã a cerimônia. Entre Tcharkalyk e Lan-Tcheu há uma distância de novecentos quilômetros, e o tempo gasto a percorrê-la até será de mais para unir solidamente o americano com a inglesa.

Todos vão, portanto, procurar nas camas e nos assentos dos vagões um sono reparador. Antes disso, contudo, não foram descuradas as medidas que a prudência aconselhava.

Ainda que seja pouco provável, visto haver sucumbido o chefe, poderiam, contudo, lembrar-se os bandidos de um ataque durante a noite. Os milhões do Filho do Céu ainda permanecem no mesmo lugar, justificando cobiças criminosas, e se por acaso não estivéssemos prevenidos... Mas não haja receio. É o ilustre Faruskiar quem se encarrega de organizar as convenientes precauções em volta do comboio. Depois da morte do

oficial chinês, assumiu em pessoa o comando da respectiva escolta. É ele, com o auxílio de Ghangir, quem se dispõe a guardar o tesouro imperial. E como o Sr. Caterna tem sempre um vasto pecúlio de citações extraídas do repertório da Ópera Cômica, sai-se com a seguinte dos Mosqueteiros da Rainha:

– "As damas de honra ficarão esta noite bem guardadas!" E, de fato, o tesouro imperial, confiado à vigilância dos mongóis, ficou ainda mais bem guardado que a bela Athenais de Solange, entre o primeiro e o segundo ato daquela bonita peça.

Ao romper da manhã, volta-se ao trabalho. O tempo está magnífico. O dia há de ser quente. A 24 de maio, num deserto do centro da Ásia, a temperatura é tal que até se poderiam cozer ovos tapando-os simplesmente com areia.

O serviço não afrouxa e os trabalhadores timbram em ser tão diligentes como na véspera. O restabelecimento da linha vai-se operando progressivamente. Assentes as travessas, segue-se a ligação dos trilhos uns aos outros, prevendo-se que pelas quatro horas da tarde poderemos continuar a viagem.

A máquina, posta em pressão, principia a avançar lentamente, à máquina sucedem-se os vagões, puxados a braços, um por sua vez, a fim de evitar qualquer descarrilamento.

Enfim, já todos os vagões estão no seu lugar. A via agora acha-se desembaraçada até Tcharkalyk... que digo eu?... Até Pequim!

Subimos para as carruagens e Popof dá o sinal da partida, enquanto o Sr. Caterna canta a música da Haydée, na parte referente à vitória dos marinheiros do navio almirante.

Vivas estrepitosos acolhem esta música.

Às dez horas da noite dá entrada o trem na gare de Tcharkalyk.

O atraso foi exatamente de trinta horas.

## Capítulo XXII

Assim pois, eu, que andava a suspirar por grandes acontecimentos, vi largamente satisfeitos os meus desejos, e motivo teria para render graças ao Deus dos repórteres se não houvesse da nossa parte vítimas a lamentar. Pelo que me diz respeito diretamente, saí da luta muito a salvo. Os números da minha carteira também foram poupados, à exceção de duas ou três pequenas beliscaduras. Apenas o número 4 foi atravessado de lado a lado por uma bala... no seu chapéu de boda.

Daqui por diante só me resta a segunda edição do casamento Bluett-Ephrinell e o epílogo da aventura de Kinko. Em rigor, não é de crer que nos surjam novas dificuldades, sujeitas à intervenção do ilustre Faruskiar. Façamos, contudo, algumas concessões ao imprevisto, uma vez que ainda nos faltam cinco dias de caminho de ferro. Compreendendo a demora ocasionada pelo conflito KiTsang, a nossa viagem de Uzun-Ada a Pequim será de treze dias redondos.

Treze dias! Demônio! Na minha carteira também há treze números inscritos. Se tivesse a pecha de supersticioso, não seria muito para me tranquilizar a coincidência!

Demorámo-nos três horas em Tcharkalyk. A maior parte dos passageiros nem chegou a sair dos vagões. Entretanto, foi preciso fazer as indispensáveis declarações, com referência ao assalto do comboio, aos mortos que a autoridade chinesa terá de mandar enterrar e aos feridos que ficarão em Tcharkalyk, a fim de receberem o conveniente curativo. Afirma PanChao que

esta estação é importante, mas eu passo pelo desgosto de não poder visitá-la.

Como é natural, a Companhia do Grande Transasiático vai destacar sem demora o número preciso de operários para repararem a linha e levantarem os postes telegráficos, sendo de presumir que em quarenta e oito horas volte a circulação a fazer-se em condições normais.

É inútil dizer que o ilustre Faruskiar, com a sua autoridade de administrador da Companhia, tomou parte ativa nas formalidades a cumprir em Tcharkalyk. São poucos todos os elogios que se lhe possam dirigir. De resto, ele deve julgar-se bem recompensado com as provas de deferência que lhe testemunhou todo o pessoal da gare.

Três horas da manhã. Chegada a Kara-Buran, onde o comboio só estaciona alguns minutos. É ali que o caminho de ferro corta o itinerário da viagem realizada através do Tibete por Gabriel Bonvalot e pelo príncipe Henrique d'Orléans, entre 1889 e 1890 – viagem muito mais completa que a nossa, muito mais difícil e muito mais perigosa, viagem feita de Paris a Paris, por Berlim, São Petersburgo, Moscou, Nijni, Preme, Tomboles, Omsk, Semipalatínsk, Kuldja, Tcharkalyk, Batang, Yunnan, Hanói, Saigon, Singapura, Ceilão, Adem, Suez e Marselha, enfim, viagem deveras circular, abrangendo simultaneamente a Ásia e a Europa.

O comboio para em Lob-Nor às quatro horas e torna a partir às seis. Este lago, cujas margens o general Pevtzoff explorou em 1899, no regresso da sua expedição ao Tibete, não passa de um vasto pântano, semeado de ilhotas de areia, com um metro de água em torno delas, quando muito. A região por onde o Tarim desliza lentamente as espessas águas já tinha sido visitada pelos padres Huc e Gabet e pelos exploradores Prjevalsky e Carey até ao colo Davana, que ficava a cento e cinquenta quilômetros para o sul. A contar, porém, desse

colo, Gabriel Bonvalot e o príncipe Henrique d'Orléans, tendo algumas vezes acampado a cinco mil metros de altitude, ainda mais se aventuraram para o sul, atravessando territórios virgens, que os puseram em contato com a grande cadeia himalaiana.

É para leste agora, em direção ao Kara-Nor, que a linha segue, ladeando a base dos montes Nan-Chan, em cuja parte oposta demora o país de Tsaidan. O Grande Transasiático fundadamente hesitou em penetrar pelo solo montanhoso do Ku-Ku-Nor, e será contornando esse maciço que oportunamente chegaremos à grande cidade de Lan-Tcheu.

Todavia, se a paisagem é triste, em compensação vão ter os passageiros cem razões para estarem contentes. Prepara se um dia de festa, abrilhantado por este sol esplêndido, cujos raios douram a perder de vista as areias do Gobi. Desde o Lob-Nor até o Kara-Nor há trezentos e cinquenta quilômetros de linha a percorrer, e é entre estes dois lagos que se há de efetuar o enlace tão desastrosamente interrompido de Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett. Confiemos que desta vez nenhum caso extraordinário virá retardar a felicidade dos dois noivos. Logo de manhã, muito cedo, foi o vagão-restaurante disposto para a cerimônia. As testemunhas mostram-se prontas a reassumir as suas funções e é de supor que os nubentes abundem em iguais sentimentos.

Ao vir pela segunda vez informar-nos que o casamento é para as nove horas da manhã, o reverendo Natanael Morse apresenta-nos, em nome de Fulk Ephrinell e de Miss Horatia Bluett, cordialíssimos cumprimentos.

Eu, o major Noltitz, o Sr. Caterna e PanChao prometemos não faltar à hora aprazada.

Os cônjuges Caterna não se julgam obrigados a envergar de novo os seus fatos de guarda-roupa. Só se vestirão para o jantar da boda, às oito horas da noite,



jantar oferecido por Fulk Ephrinell às suas testemunhas e aos principais passageiros dos vagões de primeira classe. O nosso trial, enchendo de ar a bochecha esquerda, deixa-me perceber que haverá uma surpresa para o fim do jantar. Que será? Não insisto, por discricção.

Um pouco antes das nove horas, começa a ouvir-se a sineta do tênder. Que todos se tranquilizem. Não é coisa desagradável que ela anuncia. Esses toques estão-nos simplesmente convidando a ir para o vagão-restaurante, onde pouco depois nos achamos todos reunidos.

Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett já foram sentar-se em frente do digno sacerdote, e nós, como testemunhas, tomamos lugar junto deles.

Pelos cantos do vagão-restaurante e pelas suas respectivas plataformas amontoam-se os curiosos, que não querem perder de vista um único acessório da cerimônia nupcial.

O ilustre Faruskiar e Ghangir, a quem se tinham dirigido convites especiais, acabam de chegar. Os assistentes levantam-se respeitosamente à sua entrada. O majestoso mongol deve também assinar a escritura do casamento. É uma grande honra que ele se digna outorgar, e, se estivesse no lugar de Fulk Ephrinell, considerar-me-ia orgulhoso por ver o nome daquela tão alta individualidade figurando na última página do meu contrato nupcial.

A cerimônia recomeça e desta vez pode o reverendo Natanael Morse concluir a sua prática sem receio de importunos impedimentos. Nem ele nem os assistentes tornarão a cair, como na antevéspera, desequilibrados pelas oscilações de uma brusca paragem de comboio.

Os dois futuros, que ainda têm direito a ser assim designados, levantam-se, finda a prática, e o reverendo Natanael Morse pergunta-lhes se estão mutuamente dispostos a unirem-se em casamento.

Antes de responder, Miss Horatia Bluett volta-se para Fulk Ephrinell, ponderando-lhe quase sem mover os lábios:

– Fica entendido que a participação da casa Holmes Holme nos lucros da nossa sociedade será de vinte e cinco por cento.

– Perdão... perdão – retruca Fulk Ephrinell–, será somente de quinze por cento.

– Isso não é justo, visto que, por minha parte, concedo trinta por cento à casa Strong Bulbul & C.a.

– Pois bem... sejam vinte e cinco por cento, Miss Bluett.

– Aceito, Sr. Ephrinell.

– Este ato de casamento merecia figurar num ato de comédia – segreda-me a rir o Sr. Caterna.

Em verdade, cheguei a recear que o casamento se não fizesse, por causa daquela diferença de dez por cento.

Mas, enfim, tudo se conciliou. Os lucros das duas casas foram devidamente ressalvados de uma e de outra parte.

Em seguida, o reverendo Natanael Morse reitera a sua pergunta.

Um "sim" frio de Miss Horatia Bluett, outro "sim" sacudido de Fulk Ephrinell servem de resposta ao sacerdote, que declara os dois esposos unidos pelos laços do matrimônio.

O contrato nupcial passa logo a ser assinado pela ordem seguinte: primeiro os recém-casados, depois as testemunhas, depois o ilustre Faruskiar, e a seguir os assistentes.

Fechando aquelas assinaturas, vem o reverendo Natanael Morse, que escreve também o seu nome e põe a sua rubrica a servir de epílogo a todas as formalidades regulamentares.

– Ei-los unidos por toda a vida – diz-me o trial com um pequeno movimento de ombros.

– Por toda a vida... como dois piscos – ajunta a sorrir a dugazon, lembrando-se destes pássaros, que passam por muito constantes em seus amores.

– Na China – acode o moço PanChao –, em vez dos piscos, são os patos-mandarins que simbolizam a fidelidade conjugal.

– Patos ou piscos, tudo vem a dar na mesma – remata filosoficamente o Sr. Caterna.

Terminou a cerimônia. Todos felicitam os noivos, que voltam pouco depois às suas ocupações habituais: Fulk Ephrinell às suas contas, Mrs. Ephrinell à sua costura.

Nada está mudado no comboio, apenas existem nele a mais dois casados.

O major Noltitz, PanChao e eu vamos fumar para uma das plataformas, deixando entregues aos seus preparativos o trial e a dugazon, que, sentados a um canto da sua carruagem, me dão ar de estarem ensaiando algumas cenas em voz baixa. Trata-se naturalmente da surpresa para a noite.

A paisagem é pouco variada. Sempre a mesma monotonia deste deserto do Gobi, ficando-lhe à direita os píncaros dos montes Humboldt, na parte em que eles se ligam com os montes Nan-Chan. Raríssimas estações e essas mesmas constituídas por uma aglomeração de cabanas, entre as quais a casa do cantoneiro produz o efeito de um palácio. É nessas estações que se renova a água e o carvão do tênder. Só para diante do Kara-Nor, onde já avistaremos algumas aldeias, é que a vizinhança da verdadeira China, trabalhadora e populosa, se fará notar sensivelmente.

Esta parte do deserto do Gobi em nada se parece com as regiões do Turquestão Oriental, que tivemos de atravessar ao sair de Kachgar. O terreno que se vai desenrolando aos nossos olhos é tão desconhecido para

PanChao e para o Dr. Tio-King como para qualquer europeu.

Devo dizer que o ilustre Faruskiar se presta do melhor grado a tomar parte nas nossas conversações. É um homem agradável, instruído e espirituoso, com quem estabalecerei por certo mais pronunciada intimidade quando tivermos chegado a Pequim. Já me ofereceu a sua casa naquela capital e é por essa ocasião que espero alcançar dele uma entrevista em forma. Tem viajado muito e parece professar grande simpatia pelos jornalistas franceses. Estou persuadido de que se não recusará a ficar com o Século XX, cujos preços de assinatura são: 48 francos para Paris, 56 para a província, 76 para o estrangeiro.

Enquanto o comboio continua a sua marcha, continuamos nós a conversar em assuntos variados. Tendo o nome da Kachgária sido pronunciado por incidente, o ilustre Faruskiar dá-nos interessantes pormenores acerca desta província, tão profundamente abalada pelos movimentos insurreccionais. No decurso da conversação, refere-se ao tempo em que a sua capital, erguendo-se contra a cupidez da China, ainda não tinha caído em poder da Rússia. Por muitas vezes, durante a revolta dos chefes turquestanos, foram vítimas os chineses de grandes morticínios, vendo-se obrigada a sua guarnição a refugiar-se na fortaleza de Yanghi-Hissar.

Entre esses chefes de insurrectos, um houve – o tal Uali-Khan-Tulla, de quem já falei a propósito do assassínio de Schlagintweit – que se tornou temporariamente senhor da Kachgária. Era um homem inteligente, porém de uma crueldade pouco vulgar. E o ilustre Faruskiar cita um fato que pinta bem o carácter feroz destes orientais.

Havia em Kachgar – diz-nos ele – um armeiro de nomeada, que, para cair nas boas graças de Uali-

KhanTulla, se lembrou de lhe fabricar um alfanje de valor inextinguível.

Concluída a obra, o armeiro encarregou o filho – um rapazinho de dez anos – de ir pessoalmente oferecer o alfanje, esperando que a criança não sairia do palácio sem ter recebido alguma recompensa. Recebeu uma na verdade. Uali-Khan-Tulla, depois de admirar o alfanje, perguntou ao filho do armeiro se a lâmina era de boa têmpera.

– "É", respondeu a criança. – "Aproxima-te, pois", ordenou Uali-Khan-Tulla, e, de um só golpe, cortou cerce a cabeça da criança, enviando-a depois ao pai com o preço do alfanje, cuja excelente qualidade por suas mãos reconhecera.

Foi esta narração feita com uma absoluta justeza de inflexões. Creio, porém, que se o Sr. Caterna a tivesse ouvido, não me pediria para extrair dela uma opereta turquestana.

O dia passou sem novidade. O comboio caminhou com a marcha moderada de quarenta quilômetros por hora, marcha que se teria elevado ao dobro se fossem a dar ouvidos às instâncias do barão Weisschnitzerdörfer. O certo é que os maquinistas e fogueiros chineses não pensaram de modo algum em recuperar o tempo perdido entre Tchertchen e Tcharkalyk.

Às sete horas da tarde chegamos a Kara-Nor, onde nos demoramos uns cinquenta minutos. Este lago, menos extenso que o Lob-Nor, recebe as águas do Sule-Ho, que nasce nos montes Nan-Chan. São encanto para os nossos olhos os trechos de verdura que guarnecem a sua margem meridional, animada pelo voo de inúmeras aves. Às oito horas, quando partimos da gare, escondia-se o Sol por detrás das dunas de areia, dando-se então, pelo aquecimento das camadas inferiores da atmosfera, uma espécie de miragem, que fez prolongar o crepúsculo acima do horizonte.

Quando o comboio se pôs em marcha, fomos logo para a mesa. O vagão-restaurante readquiriu o seu aspecto normal, com a diferença de que o jantar de todos os dias é hoje substituído pelo jantar da boda. São uns vinte os comensais convidados para este ágape ferroviário, de que o ilustre Faruskiar deveria ser a primeira figura.

O meu herói, porém, entendeu, não sei por que motivo, declinar o convite de Fulk Ephrinell.

Lamento a recusa, porque esperava que a minha boa estrela me deixasse ficar ao lado dele.

Ocorre-me então que o nome deste homem superior vale bem a pena de ser transmitido à direção do Século XX, e não só o nome como também as peripécias que se deram por ocasião do ataque dos bandidos. Nunca houve notícia que tanto merecesse a sua transmissão pelo telégrafo, embora venha a sair caro o preço do telegrama. Desta vez não há que recear qualquer advertência por parte do meu jornal. Erro como o que se deu com o suposto mandarim Yen-Lu, cujo cadáver tanto me pesa ainda na consciência, é que se não repetirá agora.

Está decidido. Apenas chegarmos a SuTcheu, visto a linha telegráfica ter sido reparada ao mesmo tempo que a linha férrea, expedirei um telegrama que anunciará à Europa inteira o glorioso nome de Faruskiar.

Eis-nos à mesa. Fulk Ephrinell teve as bizarras compatíveis com as circunstâncias. Em previsão deste jantar, tinham-se feito em Tcharkalyk os necessários abastecimentos.

Em vez, porém, da cozinha russa, é à cozinha chinesa que vão ser submetidos os nossos paladares. Felizmente, não seremos obrigados a comer com dois pauzinhos, porque os garfos têm livre entrada nas refeições do Grande Transasiático.

O meu lugar fica à esquerda de Mrs. Ephrinell e o do major Noltitz à direita de Fulk Ephrinell. Os outros comensais sentam-se ao acaso. O barão Weisschnitzerdörfer, incapaz de se mostrar indiferente aos regalos de uma boa mesa, faz também parte dos comensais. Quanto a Sir Francis Trevellyan, nem sequer se dignou responder por um gesto ao convite que lhe fizeram.

Para começar, sopas de frango com ovos de pavoncina, em seguida, ninhos de andorinhas, cortados em fios, ovas de caranguejo guisadas, moelas de pardais, chispes de porco assados, tutanos de carneiro, hololúrias fritas, barbatanas de tubarão em gelatina; por último, gomos de bambu com molho e raízes de nenúfar com açúcar.

Todos estes manjares extravagantes são acompanhados por vinho de Chao-Hing, servido morno em chaleiras de metal.

A festa corre alegre e animada, com a circunstância, porém, de que o noivo não faz caso da noiva, nem esta do noivo.

Mas que inexaurível folião que nos saiu o nosso trial! Que torrente de facécias, incompreensíveis para a maior parte dos comensais! Que enfiada de velhos calembures e de picarescos disparates, de que ele é o primeiro a rir por forma a ninguém poder também deixar de rir! Quer por força aprender algumas palavras em chinês, e tendo-lhe dito PanChao que "tching-tching" significa "obrigado", ei-lo, a propósito de tudo, empregando sempre esta palavra com jogralescas inflexões.

Depois sucedem-se as canções francesas, russas e chinesas— entre estas últimas o "Chiang-Tuo-Tching", a Canção do Devaneio, na qual o moço PanChao nos informa que "as flores do pessegueiro cheiram bem durante a terceira lua e as da romeira rubra durante a quinta lua".

O banquete dura até às dez horas. Neste momento, os cônjuges Caterna, que se tinham eclipsado antes da sobremesa, fazem a sua entrada, ele vestindo um casacão de cocheiro, ela um casaquinho de criada de servir, e assim começam a representar as Campainhas, com uma vida, um calor e uma animação realmente inexcedíveis!

Se o administrador do Teatro Francês, de Paris, tivesse assistido à representação, não se recusaria decerto a praticar um ato de justiça admitindo os cônjuges Caterna entre os artistas escriturados na sua companhia.

À meia-noite finaliza a festa, indo cada um de nós para o seu compartimento.

E o sono veio tão depressa que nem sequer houve notícia das estações anteriores a San-Tcheu. Nesta, que serve uma pequena povoação, entrou o comboio entre as quatro e cinco horas da manhã, para de novo partir passados quarenta minutos.

O país vai-se modificando sensivelmente, à medida que o caminho de ferro desce abaixo do quadragésimo grau, no intento de contornar a base oriental dos montes Nan-Chan.

O deserto desaparece pouco a pouco, as povoações tornam-se mais frequentes, denunciando-se já nitidamente a densidade da população. Aos terrenos arenosos sucedem-se as planícies cobertas de verdura e até os arrozais, porque das serras próximas despenham-se abundantes veios de água sobre estas altas regiões do Celeste Império.

Depois do aspecto confrangedor do Kara-Kum e das solidões do Gobi, é-nos aprazível esta mudança. Desde o mar Cáspio que os desertos se seguiam uns aos outros, com exceção apenas do planalto de Pamir. Daqui por diante, o percurso do Grande Transasiático até Pequim far-se-á entre pitorescas paisagens, vales profundos e grandiosos horizontes de montanhas. Entramos



definitivamente na China, mas na China a valer, na China das porcelanas e dos biombos, nos territórios, enfim, da vastíssima província de Kin-Su. Dentro de três dias estaremos em Pequim, e não serei eu, simples correspondente de jornal, obrigado pela minha profissão a estas repetidas deslocações, que me poderei queixar do tempo gasto com a viagem. O mesmo não dirá o pobre Kinko, encerrado na sua caixa, nem a bela Zinca Klork, cheia de inquietações e cuidados na sua casa da Avenida Chá-Cuá!

Ao chegar o comboio a SuTcheu, há uma paragem de duas horas. O meu primeiro empenho consiste em dirigir-me ao telégrafo. O moço PanChao encarrega-se benevolmente de me servir de intérprete. O empregado telegráfico participa-nos que os postes da linha foram levantados, de modo que não há interrupção na remessa dos telegramas.

Expeço, portanto, para o Século XX um telegrama, assim redigido:

SuTcheu 25 Maio 2 horas 25 tarde.

Comboio atacado entre Tchertchen e Tcharkalyk quadrilha célebre KiTsang passageiros repeliram ataque salvando tesouro imperial. Mortos feridos ambos os lados. Chefe salteadores morto pelo heroico mongol Faruskiar administrador Companhia cujo nome tem direito universal admiração.

Se este telegrama não me render um rasgado elogio do meu diretor...

Duas horas para visitar SuTcheu não é lá muito.

Enquanto viajamos pelo Turquestão, vimos sempre duas cidades justapostas: uma velha, outra nova. Na China, porém, previne-me PanChao, sucede haver duas, três e até quatro cidades, como em Pequim, metidas umas nas outras.

Aqui, em SuTcheu, a cidade exterior chama-se Tai-Tcheu, e a interior Le-Tcheu. O que nos impressiona é ver

em ambas as consequências de uma ação devastadora. Por toda a parte evidentes sinais de incêndio, casas e pagodes meio destruídos, um acervo de destroços, indicando mais os funestos efeitos da guerra que os estragos causados pelo tempo. É que SuTcheu, tomada outrora pelos muçulmanos e reconquistada posteriormente pelos chineses, sofreu todos os horrores dessas lutas bárbaras, que terminam pela derrocada dos edifícios e pela carnificina dos habitantes, sem distinção de sexo nem de idade.

Verdade é que no Celeste Império as populações recompõem-se rapidamente – o que não acontece aos monumentos, quando caem em ruínas. É por isso que SuTcheu rapidamente se povoou de novo, tanto no seu duplo recinto, como em todos os subúrbios que lhe dão acesso. O comércio prospera ali bastante, e quando seguíamos pela rua principal notamos grande número de lojas muito concorridas, sem falar nos vendilhões ambulantes.

E pela primeira vez na nossa vida – eu e os meus companheiros –, colocados entre as alas que o povo formava mais por medo que por acatamento, vimos passar um mandarim a cavalo, precedido por um servo com um guarda-sol franjado, sinal da dignidade de seu amo.

Além disso, há em SuTcheu uma curiosidade que justifica uma visita àquela cidade:

é ser ali que termina a Grande Muralha do Celeste Império.

Depois de se estender para sudoeste, na direção de Lan-Tcheu, a Grande Muralha volta para nordeste, cobrindo as províncias de Kian-Su, Chan-Si e Petchili até ao norte de Pequim. Neste ponto a sua construção limita-se a uma espécie de espalda, feita de terra e guarnecida de algumas torres, pela maior parte desmoronadas. Julgaria faltar a todos os meus deveres de cronista se

não tivesse ido ver de perto aquela obra formidável, que ultrapassa todos os trabalhos dos nossos modernos engenheiros militares.

– E terá realmente alguma utilidade esta muralha da China? – interroga o major Noltitz.

– Para os Chineses, não sei – respondo eu –, mas decerto que a tem para os nossos oradores das câmaras legislativas, a quem a dita muralha serve de comparação, quando se discutem tratados de comércio. Sem a muralha da China, que seria feito da retórica parlamentar?

## Capítulo XXIII

HÁ quarenta e oito horas que não vejo Kinko e, ainda assim, quando lhe falei da última vez, apenas troquei com ele algumas palavras para o animar. Espero poder visitá-lo amanhã à noite, e, nessa esperança, tenho o cuidado de me prevenir com algumas provisões na gare de SuTcheu.

Partimos às três horas. A máquina que puxa agora os nossos vagões é de mais força. Por este solo muito acidentado, as rampas são às vezes excessivamente ásperas.

Separam-nos setecentos quilômetros da importante cidade de Lan-Tcheu, aonde chegaremos amanhã de manhã, caminhando com uma velocidade de dez léguas por hora.

Observo a PanChao que julgo esta média relativamente diminuta.

– Que quer? – me responde ele, trincando pevides de melancia. – Não há forças humanas que obriguem os meus patrícios a mudar de temperamento. Como eles são extremamente conservadores, vão persistir em conservar esta velocidade, por maiores que sejam os progressos da locomoção. De resto, caso é já para admirar que o Império do Meio tenha caminhos de ferro.

– Não digo o contrário – retruco eu. – Entretanto, quando se estabelecem caminhos de ferro, é para que deles se possa tirar todo o proveito.

– Ora! – replicou-me PanChao indiferentemente.

– A velocidade é tempo que se ganha, e ganhar tempo equivale...

– Na China, o tempo não se conta, Sr. Bombarnac, nem pode contar-se para uma população de quatrocentos milhões de habitantes. Que porção de

tempo caberia a cada um deles? É por isso que entre nós não existe a contagem por dias e horas, mas sim por luas e vigílias.

– O que, sendo mais poético, é decerto menos prático.

– Prático... prático... Em verdade, os senhores nascidos no Ocidente só têm na boca essa palavra. Todavia, ser prático é ser escravo do tempo, do trabalho, do dinheiro, dos negócios, escravo de toda a gente, escravo de si próprio! Devo confessar-lhe que, durante a minha estada na Europa – invoco o testemunho do Dr. Tio-King –, nunca pretendi ser prático: e agora, no meu regresso à China, continuarei a não o ser. Deixarei correr a vida como a nuvem se deixa arrastar pela brisa, a folha solta pela corrente, o pensamento pela imaginação.

– Vejo que não há remédio senão aceitar o seu país como ele é.

– E como sempre há de ser, Sr. Bombarnac. Ah! Se o meu amigo soubesse como na China a existência é fácil, passada num dolce farniente, entre a calma tranquilidade das habitações! Os cuidados inerentes aos negócios preocupam-nos muito pouco, os inerentes à política, ainda menos. E senão veja. Desde Fu-Hi, o nosso primeiro imperador, que, no ano 2950, foi contemporâneo de Noé, temos tido até agora vinte e três dinastias. A dinastia atual é manchu. Que nos importa a que virá depois dela? possuímos nós um governo, ou não o possuímos? Qual será dos filhos do Céu o destinado a fazer a felicidade de quatrocentos milhões de vassalos? Nenhum de nós o sabe, nem deseja sabê-lo.

É claro que o moço PanChao não tem dez mil vezes razão, para me servir de uma fórmula numerativa usada pelos Chineses. Não serei eu, contudo, que me dê ao trabalho de o contrariar.

Ao jantar, os noivos Ephrinell, sentados um junto do outro, mal trocam entre si algumas palavras. Dir-se-ia que o casamento lhes arrefeceu o calor da intimidade.

Talvez andem ambos absorvidos no estudo dos seus lucros respectivos, ainda mal consolidados pela união. Estes noivos é que decerto não contam o tempo por luas ou vigílias. Na sua qualidade de anglo-saxões, sabem perfeitamente o que é ser prático, olá se sabem!

A noite foi muito má. Ao cair da tarde, já o céu, de um tom amarelo avermelhado, se anunciava tempestuoso, mostrando-se a atmosfera asfixiante e a tensão da eletricidade muito excessiva.

– Bonito! Que admirável tormenta que vamos ter! – exclama o Sr. Caterna, ao sentir os primeiros trovões. – Superior a isto só talvez o segundo ato do Freyschiitz, durante a caçada infernal.

À parte a mania do nosso artista em subordinar a natureza aos efeitos da cenografia, o certo é que o comboio vai correndo por entre uma zona deslumbrante de relâmpagos e uns persistentes estampidos de trovão, que o eco das montanhas prolonga indefinidamente. Os raios devem ter caído próximo de nós, mas os trilhos metálicos, apoderando-se do fluido, formam como que outros tantos condutores, que preservam as carruagens dos seus ataques. São na verdade de um grandioso espetáculo, embora assustador, estes fogos do espaço, que as chuvas torrenciais não extinguem, e estas descargas repetidas das nuvens, a que se juntam os silvos agudos da locomotiva, quando ela passa pelas estações de Yanlu, Yun-Tcheng, Hulan-Sieu e Da-Tsching.

Favorecido por uma noite assim tão convulsionada, pude aproximar-me de Kinko, entregar-lhe as provisões e passar alguns instantes a conversar com ele.

– É depois de amanhã – pergunta-me ele – que o comboio entra em Pequim, não é verdade?

– É, sim, Kinko, a não ser que ainda sobrevenha algum novo atraso.

– Não são os atrasos que me dão cuidado. O que me preocupa é a demora que, antes de ser expedida, vai ter

a minha caixa na gare de Pequim.

– Pois quê? A sua noiva não estará na gare à espera dela?

– Não estará, não, Sr. Bombarnac. Recomendei-lhe muito particularmente que não fosse lá.

– E porquê?

– Porque as mulheres são muito impressionáveis. Zinca havia de querer examinar o furgão em que eu vim, e reclamaria a sua caixa com tal insistência que fácil seria despertar desconfianças. Tive medo que ela involuntariamente se denunciasse.

– Pensou com acerto, Kinko.

– E daí, como o comboio não chegará a Pequim senão pelo meio da tarde, é de supor que o transporte das mercadorias só no dia seguinte venha a efetuar-se.

– -Talvez assim aconteça.

– Desculpe, Sr. Bombarnac, mas, sem pretender abusar da sua indulgência, queria ainda dever-lhe um pequeno favor.

– -Diga, diga o que é.

– Desejava que o Sr. Bombarnac estivesse presente à saída da caixa, a fim de poder evitar qualquer acidente imprevisto.

– -Far-lhe-ei a vontade, Kinko. Realmente, uma remessa de vidros é negócio frágil, e eu velarei de modo que tenham com os vidros toda a cautela indispensável. Ainda mais: prometo acompanhar pessoalmente a caixa até à Avenida Chá-Cuá.

– Não me atrevia a pedir tanto, Sr. Bombarnac.

– Pois fazia mal. Entre amigos não há motivos para cerimônia, e eu sou deveras seu amigo. Além disso, folgarei imenso de conhecer a sua noiva. Julgo até conveniente a minha presença a seu lado, para poder ajudá-la a despregar a caixa.

– Ajudá-la a despregar a caixa, estando eu dentro dela, Sr. Bombarnac? Isso não é lá das coisas melhores

para garantia das minhas costelas!

Um tremendo ribombar de trovão veio cortar o nosso diálogo. Cheguei a temer que a comoção do ar deslocasse o comboio dos trilhos. Despedi-me, pois, do moço romeno e voltei à pressa para o meu vagão.

No dia seguinte, 26 de Maio, entramos na gare de Lan-Tcheu, às sete horas da manhã. Três horas de paragem unicamente. Cá estamos nós suportando as consequências do assalto de KiTsang.

– Vamos, major Noltitz – bradei eu –, vamos, PanChao, vamos, Sr. Caterna e Sra. Caterna, a caminho quanto antes! Olhem que não há um minuto a perder. Ao deixarmos, porém, a gare, tolhe-nos o passo a aparição de uma alta, parda, grossa, gorda e grave personagem. É o governador da cidade, de dupla cabaia de seda branca e amarela, leque na mão, cinto de fivela e mantilha – uma excelente mantilha preta, que ficaria muito melhor nos ombros duma manola. Acompanha o governador um certo número de mandarins de glóbulos, e todos os circunstantes chineses se aprestam a cumprimentar aquela autoridade, unindo os pulsos num movimento de baixo para cima e inclinando a cabeça ao mesmo tempo.

Que virá aqui fazer este espantelho? Que nova impertinência nos estará reservada? Teremos por acaso segunda visita de passageiros e bagagens? E eu que julgava o pobre Kinko já livre de complicações!

Sossegueemos, que não há motivo para sobressaltos. Ainda bem. Trata-se apenas do tesouro que o Grande Transasiático transporta para o Filho do Céu. O governador e o seu séquito pararam diante do precioso vagão, aferrolhado e selado, e miraram-no com essa atenção respeitosa que todos manifestam – até na China – em presença de um grande cofre abarrotado de milhões.

Pergunto a Popof o que faz ali o governador e se a sua aparição se relaciona por qualquer modo com a nossa



viagem.

– Não, Sr. Bombarnac – responde Popof. – Recebeu-se ordem de Pequim para comunicar pelo telégrafo a chegada do tesouro. Foi o que fez o governador, que espera uma resposta, a fim de saber se deve dirigir o tesouro para Pequim ou conservá-lo provisoriamente em Lan-Tcheu.

– E essa troca de telegramas não virá demorar a partida do comboio?

– Decerto que não.

– Nesse caso, a caminho – lembro eu aos meus companheiros.

Todavia, se a questão do tesouro imperial nos deixa indiferentes, parece que o mesmo não sucede ao ilustre Faruskiar. E, contudo, que tem que o vagão do tesouro parta ou deixe de partir? Que ele continue engatado ao nosso comboio ou que o desengatem? Que pode isso importar ao meu herói?

O certo é que o ilustre Faruskiar e Ghangir se mostram muito contrariados, embora procurem disfarçá-lo, e que os outros mongóis segredam entre si algumas palavras, lançando olhares pouco benévolos para o governador de Lan-Tcheu.

Neste comenos o governador acaba de ser informado do que se passou durante o assalto do comboio, da parte decisiva que o ilustre Faruskiar tomou na defesa do tesouro imperial, da coragem com que ele se bateu e de como conseguiu livrar a China do terrível KiTsang, que a infestava. E, em seguida, o governador, servindo-se de expressões elogiosas, que PanChao se encarrega de nos traduzir, exalta o feito do ilustre Faruskiar,, felicita-o pelo seu valor e dá-lhe a perceber que o Filho do Céu saberá recompensar tão relevantes serviços.

O administrador do Grande Transasiático ouve aquele discurso com o seu ar de tranquilidade habitual, mas não sem alguma impaciência, como tive ocasião de notar

distintamente. É que se julga tão superior aos elogios como às recompensas, por mais elevado que seja o dignitário que as confira. Como em tudo isto se manifesta a nobre altivez da raça mongólica!

Mas não percamos tempo. Que o vagão com o tesouro siga ou não siga para Pequim, pouco importa. O essencial é ir ver Lan-Tcheu.

Embora a visita àquela cidade fosse curta, nem por isso deixei de fixar bem o que vi.

Antes de tudo, digamos que em Lan-Tcheu há uma cidade exterior, outra interior. Desta vez não se nos depararam ruínas. Cidade cheia de vida, contendo uma densa e ativa população, habituada, graças ao caminho de ferro, à presença dos estrangeiros, que ela já não persegue, como dantes, com as suas indiscretas curiosidades.

Bairros espaçosos ocupavam a margem direita do Huan-Ho, que tem dois quilômetros de largura. Este Huan-Ho é o famoso rio Amarelo, que, depois de um curso de quatro mil e quinhentos quilômetros, precipita as suas águas argilosas nas profundezas do golfo de Petchili.

– Não é na foz deste rio, perto de Tien-Tsin, que o barão tem de tomar o pacote para Icoama? – interroga o major Noltitz.

– Justamente – respondo eu.

– O barão é lá capaz de apanhar o pacote! – observa zombeteiramente o nosso trial.

– Talvez apanhe, se for a trote.

– Nem mesmo assim – insiste o Sr. Caterna. – O trote de um sendeiro não vai longe. Ia apostar que o comilão não chega a pôr pé a bordo.

– Chegará decerto – volve o major – se não tiver o comboio novos atrasos. Nós devemos estar na estação de Tien-Tsin pelas seis horas da manhã do dia 27, e o pacote só parte às onze.

– Que ele venha ou não venha a perder o pacote, isso para nós é indiferente – observo eu –, o que não convém perder é o nosso passeio.

A esta altura do diálogo damos com uma ponte de barcos, lançada sobre o rio Amarelo. A corrente do rio é tão impetuosa que o tabuleiro da ponte joga como se estivesse sujeito ao embate das vagas.

A Sra. Caterna, que julgou poder avançar pela ponte, começou a empalidecer.

– Carolina! Carolina! – brada-lhe o pai. – Tem cuidado com o enjoo. Amaina as velas, amaina!

A Sra. Caterna retrocede prontamente, obedecendo à indicação marítima do marido, e logo depois empreendemos a subida por uma encosta, em cujo alto há um pagode que domina a cidade.

Como sucede em todos os monumentos deste gênero, o dito pagode assemelha-se a uma pilha de compoteiras emborcadas umas nas outras. As compoteiras, porém, apresentam uma bela forma e, se fossem de porcelana da China, não nos causaria isso admiração.

Vimos igualmente por fora alguns estabelecimentos industriais de importância: uma fundição de canhões e uma fábrica de espingardas, onde o pessoal é de origem indígena.

Estivemos num bonito jardim, ligado à residência do governador, com o seu caprichoso conjunto de pontes, quiosques, tanques e portas, em forma de jarras. Existem ali mais pavilhões e telhados de pontas reviradas que boas árvores e boas sombras. Depois, vimos também umas alamedas calçadas de tijolo, entre os restos do envasamento pertencente à Grande Muralha.

Eram dez horas menos dez minutos quando tornamos à gare, completamente esfalfados, porque o passeio fora longo, e completamente esbaforidos, porque o calor é muito forte.

A minha primeira ideia consistiu em procurar com os olhos o vagão que encerra o tesouro. Esse vagão – o penúltimo do comboio – conserva-se ainda no mesmo lugar, sempre guardado pela escolta chinesa.

O telegrama, esperado pelo governador, chegou Efetivamente, mandando seguir o dito vagão para Pequim, onde o tesouro terá de ser entregue ao Ministro da Fazenda.

Por onde andará o ilustre Faruskiar, que o não vejo? Ir-se-ia ele embora, sem se despedir de nós?

Não foi. Lá o diviso numa das plataformas. Os mongóis também já entraram para o seu vagão.

Fulk Ephrinell saiu a dar algumas voltas.

Naturalmente foi oferecer amostras dos seus artigos, enquanto Mrs. Ephrinell também não terá deixado de ir comprar algumas tranças de cabelo. Ei-los de regresso ao mesmo tempo, indo cada um ocupar o seu canto do costume, sem quase parecer que se conhecem.

Os passageiros agora são chineses na sua maioria, destinando-se uns a Pequim, outros às estações intermediárias de Si-Ngan, Ho-Nan, Lon-Ngan e Kai-Tong. O comboio deve levar uns cem passageiros. Os meus números acham-se todos nos seus lugares habituais. Nenhum deles se ausentou. São treze, sempre treze!

Estávamos ainda na plataforma da gare quando se ouviu o sinal da partida.

– Que foi que notaste de mais curioso em Lan-Tcheu?  
– pergunta a sua mulher o Sr. Caterna.

– O que notei de mais curioso? – replica ela. – Foram aquelas grandes gaiolas, suspensas nas paredes e nas árvores, dentro das quais me pareceu ver uns passarões muito esquisitos.

– Muito esquisitos, na verdade, Sra. Caterna – pondera o moço PanChao. – Ainda assim, passarões que pairavam enquanto foram vivos.

– Pois quê? Eram papagaios embalsamados?

– Não, minha senhora, eram simples cabeças de malfeitores.

– Que me diz! – exclama a dugazon, horrorizada com a explicação de PanChao.

– Que queres, Carolina? – responde sentenciosamente o Sr. Caterna. – Cada terra com seu uso!

## Capítulo XXIV

A partir de Lan-Tcheu, a linha férrea, cortando uma região notavelmente fértil e regada por numerosos cursos de água, apresenta bastantes curvas, em consequência do acidentado do terreno. Foi por isso que os engenheiros tiveram de recorrer a diversas obras de arte – pontes e viadutos –, obras feitas de madeira, de duvidosa solidez, dando lugar a que o passageiro vá sempre assustado, quando sente que vergam os tabuleiros com o peso do comboio. Verdade é que estamos num país de quatrocentos milhões de habitantes, onde nenhuma importância teria qualquer desastre que ocasionasse a morte de alguns milhares de pessoas.

– De resto – acode PanChao –, o Filho do Céu nunca viaja em caminho de ferro.

Pois é pena.

Às seis horas da tarde, chegamos a King-Tcheu, depois de termos seguido, durante uma parte do trajeto, os contornos caprichosos da Grande Muralha. Dessa imensa fronteira artificial, levantada entre a Mongólia e a China, que resta agora? Os fragmentos de granito e de quartzo avermelhado que lhe serviam de base, o seu terraço de tijolo com parapeitos de altura desigual, alguns velhos canhões, carcomidos pela ferrugem e cobertos por espessas camadas de líquenes, e finalmente algumas torres quadradas com ameias esboroadas. A interminável

cortina sobe, desce, curva-se, levanta-se e dilata-se a perder de vista, harmonizando-se constantemente com as irregularidades do solo.

Demorámo-nos somente meia hora em King-Tcheu, de que mal conseguimos distinguir os mais altos pagodes. Pelas dez horas da noite, paramos quarenta e cinco minutos em Si-Ngan, de cujo perímetro nem cheguei a dar notícia.

A noite passou-se toda a vencer os trezentos quilômetros entre Si-Ngan e Ho-Nan, onde, já de dia, houve uma hora de paragem.

Imagino que os habitantes de Londres não teriam grande dificuldade em confundir Ho-Nan com a sua capital, e creio até que a própria Mrs. Ephrinell cairia facilmente nesse equívoco. Isto não quer dizer que haja em Ho-Nan um Strand, com o seu constante vaivém de peões e carruagens, nem um Tamisa, com o seu prodigioso movimento de gabarras e barcos a vapor. A confusão proviria de havermos encontrado aqui um nevoeiro tão denso, tão britânico, que nem nos permitiu diferenciar a forma das casas e dos pagodes.

O nevoeiro prolongou-se por todo o dia – o que fez demorar bastante a marcha do comboio. Estes maquinistas chineses são muito cuidadosos, muito inteligentes e muito sabedores do seu ofício, e bem merecem que se apontem, como exemplo, aos seus confrades europeus.

Demônio de tempo! Que péssimo dia que nos coube antes da nossa chegada a Tien-Tsin! Vá lá escrever-se com semelhante cerração! Que notas deixo de marcar na minha carteira, por causa desta bruma que nos envolve! Como formar ideia das quebradas e desfiladeiros por entre os quais vai circulando o Grande Transasiático? Como ver o vale de Lu-Ngan, onde estacionamos, às onze horas da manhã, e como ter ao menos uma vaga impressão desses duzentos e trinta quilômetros que

transpusemos sob as volutas de uma espécie de vapor amarelento, digno deste país amarelo? Que dia tão desagradável!

Pelas dez horas da noite, paramos em Kai-Tong. O nevoeiro, felizmente, começou com a noite a dissipar-se. Mas de que nos serve isso, se já é noite e sobretudo noite muito escura?

Dirijo-me à cantina da gare, onde compro alguns bolos e uma garrafa de vinho. Tenciono ir fazer a Kinko a minha última visita antes de terminada a viagem. Beberemos juntos à sua saúde e ao seu próximo enlace com a bonita romena.

É certo que o pobre rapaz cometeu uma fraude, viajando sem pagar o seu bilhete, e que se o Grande Transasiático o soubesse... Mas o Grande Transasiático, devemos esperá-lo, nada saberá.

Durante a paragem, o ilustre Faruskiar e Ghangir passeiam na plataforma da gare ao longo do comboio. Desta vez, não é o vagão do tesouro que os absorve, é o furgão de cabeça que parece merecer-lhes mais demorado exame.

Desconfiarão eles da presença de Kinko dentro desse furgão? Tal hipótese não tem o menor fundamento. Dir-se-ia que é para o fogueiro e para o maquinista que se voltam agora as suas atenções. São dois pobres homens, dois chineses, que vieram render os colegas, principiando aqui o seu serviço. Não é para admirar que o administrador da Companhia queira certificar-se das pessoas a quem vão entregar-se, juntamente com o tesouro imperial, as vidas de uns cem passageiros.

Nisto, a sineta anuncia a partida, e à meia-noite a máquina põe-se em movimento, lançando os silvos do costume.

A noite, como já disse, está muito escura. Não há lua nem estrelas. Extensas nuvens rastejam através das zonas inferiores da atmosfera. Não me será pois difícil

penetrar no furgão sem que me vejam. De resto, posso afirmar que, durante estes doze dias de viagem, pouco tenho abusado das minhas visitas a Kinko.

Nestas alturas, aparece Popof, que me diz:

– Não se vai deitar, Sr. Bombarnac?

– Não tarda – respondo eu. – Depois de um dia de tanta névoa, que nos teve enclausurados nos vagões, sinto necessidade de respirar ao ar livre. Qual é a primeira estação de paragem para o comboio?

– Fuen-Chu, um pouco adiante do local donde há de partir o entroncamento de Nanquim.

– Boas noites, Popof.

– Boas noites, Sr. Bombarnac. Eis-me só.

Lembro-me então de ir passear até à extremidade do comboio e demoro-me alguns instantes na plataforma que precede o vagão do tesouro.

À exceção da escolta chinesa, todos os passageiros estão entregues ao último sono – isto é, ao seu último sono dormido nas carruagens do Grande Transasiático. Tendo voltado à frente do comboio, acerco-me da guarita de Popof, que, me parece, está profundamente adormecido.

Abro então a porta do furgão, deixo-a encostada e dou a perceber a Kinko a minha presença.

A porta da caixa resvala pela corrediça e ficamo-nos vendo à luz do pequeno candeeiro. Em troca dos bolos e da garrafa do vinho, recebo os agradecimentos deste excelente rapaz e bebo com ele à saúde de Zinca Klork, a quem amanhã serei apresentado.

É meia-noite e cinquenta. Dentro em poucos minutos, como disse Popof, teremos deixado para trás o local donde partirá a linha de entroncamento de Nanquim. Esta linha, de que apenas estão feitos, por enquanto, uns cinco a seis quilômetros, conduz ao viaduto do vale de Tju. O viaduto, segundo a circunstanciada descrição que me fez PanChao, representa uma obra importante, mas



os engenheiros ainda lhe não construíram senão os pilares, de uns cem pés de altura acima do solo. É na ligação desta linha de entroncamento com o Grande Transasiático que se colocou a agulha para poderem seguir os comboios destinados a Nanquim. Os trabalhos, porém, não estarão de todo terminados antes de três a quatro meses.

Sabendo que o nosso comboio há de parar em Fuen-Chu, despeço-me de Kinko, dou-lhe um bom aperto de mão e disponho-me para sair.

Neste momento, afigura-se que sinto passos na plataforma do furgão.

– Cautela, Kinko! – recomendo eu a meia voz. Kinko apaga imediatamente o candeeiro, conservando-nos ambos imóveis como estátuas.

Não me enganei. Alguém trata de se introduzir no furgão.

– Feche a caixa! – segredo rapidamente a Kinko.

Sinto fechar-se a caixa com presteza e eu acho-me de súbito no meio de completa obscuridade.

É seguramente Popof que aí vem. Que ficará ele pensando se der comigo aqui dentro?

Da primeira vez que procurei o moço romeno, vi-me obrigado a esconder-me entre os fardos. Pois bem, lançarei agora mão do mesmo recurso. Quando me tiver agachado atrás dos caixotes de Fulk Ephrinell, não é de presumir que Popof me descubra, apesar de vir munido da sua lanterna.

Feito isto, ponho-me à espreita.

Não é Popof. Se fosse ele, não deixaria de trazer a lanterna.

As passadas acusam a entrada de várias pessoas. Esforço-me por distinguir quem elas sejam... Trabalho inútil! Essas pessoas escoam-se sub-repticiamente pelo meio do furgão, abrem-lhe a porta da frente e fecham-na logo em seguida.

São decerto passageiros do comboio. Não pode haver dúvida a tal respeito. Mas que virão eles aqui fazer a esta hora?

Preciso de esclarecer o caso. Tenho como que um pressentimento de que se trama alguma coisa de gravidade.

Talvez que escutando...

Acerco-me às apalpadelas da frente do furgão e, a despeito da bulha causada pelas rodas do comboio, percebo distintamente um rumor de vozes.

Com dez milhões de demônios! Uma das vozes é a do ilustre Faruskiar! Conversa com Ghangir em russo. É ele, não me engano! Acompanham-no os quatro mongóis. Que razão os levaria a juntarem-se na plataforma do furgão que dá para o tênder? E que será que eles estão dizendo.

Que estão dizendo? Vou sabê-lo. Das perguntas e respostas entre o ilustre Faruskiar e os seus companheiros prometo que não perderei uma única palavra.

– Quando chegaremos ao entroncamento de Nanquim? – interrompeu o ilustre Faruskiar.

– Dentro em poucos minutos – respondeu Ghangir.

– Tens a certeza de que esteja Kardek no sítio da agulha?

– Tenho, que assim se combinou com ele.

Que seria que se combinou com este Kardek, de quem ouço o nome pela primeira vez? A conversação continua.

– Esperemos então que o disco mostre o sinal – volve o ilustre Faruskiar.

– A luz do sinal não é verde? – pergunta Ghangir.

– É... e servirá para nos informar que está feita a agulha.

Não sei se me acho perfeitamente em meu juízo. Feita a agulha? De que agulha falarão eles?

Decorre meio minuto. Não seria bom prevenir Popof?

Decerto que sim.

la a dirigir-me para a extremidade do furgão quando uma nova frase me suspende os movimentos.

– Lá está o sinal! – exclama Ghangir.

– Agora, já sabemos que vai entrar o comboio na linha do entroncamento! – declara o ilustre Faruskiar.

Na linha do entroncamento! Mas, se assim é, estamos todos perdidos! A cinco ou seis quilômetros dessa linha fica o viaduto de Tju, ainda em construção. É, portanto, para um abismo que o comboio se dirige!

Decididamente, o major Noltitz não se enganara com relação ao ilustre Faruskiar. Compreendo agora o projeto destes miseráveis. O administrador do Grande Transasiático é simplesmente um refinado bandido. Se aceitou um lugar na Companhia foi para aguardar ensejo de pôr em ação qualquer plano de pilhagem. O ensejo... proporcionou-lhe o tesouro do Filho do Céu. Toda esta hedionda cilada se me revela presentemente com a maior nitidez. Se o desprezível Faruskiar defendeu os milhões do vagão contra a tentativa de KiTsang foi unicamente para os arrancar àquele seu rival, cuja aparição no Gobi lhe veio contrariar os planos criminosos. Eis porque ele se bateu.

Eis porque ele arriscou a vida, porque assumiu até as proporções de um herói! Ah! Meu pobre Claudius Bombarnac! Deixaste-te cair no laço como um idiota! Mais outra raia! Ora vamos, meu amigo, é preciso pôr cobro a isto!

Antes de tudo, urge impedir que este patife leve a bom termo a sua obra.

Urge salvar o comboio, que marcha com velocidade em direção ao viaduto por acabar. Urge salvar os passageiros, expostos a uma terrível e iminente catástrofe. Com o tesouro, de que Faruskiar e os seus cúmplices pretendiam lançar mão, depois do comboio destruído, importo-me eu tanto como uma velha crônica

de jornal. Quanto aos passageiros e à minha pessoa... muda o caso de figura...

Quero ir ter com Popof. Impossível! Parece que os pés se me pregaram ao chão do furgão. Sinto que me anda a cabeça à roda.

É pois verdade que corremos para um abismo? Não... não pode ser! Endoideci: Faruskiar e os seus cúmplices também conosco se perderiam. Compartilhariam sorte idêntica.

Morreriam do mesmo modo.

Neste momento, sentem-se uns gemidos à frente do comboio, gemidos aflitivos de quem luta com a morte. É fácil de perceber o que se passa. Os malvados foram trucidar o maquinista e o fogueiro! A velocidade do comboio começa a diminuir.

Já compreendo... Dentre o grupo de bandidos, algum há que saiba trabalhar de maquinista, e a diminuição de velocidade vai permitir que eles saltem para a linha e possam fugir antes de realizada a catástrofe.

Consigo finalmente dominar o meu entorpecimento. Caminhando aos bordos como bêbado, avizinho-me da caixa do moço romeno. Chegado ali, informo Kinko em poucas palavras do que sucedeu, concluindo por lhe bradar:

- Estamos perdidos!
- Talvez não – atalha ele.

E, sem me dar tempo a responder-lhe, Kinko sai precipitadamente da caixa, encaminha-se para a porta da frente do furgão e, trepando ao tênder, repete-me:

- Siga-me... siga-me, Sr. Bombarnac.

Sem saber como, vejo-me subitamente na plataforma da locomotiva ao lado do moço romeno. Os meus pés escorregam em poças de sangue. É o sangue do fogueiro e do maquinista, que foram arremessados para a via.

Faruskiar e os seus cúmplices já desapareceram dali.

I Antes, porém, de fugirem, um deles alargou os freios, abriu o regulador, atafulhou de carvão a fornalha, e o comboio despenha-se agora numa carreira vertiginosa.

Bastam poucos minutos para que ele atinja o viaduto de Tju.

Kinko, resoluto e arrojado, conserva todo o seu sangue-frio. Entretanto, é em vão que ele busca manobrar a alavanca, fazer contravapor e travar a marcha, apertando os freios. O pobre rapaz não sabe como funcionam as torneiras e as alavancas.

– É preciso chamar Popof – exclamo eu.

– Para quê? Que viria cá fazer? Não... não! Só há um meio a tentar.

– Qual?

– Deitar muito carvão na fornalha – explica Kinko serenamente –, carregar as válvulas e obrigar a locomotiva a explodir.

– É só esse meio desesperado que pode fazer parar o comboio, antes da sua chegada ao viaduto?

Kinko, sem me replicar, atira com sucessivas pazadas de combustível para dentro das grelhas. Desenvolve-se então uma enorme tiragem, a pressão aumenta consideravelmente e o vapor escapa-se pelas válvulas, entre os silvos das juntas, os roncões da caldeira e os rugidos da máquina.

A velocidade toma proporções extraordinárias, devendo ser superior a cem quilômetros.

– Depressa... depressa, Sr. Bombarnac! – grita-me Kinko. – Previna toda a gente para que se refugie nos vagões da cauda.

– E com respeito a si, que pretende fazer?

– Não se importe comigo e parta, parta imediatamente!

E eu vejo-o agarrar-se às válvulas com ambas as mãos e com todo o peso do corpo cair sobre as alavancas.

– Mas, por Deus, não se demore! – torna ele a gritar-me.

Transpondo o tênder, atravesso o furgão, acordo Popof e desato a clamar com toda a força dos pulmões:

– Fugam! Fugam todos .para os últimos vagões!

Os passageiros de primeira classe, despertados assim do sono, seguem imediatamente a direção indicada.

De repente, ouve-se o fragor de uma terrível explosão, acompanhada de um choque formidável. O comboio suporta primeiro um movimento de recuo, depois, impelido pela velocidade adquirida, continua a correr durante meio quilômetro.

Pára finalmente.

Popof, o major Noltitz, o Sr. Caterna e a maior parte dos passageiros saltam logo para a linha.

Por entre a obscuridade, divisa-se confusamente uma aglomeração de andaimes no alto dos pilares que devem suportar o viaduto do vale de Tju.

Duzentos passos mais e o comboio do Grande Transasiático teria desaparecido, tragado pelo abismo!

## Capítulo XXV

E queixava-me eu de falta de matéria para as minhas crônicas! E temia eu que os enfados desta longa e monótona viagem de seis mil quilômetros me privassem de assuntos dignos da letra redonda!

Não é, porém, menos certo que preciso penitenciar-me de mais uma tolice – e uma tolice de marca! Parece incrível! Como eu caí em fazer de um malfeitor um herói, enganando assim os assinantes do Século XX por intervenção do telégrafo! Decididamente, se o inferno está cheio de boas intenções, devo confessar que, por minha parte, não tenho contribuído pouco para enchê-lo ainda mais.

Estamos, como já disse, a duzentos passos do vale de Tju, larga depressão que exigiu o estabelecimento de um viaduto de trezentos e cinquenta a quatrocentos pés de comprimento. O talvegue deste vale, semeado de rochedos, fica a cem pés de profundidade. Se o comboio chegasse a precipitar-se na voragem, nenhum de nós teria escapado à morte. Essa medonha catástrofe, interessantíssima como elemento de reportagem, traduzir-se-ia por uma centena de vítimas. Graças, porém, ao sangue-frio, à energia e à dedicação do moço romeno, pudemos todos sair indemnes de tão horroroso sinistro.

Todos não! Kinko pagou com a vida a salvação dos seus companheiros de viagem!

Efetivamente, no meio da confusão geral, o meu primeiro cuidado foi ir ver o furgão das bagagens, que se acha intacto. É evidente que, se Kinko houvesse sobrevivido à explosão da máquina, teria voltado para o furgão, metendo-se na sua caixa, à espera que de novo eu lhe aparecesse.

Infelizmente, a caixa está vazia, tão vazia como a caixa de um negociante falido. Kinko foi vítima da sua abnegação.

Havia, pois, um herói entre os nossos companheiros de viagem, o herói, porém, não era Faruskiar – esse tratante com exterioridade de homem superior, cujo nome tive a desastrada lembrança de espalhar aos quatro ventos da publicidade!

O herói era o pobre romeno, esse bom, esse modesto, esse excelente rapaz, que a sua noiva espera em vão e que ela nunca mais tornará a ver! Ao menos, cá estou eu para reclamar que lhe façam justiça, revelando o grande ato de heroicidade que ele praticou. Cometeria uma falta imperdoável se continuasse a guardar o segredo de Kinko. Não contesto que ele defraudou a Companhia do Grande Transasiático, mas foi devido a essa fraude que

se evitou a destruição de um comboio cheio de passageiros.

Sem a sua interferência, estávamos todos irremediavelmente perdidos.

Tornei a descer para a linha com o coração oprimido e os olhos rasos de lágrimas.

Em verdade, o plano de Faruskiar, cuja execução o seu colega KiTsang tentou contrariar, tinha sido habilmente forjado, visto que se contava com esse entroncamento de cinco a seis quilômetros, que ia dar ao viaduto por concluir. Nada mais fácil que fazer seguir por ele o comboio, desde que um cúmplice manobrasse a agulha no ponto de ligação das duas linhas. Combinado um sinal para se saber que o comboio entrara na linha de entroncamento, restava só aos malvados introduzirem-se na plataforma da locomotiva, assassinar o maquinista e o fogueiro, e atirarem-se depois à linha, aproveitando o afrouxamento da máquina, enquanto ela não readquirisse toda a velocidade com o excesso de combustível lançado na fornalha.

E, agora, lá caminham apressados, em direção ao vale do Tju, esses refinadíssimos biltres, merecedores de todas as torturas inventadas pela justiça chinesa. É no fundo daquele vale, entre os destroços do comboio, que eles imaginam encontrar os quinze milhões de ouro e pedras preciosas. E vão querer apropriar-se do avultado tesouro, sem risco de serem surpreendidos, contando que virá a noite ajudá-los a consumir o seu nefando e monstruoso crime...

Pois muito bem! Desta vez os ladrões serão roubados, e espero em Deus que tamanha atrocidade não deixará de receber uma justa punição. Só eu estou ao fato do que se passou, mas irei falar, já que o infeliz Kinko não existe.

A minha resolução está tomada. Confessarei tudo, logo que tiver visto Zinca Klork. Tratarei de ir preparando



pouco a pouco a pobre menina. Convém que a notícia da morte do seu noivo a não surpreenda de chofre, causando-lhe uma impressão dolorosa. Aguardemos, pois, o dia de amanhã, e a nossa chegada a Pequim.

Em todo o caso, se por enquanto não devo falar com referência a Kinko, isso não impedirá que acuse desde já o celerado Faruskiar, o seu imediato Ghangir e os outros mongóis, tão infames como eles. Posso dizer que os vi entrar no furgão, que percebi distintamente o que diziam na plataforma, que ouvi os gemidos do maquinista e do fogueiro, mortos no seu posto, e que foi depois desse assassinio que atravessei os primeiros vagões, aconselhando os passageiros a que fugissem para a cauda do comboio.

Neste ponto PanChao toma calor...

De resto, como brevemente indicarei, outro que não eu, vendo as suas suspeitas confirmadas, se encarregará de mostrar quem era o meu ex-ilustre Faruskiar.

Acham-se atualmente reunidos em frente da locomotiva o major Noltitz, o barão germânico, o Sr. Caterna, Fulk Ephrinell, PanChao, Popof e mais uns vinte passageiros aproximadamente. Não será preciso repetir que a escolta chinesa, fiel às ordens recebidas, continua firme junto do tesouro, que por coisa alguma se atreveria a desamparar.

O bagageiro do furgão da cauda acaba de ir buscar os respectivos faróis, a cuja intensa luz se percebe facilmente o estado da locomotiva.

Se o comboio, que ia impelido por extrema velocidade, não parou de repente, ficando todo despedaçado, foi porque a explosão da caldeira só se deu na sua parte superior e na sua parte lateral. Como as rodas nada sofressem, a locomotiva pôde continuar a correr pelos trilhos tempo bastante para que a sua velocidade fosse progressivamente amortecendo. Desta circunstância resultou que o comboio veio a parar por si

mesmo, causando apenas aos passageiros um choque fortíssimo.

Da caldeira e seus acessórios só restam informes fragmentos. Desapareceu a chaminé, desapareceu a cúpula, desapareceu a caixa de vapor. Pelo chão não existem dela senão chapas rebentadas, tubos torcidos e partidos, cilindros desconjuntados, bielas amolgadas – verdadeiras chagas vivas num grande cadáver de aço.

Não é só a locomotiva que ficou inutilizada, o tender também não se acha em estado de servir, tem as suas caixas de água sem fundo e as reservas de carvão espalhadas pela via.

Quanto ao furgão de cabeça, é milagre que ele só tenha pequeníssimas avarias.

Em presença dos terríveis efeitos desta explosão, compreendo que não restasse ao moço romeno a menor probabilidade de salvação e que a morte o surpreendesse, desfazendo-o em mil pedaços. Por isso não é para estranhar que, tendo percorrido a linha numa distância de cem metros, nenhum indício encontrasse daquele pobre mártir!

Ao princípio, todos se conservam mudos perante o sinistro. Depois encetam-se entre uns e outros os comentários naturais.

– É mais que certo – considera um dos passageiros – que o maquinista e o fogueiro foram mortos pela explosão.

– Pobres homens! – suspira Popof. – Entretanto, ainda pergunto a mim mesmo como foi que o comboio se meteu pelo entroncamento de Nanquim, sem que eles dessem por isso?

– Com uma noite assim tão escura – lembra Fulk Ephrinell –, o maquinista provavelmente não pôde ver que estava feita a agulha.

– É a única explicação admissível – continua Popof. – Se o maquinista se apercebesse do perigo, teria feito

quanto pudesse para suspender a marcha do comboio, e a verdade é que o comboio ia correndo com uma velocidade assombrosa.

– Mas por que razão – interroga PanChao – estava aberto o entroncamento de Nanquim, quando ainda o viaduto de Tju se acha incompleto? Alguém, certamente, fez manobrar a agulha.

– É fora de dúvida – concorda Popof. – Houve provavelmente falta de cuidado.

– Ou antes requinte de malvadez – replica Fulk Ephrinell. – Na minha opinião, houve crime, e crime premeditado, para ocasionar a perda do comboio e a morte dos passageiros.

– E com que fim? – pergunta Popof.

– Com o fim de roubar o tesouro imperial – insiste Fulk Ephrinell. – É bom não esquecer que a existência de tantos milhões devia aguçar o apetite de muitos malfeitores.

Não foi para deitar mão a esse tesouro que o bando de KiTsang atacou o comboio entre Tchertchen e Tcharkalyk?

O ianque estava raciocinando com inexcedível bom senso.

– Pensa então o Sr. Ephrinell – tornou Popof – que, depois da agressão de KiTsang, outros malfeitores...

Até aqui o major Noltitz não tinha entrado na discussão. Ei-lo disposto, contudo, a interromper Popof, bradando em voz alta, de maneira que o ouvissem bem:

– Onde é que está o ilustre Faruskiar?

Todos se voltam e procuram saber o que é feito do administrador da Companhia.

– Onde é que está o seu companheiro Ghangir? – pergunta de novo o major.

Ninguém responde.

– Onde estão os quatro mongóis que ocupavam o último vagão? – prossegue o major.

Nenhum deles aparece.

Torna-se ainda a chamar pelo administrador da Companhia.

O administrador da Companhia não responde ao chamamento.

Popof entra no vagão onde ele costumava ir.

O vagão está deserto.

Deserto, não. Lá se vê, tranquilamente sentado no seu lugar, Sir Francis Trevellyan, que se mostra por completo alheio ao que se discute. Que interesse tem para este gentleman a discussão? Não estará ele dizendo de si para si que, nestes caminhos de ferro russo-chineses, tudo é incúria e confusão? Uma agulha aberta sem se saber por quem! Um comboio tomando uma linha por outra! Que péssima administração que é esta administração moscovita!

– Pois muito bem – exclama então o major Noltitz –, o criminoso que arremessou o comboio pelo entroncamento de Nanquim, o criminoso que pretendeu precipitá-lo no fundo do vale de Tju, para se apoderar do tesouro imperial, chama-se Faruskiar!

– Faruskiar?! – repetem várias vozes em coro.

E a maior parte dos passageiros recusa-se a tomar a sério a acusação formulada pelo major Noltitz.

– Como assim? – objeta Popof. – Pode-se lá desconfiar de um administrador da Companhia, que tão corajosamente se comportou durante o ataque dos salteadores e cujo chefe ele próprio estendeu morto a seus pés?

Chega o momento de também eu me explicar:

– O major diz a verdade – confirmo com veemência. – Foi esse Faruskiar quem tudo preparou.

E, no meio de uma geral estupefacção, narro o que sei, o que o acaso me fez ouvir e ver. Descrevo como pude surpreender o plano de Faruskiar e dos mongóis e como o tempo me faltou para impedi-lo. Calo, todavia, na

minha descrição, o que diretamente se relaciona com o moço romeno. Chegado o momento oportuno, eu me esforçarei para que lhe honrem devidamente a memória.

Às minhas palavras sucede um concerto uníssono de ameaças e maldições. Pois é possível que esse ilustre Faruskiar, esse majestoso mongol, esse denodado administrador da Companhia, que tamanha intrepidez mostrou em frente de KiTsang, não passe de um malvado?

Que remédio senão curvar a cabeça perante as minhas afirmações! Sim, eu vi... eu ouvi... e sustento que Faruskiar, promotor da catástrofe que esteve quase a destruir o nosso comboio, é o mais terrível facínora de toda a Ásia Central.

– Bem vê, Sr. Bombarnac, que as minhas suspeitas eram mais que fundadas – adverte-me à parte o major Noltitz.

– Tem razão, major – respondo eu –, e convenho sem falsa vergonha que me deixei iludir pelas maneiras distintas daquele excepcionalíssimo birbante.

– Amigo Claudius – ajunta o Sr. Caterna, que se havia aproximado de nós –, meta o caso do comboio num romance e verá como todos gritam contra a sua inverosimilhança.

Tem razão o Sr. Caterna, mas, por mais inverossímil que o caso pareça, não deixa de ser verdadeiro. De resto, exceto eu, que sei o que fez Kinko, todos os outros passageiros devem com fundamento supor que só um milagre poderia sustar a locomotiva à borda do abismo, por meio daquela ideia providencial.

Agora, que todo o perigo se desvaneceu, trata-se de tomar medidas imediatas para que os vagões do comboio entrem de novo na linha de Pequim.

– Se alguns dos senhores passageiros – alvitra Popof – se quisessem sacrificar...

– Presente um deles! – exclama o Sr. Caterna.

– Que é preciso fazer? – inquiri eu por meu turno.

– Ganhar a estação mais próxima – explica Popof –, a de Fuen-Chu, e telegrafar dali para a de Tai-Yuan, pedindo que nos enviem uma locomotiva de socorro.

– A que distância estamos nós de Fuen-Chu? – pergunta Fulk Ephrinell.

– Daqui até à agulha do entroncamento de Nanquim – elucida Popof – vão aproximadamente seis quilômetros, e desde a agulha até à gare de Fuen-Chu temos ainda uns cinco mais.

– Ao todo onze quilômetros – observa o major. – Questão de hora e meia de caminho para quem tenha boas pernas. Antes de três horas, pode a máquina, expedida de Tai-Yuan, estar engatada no nosso comboio. Por mim, estou pronto para partir já.

– E eu também – acode Popof. – Não seria mau talvez que fôssemos em número respeitável. Quem sabe se Faruskiar e os seus mongóis não nos sairão ao caminho?

– Tem razão, Popof – conclui o major Noltitz. – Convém até que vamos todos bem armados.

É de aproveitar o conselho, porque os bandidos não devem andar longe, uma vez que se dirigiam para o vale de Tju. Verdade é que, vendo eles malgrado o seu intento, só pensarão agora em se pôr a bom recato. Sendo apenas seis ou sete, se lhe juntarmos o tal Kardek da agulha, como ousariam atacar cem passageiros, não falando na escolta chinesa, que vem de guarda ao tesouro imperial?

Uns doze de entre nós, em cujo número figuram o Sr. Caterna, PanChao e eu próprio, se oferecem para acompanhar o major Noltitz. De comum acordo convencemos Popof a que não desamparasse o comboio, assegurando-lhe que tudo se arranjará discretamente em Fuen-Chu.

Armados pois de revólveres e punhais, partimos à uma hora e meia da manhã, seguindo a via férrea que

vai dar à bifurcação das duas linhas, com a rapidez que nos permite uma tão espessa obscuridade.

Em menos de duas horas, entramos na gare de Fuen-Chu, sem que houvésemos encontrado viva alma. Evidentemente Faruskiar deve ter mudado de caminho. É à Polícia chinesa que incumbe a obrigação de se apoderar deste velhaco e dos seus pouco honestos acólitos. Conseguirá ela o propósito? Desejo-o ardentemente, sem me atrever a esperá-lo.

Na estação de Fuen-Chu, o moço PanChao entende-se com o chefe da gare, que telegrafa para Tai-Yuan, pedindo urgentemente uma locomotiva, destinada ao entroncamento de Nanquim.

São três horas. O dia começa a nascer e nós vamos aguardar a locomotiva na bifurcação. Passados três quartos de hora, ouvem-se ao longe uns silvos, anunciando a sua chegada. A locomotiva estaca, justamente no ponto de ligação das duas linhas.

Desde que subimos para o tênder, onde nos acomodamos conforme pudemos, a locomotiva toma a linha do nosso comboio.

A luz da madrugada é já bastante para nos deixar abranger com a vista um grande rio. Sem dizer palavra começo a investigar o terreno em busca do infeliz Kinko. Nem vestígios do seu cadáver diviso!

Como a locomotiva não pode ir colocar-se na cabeça do comboio, por não haver neste sítio dupla via nem placa rotatória, decide-se que ela se engate à cauda e puxe os vagões até à bifurcação, deixando-se de banda a máquina e o tênder inutilizados. Por efeito desta combinação, o furgão onde ia a caixa do pobre romeno – despejada atualmente! – vem agora na extremidade do comboio.

Dá-se o sinal da partida e meia hora depois alcançamos a agulha da grande linha de Pequim.

Felizmente, não há precisão de voltar a Kai-Tong – o que nos evita hora e meia de atraso. Antes de transpor a agulha, foi a locomotiva tomar posição, no sentido de Fuen-Chu, depois, empurraram-se os vagões, cada um por sua vez, e, quando todos já se achavam da parte de lá da bifurcação, organizou-se definitivamente o comboio nas suas condições normais. Às cinco horas da manhã já nós corríamos com velocidade regulamentar pela província de Petchili.

Nada tenho a dizer deste último dia de viagem, durante o qual o nosso maquinista chinês não pensou em recuperar o tempo perdido – devo fazer-lhe essa justiça. Mas, se algumas horas a mais ou a menos pouca importância têm para nós, o mesmo não poderá dizer o barão Weisschnitzerdörfer, que muito deseja tomar em Tien-Tsin o pacote de locoama.

E, de fato, quando chegamos, pelo meio-dia, a Tien-Tsin, havia já três quartos de hora que levantara ferro o pacote, de sorte que se o barão germânico, rival das Bly e das Bisland, saltou na plataforma da gare, foi só para saber que o dito pacote saía naquele momento a barra do Pei-Ho, fazendo-se prontamente ao largo.

Desventurado viajante! Ninguém estranhe pois que o nosso comboio seja alvo de uma trovoadas de pragas teutônicas, lançadas de bombordo e de estibordo, como diria o Sr. Caterna. E, francamente, sobram motivos ao barão para praguejar com violência na sua língua materna!

Demorámo-nos apenas um quarto de hora em Tien-Tsin. Que os leitores do Século XX me desculpem, se não pude visitar aquela cidade de quinhentos mil habitantes, nem ver a sua parte chinesa com os respectivos templos, nem o bairro europeu, onde se concentra o movimento comercial, nem os cais do Pei-Ho, constantemente coalhados de centenas de juncos. O culpado de semelhante falta foi esse ignóbil Faruskiar. E, por assim



me haver estorvado no exercício das minhas funções, bom será que as justiças do Filho do Céu lhe reservem os mais cruéis suplícios empregados em toda a China!

Nenhuma ocorrência veio interromper as últimas horas do nosso percurso. O que me aflige é a ideia de que não levo comigo o desgraçado Kinko e de que vai desocupada a sua caixa. E pedira-me ele que o acompanhasse até casa de Zinca Klork! Por que modo informarei eu a pobre menina de que o seu noivo não chegou à gare de Pequim?

Enfim, tudo neste mundo acaba, até uma viagem de seis mil quilômetros pela linha do Grande Transasiático, e, depois de treze dias, contados hora a hora, faz o nosso comboio a sua última paragem às portas da capital do vasto império chinês.

## Capítulo XXVI

– Pequim! – anuncia Popof. – Queiram os senhores passageiros sair das carruagens. A esta indicação do condutor do comboio responde o Sr. Caterna com um rotacismo verdadeiramente parisiense:

– Cá recebi, não era pressa.

E todos saltaram para a plataforma da gare.

São quatro horas da tarde.

Para pessoas fatigadas, que trazem trezentas e doze horas de viagem, não é esta a melhor ocasião de visitar a cidade, ou antes as quatro cidades, metidas umas nas outras. De resto, não há de ser o tempo que me há de faltar para isso, pois tenciono prolongar a minha estada em Pequim por espaço de algumas semanas.

O mais necessário é achar um hotel onde possa instalar-me de um modo razoável. À vista de informações obtidas, parece-me que o Hotel dos Dez Mil Sonhos, próximo da gare, reúne condições de comodidade muito em relação com os nossos hábitos do Ocidente.

Reservarei para amanhã a visita que me cumpre fazer a Zinca Klork. Espero chegar a casa daquela menina muito antes de lhe ter sido entregue a caixa, e chegarei até cedo de mais, visto que se trata de informá-la acerca da morte do seu noivo.

Não me despeço do major Noltitz porque o major vai residir no mesmo hotel que eu escolhi.

Também me não despeço dos cônjuges Caterna, que escolheram igual hospedagem, assentando em demorarem-se uns quinze dias em Pequim, antes da sua partida para Xangai.

PanChao e o Dr. Tio-King entram para uma carruagem, que os aguardava na gare, a fim de os conduzir ao palácio habitado pela família do moço chinês. Havemos

de tornar a ver-nos, porém. Amigos não se separam por meio de simples cumprimentos, e o aperto de mão que dou a PanChao, quando descemos do vagão, não será decerto o último.

Fulk Ephrinell e Mrs. Ephrinell não tardam também a deixar a gare para irem ocupar-se dos seus negócios – o que os obriga a preferir um hotel no bairro comercial do recinto chinês. Contudo, manda a cortesia que os não deixemos partir sem lhes apresentarmos as nossas homenagens. É por isso que o major Noltitz e eu nos aproximamos deste par interessante, com o qual trocamos as delicadezas de uso em casos tais.

– Enfim – observo eu a Fulk Ephrinell –, os quarenta e dois caixotes da casa Strong Bulbul & C.a cá estão em Pequim, são e salvos. Confessemos, entretanto, que a explosão da nossa locomotiva esteve por um triz a deixar furados os seus dentes postiços.

– Assim é, Sr. Bombarnac – responde o americano –, escaparam de boa os meus dentes. Que episódios desde a nossa saída de Tbilisi! Decididamente, a viagem do Grande Transasiático foi muito menos insípida do que em rigor eu supunha.

– Sem contar – acrescenta o major Noltitz – que foi também durante ela que o Sr. Ephrinell, se me não engano, efetuou o seu casamento.

– "Wait a bit". Perdão, meus senhores... estamos com alguma pressa.

– Não seremos nós que os demoremos – acudo eu. – Creia, porém, Sr. Ephrinell, creia, porém, minha senhora, que fazemos os mais sinceros votos para que possamos tornar a ver-nos.

– Certamente, meus senhores, até outra vez – confirma a inglesa "americanizada", mais seca e mais esguia no fim da viagem que no princípio dela.

Depois, voltando-se para o consorte:

– Devo ponderar-lhe, Sr. Ephrinell, que não posso perder tempo.

– Nem eu tampouco, Mrs. – replica-lhe sacudidamente o ianque.

Sr. Ephrinell! Mrs.! Que cerimonioso tratamento! Já se não falam pelos seus nomes próprios?

E, em seguida, transpõem ambos a porta da gare, sem que um pense em oferecer o braço ao outro. Singulares noivos! Está-me parecendo que o corretor de dentes deve ter tomado para a direita e a corretora de cabelo para a esquerda. Por fim de contas, que tenho eu com isso? Eles que lá se avenham como entenderem melhor.

Resta ainda o meu número 8, Sir Francis Trevellyan, a personagem muda que não proferiu uma única palavra durante a peça, quero dizer, durante a viagem. Contudo, ser-me-ia agradável ouvir o som da sua voz, ainda que mais não fosse senão por alguns instantes.

Se as minhas previsões não falham, é agora que se me proporciona essa ocasião.

Efetivamente, o fleumático gentleman avança, espraçando o seu olhar desdenhoso por todo o material da estação. Da sua charuteira de couro amarelo acaba de tirar um charuto. Mas, ao sacar do bolso a caixa de fósforos, reconhece que ela está vazia.

Precisamente, eu conservo aceso o meu charuto – um havano de marca superior, que estou fumando com a satisfação beatífica de um verdadeiro amador e também com a saudade de quem não encontrará em toda a China tabaco de tão excelente qualidade.

Sir Francis Trevellyan atentou no ponto rubro da extremidade do meu charuto e dirige-se para mim.

Julgo com razão que vai pedir-me fogo, ou antes "luz", como dizem os Ingleses, e fico esperando pelo tradicional "some light".

O gentleman limita-se, porém, a estender a mão, e eu apresento-lhe maquinalmente o meu charuto.

O gentleman pega-lhe com o polegar e o indicador, sacode com o mínimo a cinza branca, e, a seguir, acende o seu. Então, chego a persuadir-me de que, se lhe não ouvi o "some light", não deixarei de lhe ouvir o "thank you, sir".

Mas qual! Extraídas do seu charuto as primeiras fumaças, Sir Francis Trevellyan atira com o meu descuidadamente para o chão. Depois, sem fazer o mais leve aceno de cabeça, toma para a esquerda, como verdadeiro londrino, e afasta-se da gare, caminhando a passos lentos.

Por que foi que me deixei ficar calado? Não posso dizê-lo. Sei apenas que não me ocorreu uma única frase, uma única expressão de protesto ou desagravo. Sentime estúpido, atônito, desconcertado, perante aquela imprevista e ultra britânica descortesia, que provocou por parte do major Noltitz a mais estrepitosa gargalhada.

– Ah! Se torno a encontrar-me com o malcriado!

Infelizmente, nunca mais pus a vista em cima deste Sir Francis Trevellyan, de Trevellyan-Hall, Trevellyanshire.

Meia hora depois, estávamos instalados no Hotel dos Dez Mil Sonhos, onde os cônjuges Caterna nos haviam precedido e onde nos foi servido um jantar preparado segundo as regras da fantasiosa cozinha chinesa. Terminada a refeição durante a segunda vigília – para me servir da linguagem do país –, fui deitar-me numa cama demasiadamente estreita, colocada no meio de um quarto demasiadamente desconfortado, sem que por isso deixasse de dormir, senão o sono dos justos, pelo menos o sono dos derreados – o que vem a dar na mesma.

Só acordei às dez horas da manhã, e talvez continuasse a dormir indefinidamente se me não acudisse ao espírito que tinha a desempenhar uma espinhosa missão. E que missão! Apresentar-me na

Avenida Chá-Cuá, antes de a funesta caixa ser entregue à sua destinatária, Zinca Klorck.

Levantei-me, portanto. Ah! Se Kinko ainda vivesse, eu teria voltado à gare, teria assistido, como prometera, à descarga da caixa, teria vigiado pela sua arrumação num carro de transportes, teria seguido esse carro até à Avenida Chá-Cuá, e, uma vez ali chegado, ter-me-ia também prestado a levar a dita caixa para os aposentos da bela romena. E que dupla expansão de alegria, quando o embocetado, libertando-se do seu encerro, se fosse lançar nos braços da sua estremecida noiva!

Mas não! Quando descarregarem a caixa, estará ela tão vazia como um coração donde o sangue já tenha desaparecido há muito.

Saio do Hotel dos Dez Mil Sonhos pelas onze horas, chamo um desses trens chineses que se assemelham a palanquins com rodas, indico a morada de Zinca Klorck e parto imediatamente.

Como se sabe, entre as dezoito províncias da China, a de Petchilí é a que ocupa situação mais setentrional. Composta de nove departamentos, tem por capital Pequim, ou Chim-Kin-Fu, designação chinesa que quer dizer: "cidade de primeira ordem, obedecendo ao Céu".

Ignoro se esta capital obedece ao Céu, mas o que posso afirmar é que ela obedece às leis da geometria retilínea. São quatro cidades em esquadria, ou retangulares, encaixadas umas nas outras: a cidade Chinesa contendo a cidade Tártara, esta contendo a cidade Amarela ou Hung-Tching, e esta contendo a cidade Vermelha ou Tsenkai-Tching, isto é, a cidade interdita. Neste recinto simétrico de seis léguas, existem mais de dois milhões de habitantes: tártaros e chineses, a quem chamam os germanos do Oriente, sem falar em alguns milhares de mongóis e tibetanos.

Que o movimento dos transeuntes pelas ruas é enorme, percebo eu à vista dos obstáculos que encontra

a minha carruagem a cada passo. São vendilhões ambulantes, pesadas carretas cheias de carga e diversos mandarins acompanhados pelos seus cortejos ruidosos. E não incluo neste vaivém ensurdecedor os detestáveis cães vadios – metade chacais, metade lobos–, de aspecto gafento, dorso pelado, olhar torvo e dentes aguçados, que só se alimentam de imundos detritos e que odeiam os estrangeiros. Felizmente que não vou a pé e que nada tenho que fazer na cidade Tártara, nem na cidade Amarela, nem mesmo na cidade Vermelha, onde não é lícito penetrar.

A cidade Chinesa, aquela em que me encontro, forma um paralelogramo retângulo, dividido de norte a sul pela Grande Avenida, que vai da Porta Hung-Ting à Porta Tien, e atravessado de leste a oeste pela Avenida Chá-Cuá, que vai da porta deste mesmo nome à Porta Cuan-Tsá. Com semelhante orientação, nada mais fácil que achar a morada de Zinca Klork, mas também nada mais difícil que deitar até lá, em consequência do grande movimento das ruas.

Um pouco antes do meio-dia, chego enfim ao meu destino. A carruagem para defronte de um prédio de modesta aparência, habitado por artistas, que trabalham em casa, e em especial por estrangeiros, como se depreende de uma tabuleta ali afixada.

É no primeiro andar, cuja grande sacada olha para a avenida, que reside a bela romena. A noiva do infeliz Kinko aprendeu em Paris, como já se disse, a profissão de modista, que veio depois exercer em Pequim, onde já conta um certo número de freguesas.

Subo ao primeiro andar. Leio o nome de Zinca Klork por cima de uma porta. Bato. Convidam-me a entrar.

Eis-me na presença de uma rapariga realmente encantadora. Vejo que o noivo não lhe exagerava as qualidades. Deve ter vinte e dois a vinte e três anos, é loira, de olhos pretos, cor indicativa do tipo romeno,

possui formas graciosas e uma fisionomia tão risonha como atraente. Compreende-se que esteja alegre. Pois não deve ela saber já que, a despeito de todas as peripécias da viagem, o comboio do Grande Transasiático está na gare desde a véspera, e que, de um momento para o outro, lhe vai o noivo entrar pela porta dentro?

E serei eu, com uma palavra só, que irei apagar esta alegria, extinguir este sorriso!

Zinca Klork mostra-se muito surpreendida ao ver um desconhecido no limiar da sua porta. Como viveu muitos anos em França, não lhe custa a reconhecer no desconhecido um francês, e pergunta-me qual o motivo da minha visita.

Preciso de medir bem o alcance das respostas para não expor a pobre modista a uma crise terrível e perigosa.

– É à Sra. Zinca Klork que tenho o gosto de falar?

– Sabe o meu nome? – interroga ela.

– Sei. Sou um dos passageiros que ontem chegaram pelo Grande Transasiático.

Zinca Klork empalidece, perturba-se e abaixa os bonitos olhos. Parece que receia alguma complicação. Suspeitará ela que se descobrisse a existência de Kinko dentro da caixa e que, por causa disso, o tenham já prendido e levado para a cadeia?

Para lhe dissipar apreensões, apresso-me a ajuntar:

– Minha senhora... circunstâncias houve que me puseram ao fato da viagem de certo moço romeno...

– De Kinko... do meu querido Kinko? Deram então com ele? – pergunta a modista com voz trémula.

– Não deram – atalho, embaraçado. – A não ser eu, ninguém mais soube das condições da sua viagem. Tive ocasião de o ver a miúdo no seu furgão, durante a noite.

Com o tempo vieram a estabelecer-se entre nós verdadeiras relações de intimidade. Até cheguei por vezes a , levar-lhe algumas provisões.



– Receba os meus agradecimentos – volve Zinca Klork, apertando-me as mãos. – Tendo um francês junto de si, Kinko devia estar certo de que, longe de ser atraído, seria até protegido. Renovo-lhe os meus agradecimentos.

Cada vez me sinto mais aterrado com a ideia do que urge dizer a esta rapariga.

– E ninguém teve a menor desconfiança com respeito a Kinko? – pergunta-me ela de novo.

– Ninguém.

– Que quer, meu senhor? Infelizmente, não somos ricos. Kinko em Tbilisi não ganhava muito, e eu, aqui, ainda não tinha bastantes economias para lhe poder pagar o preço da passagem. O essencial é ele ter vindo, e, desde que se lhe depare trabalho, porque é um bom oficial de estofador, nós trataremos de indemnizar a Companhia.

– Decerto... decerto...

– Porque o nosso casamento estava dependente da sua chegada. Kinko adora-me e eu pago-lhe na mesma moeda. Foi em Paris que nos conhecemos, e, como éramos patrícios, depressa o conhecimento criou raízes. Kinko era tão delicado e atencioso comigo!

Por isso, quando ele se estabeleceu em Tbilisi, tanto lhe pedi que viesse viver na mesma terra onde eu estava que o bom do rapaz, para me ser agradável, deliberou fazer a viagem encerrado numa caixa. Que de incómodos, contudo, a que ele se sujeitou!

– Não tantos como julga, minha senhora.

– Ainda bem! E agora com que prazer eu satisfarei as despesas do seu transporte!

– Sim... sim... as despesas...

– A caixa deve estar a chegar, pois não deve?

– Certamente... por todo o dia de hoje... Já não sei que responder.

– O nosso casamento – continua Zinca Klork – há de fazer-se logo que estejam preenchidas certas formalidades. Se não receasse abusar da sua benevolência, rogar-lhe-ia o favor e a honra de assistir a esse ato.

– -Com muito gosto. Já o prometi ao meu amigo Kinko.

Pobre rapariga! Eu não posso por mais tempo deixá-la nesta situação. É forçoso que lhe diga toda a verdade.

– Minha senhora... Kinko...

– Foi ele que lhe pediu para me prevenir da sua chegada?

– Foi ele, foi. Mas, como deve compreender, depois de um percurso tão longo, Kinko acha-se bastante fatigado.

...

– Fatigado?

– Sossegue, minha senhora, não há razão para se assustar...

– Estará ele doente?

– Sim... um tanto doente...

– Nesse caso, corro ao seu encontro. Desejo vê-lo. Peço-lhe, senhor, que me acompanhe até à gare.

– Seria uma imprudência, minha senhora. O melhor é não sair de casa.

Zinca Klork encara-me fixamente.

– A verdade, senhor, diga-me toda a verdade! – exclama ela. – Suplico-lhe que nada me oculte... Kinko...

– Infelizmente, minha senhora, tenho a comunicar-lhe uma triste nova...

Zinca Klork está quase desfalecida. Tremem-lhe os lábios. Só a custo pode falar.

– Descobriram-no, já vejo! – balbucia ela. – Não passou despercebida a fraude! Prenderam-no certamente!

– Prouvesse a Deus que só fosse isso! Minha senhora... deram-se durante a viagem acidentes muito

graves. O nosso comboio correu um grande risco... Uma terrível catástrofe...

– Está morto o meu Kinko! Morto! Morto!

A desgraçada Zinca deixa-se cair numa cadeira e – para empregar a fraseologia metafórica dos Chineses – "as suas lágrimas deslizam como a chuva por uma noite de Outono". Nunca, na minha vida, assisti a uma situação mais aflitiva. Contudo, eu não devo deixar a pobre Zinca debaixo desta dolorosa impressão. Parece que vai desmaiar.

Não sei que fazer. Tomo-lhe ambas as mãos e repito:

– Vamos... vamos... tenha coragem!

Neste momento, sente-se um grande tumulto em frente da casa. Ouvem-se gritos, partindo de vários pontos, e um confuso sussurro de vozes, dentre as quais se destaca uma que me fere a atenção.

Santo Deus! Não me engano! É a voz de Kinko! Distingo-a perfeitamente! Estarei eu alucinado?

Zinca Klork levanta-se e precipita-se em direção à janela, que abre de par em par. Eu sigo-a de perto, começando com ela a olhar para a rua.

Junto da porta, acha-se parado um carro de transportes. A caixa, com as suas múltiplas inscrições: Alto, Baixo, Frágil, Espelhos, Evitar a humidade, está caída no chão e meio despedaçada. Quando iam para descarregá-la o carro que a conduzia sofreu o embate de uma grande carreta. Em consequência desse embate, a caixa rolou por terra e, desconjuntando-se, fez saltar Kinko para fora, como se fosse o boneco de uma caixa de surpresas, ao levantar-se a tampa.

Custa-me a acreditar o que os meus olhos estão vendo! Pois é crível que o moço romeno, o meu pobre amigo, não morresse na explosão? Não morreu! Ouço da sua própria boca a história do que se passou.

Depois de ter sido arremessado para a linha, na ocasião em que a caldeira explodia, ficou primeiro sem

dar acordo de si. A seguir, vendo que não estava ferido – o que parece um verdadeiro milagre–, conservou-se a distância até ao momento em que, ninguém reparando nele, pôde novamente voltar para o furgão. A sua reinstalação na caixa só se efetuou depois de eu ter ido ali procurá-lo inutilmente. E eis o motivo por que cheguei a convencer-me de que Kinko fora uma vítima da catástrofe.

Vejam como a sorte se compraz em transtornar as melhores combinações! Realiza um homem um percurso de seis mil quilômetros de caminho de ferro, escondido numa caixa entre fardos de bagagem, consegue escapar a perigos sérios, como um assalto de bandidos e uma explosão de locomotiva, e, no fim de tudo isto, vem um estúpido acidente, uma colisão entre dois veículos numa rua de Pequim – e lá perde esse homem todas as vantagens colhidas durante a sua arrojada viagem!

O condutor do carro pôs-se a berrar à vista do ser vivo que de repente surdiu da caixa. Os seus berros atraem ondas de povo, a fraude torna-se conhecida e, para remate do tumulto, acode também a Polícia, que lança mão do pobre Kinko. E que há de ele fazer, se não sabe uma palavra de chinês e se só tem para se explicar a deficiente linguagem dos gestos? Por isso ninguém chega a percebê-lo. Também, que explicações poderia ele dar para atenuar a sua fraude?

Zinca Klork e eu achamo-nos ao lado de Kinko.

– Zinca! Minha boa Zinca! – suspira ele, ao ver-se preso, apertando a noiva de encontro ao peito.

– Kinko! Meu querido Kinko! – responde Zinca, misturando com as dele as suas lágrimas.

– Sr. Bombarnac! – grita o desventurado rapaz, que só na minha intervenção tem esperança.

– Não desanime, Kinko – brado-lhe eu –, e confie em mim. O melhor de tudo é vermo-lo com vida, quando cuidávamos que estava morto.

– É verdade que não morri – murmura ele. – Mas esta desgraça não vale menos que a morte!

Completo engano! As desgraças nada valem comparadas com a morte, ainda quando esteja iminente a cadeia e, com especialidade, a cadeia chinesa. E é para a cadeia que, apesar dos rogos de Zinca e das minhas próprias exclamações, que ninguém percebe, os agentes da Polícia arrastam o pobre rapaz, acossado pelas vaias e motejos da ignara multidão!

Mas eu, que não estou preso, prometo velar por ele. Sim... irei protegê-lo, ainda que tenha, para o salvar, de revolver céu e terra!

## Capítulo XXVII

Nunca a expressão "naufragar dentro do porto" foi tão justificada como agora, e creio que ninguém me acusará se dela me sirvo nestas circunstâncias. Todavia, pelo fato de um navio estar em perigo, já depois de fundeado, não se depreende que ele soçobre. Lá que a liberdade de Kinko se torne um tanto problemática, se vierem a falhar os meus esforços e os dos nossos companheiros de viagem, de acordo. Mas, acima de tudo, Kinko está vivo, e isso é o essencial.

Urge, porém, não desperdiçar um só instante, porque se a justiça chinesa deixa muito a desejar como instituição, sabe, contudo, assinalar-se pela extrema rapidez das suas deliberações. Tão depressa apanha um delinquente como esse delinquente é enforcado. Ora, são tais processos expeditivos que nós não queremos ver aplicados ao moço romeno.

Ofereço, pois, à noiva de Kinko o meu braço, convidando-a a entrar na carruagem, e sigo com ela, sem demora, para o Hotel dos Dez Mil Sonhos.

Encontro ali o major Noltitz, os cônjuges Caterna e, graças ao mais feliz dos acasos, o moço PanChao, desembaraçado por completo do Dr. Tio-King. Estou plenamente convencido de que PanChao não se negará a ser nosso intérprete perante as autoridades chinesas.

E, na presença da lacrimosa Zinca, informo então os meus companheiros de tudo que se refere ao seu noivo, de como foi que ele empreendeu o transporte dentro de uma caixa e de como tive ocasião de o conhecer durante a viagem. Acentuo que, se Kinko defraudou a Companhia do Grande Transasiático, deixando de pagar o seu bilhete, foi também, devido a esse fato, que ele evitou a nossa morte nos abismos do vale de Tju...

E pormenorizo todos os acontecimentos, que só por mim são conhecidos. Se fui eu que surpreendi o bandido do Faruskiar, quando ele ia cometer o seu crime, foi Kinko, exclusivamente, quem, arriscando a sua vida com uma coragem e um sangue-frio admiráveis, carregou de combustível a fornalha da locomotiva, se agarrou às alavancas das válvulas e deu lugar à paragem do comboio, fazendo ir a máquina pelos ares.

Que série de exclamações de espanto, ao findar a minha narrativa! Extasiado e movido por um impulso de reconhecimento um pouco teatral, o Sr. Caterna brada logo:

– Viva o bravo Kinko! Seja condecorado o nosso herói!

Enquanto, porém, o Filho do Céu se não lembra de conceder a Kinko a Ordem de um Dragão Verde qualquer, a Sra. Caterna chama para junto de si Zinca Klork, toma-lhe as mãos e abraça-a efusivamente, sem poder reprimir copiosíssimas lágrimas. Pode calcular-se o interesse que manifesta a dugazon por este romance de amor, tão desastrosamente interrompido no seu último capítulo!

Mas vamos ao mais urgente e, como indica o Sr. Caterna: "Todos em cena para o quinto!" – quer dizer,

para o quinto ato, que é quando em geral se desenrola o enredo dos dramas.

– O que não se admite é que deixemos condenar esse corajoso rapaz – observa o major Noltitz. – Devemos ir quanto antes procurar o diretor do Grande Transasiático e, logo que o ponhamos ao fato do sucedido, será ele o primeiro a impedir as diligências da justiça.

– Decerto – insisto eu –, pois não se pode negar que foi Kinko, pela sua temeridade, quem salvou o comboio e todos os passageiros.

– Não falando do tesouro imperial – acrescenta o Sr. Caterna –, desse montão de milhões destinados a Sua Majestade Chinesa!

– Tudo isso assim é – pondera PanChao. – Infelizmente, a Polícia levou Kinko para a cadeia, e das cadeias do Celeste Império dificilmente se sai.

– Apressemos-nos, pois – advirto eu. – Vamos ter quanto antes com o diretor da Companhia.

– Vejamos – acode a Sra. Caterna. – E se nós nos quotizássemos para reembolsar o custo da passagem de Kinko?

– É digna de ti essa ideia, Carolina – aprova o Sr. Caterna, levando as mãos aos bolsos do colete.

– Ah! Meus queridos senhores! – exclama Zinca Klorck, com os olhos cheios de pranto. – Por quem são... salvem o meu Kinko! Poupem-no às consequências de uma condenação!

– Descanse, descanse, queridinha – replica a Sra. Caterna –, que o seu noivo há de ser salvo. E até, se for preciso, daremos uma representação em seu benefício...

– Bravo, Carolina, muito bem! – aplaude o Sr. Caterna com todo o calor de um chefe de claue.

Deixamos a bela romena entregue aos carinhos tão exagerados como sinceros da excelente dugazon. A Sra. Caterna declara que não se apartará de Zinca Klorck, que a estima já como filha e que a defenderá com todos os

extremos de uma verdadeira mãe. Depois, eu, o major Noltitz, o Sr. Caterna e PanChao voltamos à gare, onde se acha instalada a Direção do Grande Transasiático.

O diretor está no seu gabinete e, a um pedido de PanChao, somos logo introduzidos junto dele.

É um chinês em toda a significação da palavra, conhecedor profundo das mais fúteis particularidades administrativas, um funcionário agarrado aos bolorentos processos da rotina, e, podem acreditar-me, capaz neste ponto de dar lições a todos os seus colegas formalistas da velha Europa.

PanChao esclarece-o acerca do assunto e, como ele compreende correntemente o russo, eu e o major Noltitz podemos tomar parte na discussão.

Porque, Efetivamente, houve discussão. Este chinês singularíssimo atreve-se a sustentar que o caso de Kinko é um caso dos mais graves. Uma fraude efetuada em tais condições, uma fraude que se exerce num percurso de seis mil quilômetros, uma fraude que faz perder à Companhia um milhar de francos, uma fraude que pode prejudicar os dividendos dos acionistas, uma fraude que...

PanChao atalha as enfadonhas considerações do diretor, retorquindo-lhe que tudo isso será verdade, mas que os prejuízos teriam assumido muito maiores proporções se o defraudador não fosse no comboio e não tivesse, com risco da própria vida, salvado o material da Companhia e a existência dos passageiros.

É incrível o que depois se passou! Este jarrão de porcelana chega a ponderar que, dadas certas circunstâncias, pode não ser um caso deplorável a perda de cem pessoas!

É isso! Conhecemos de há muito estes mesquinhos pontos de vista! Percam-se as colônias, morram todos os passageiros de um comboio, mas salvem-se os princípios!



Em conclusão, nada pudemos obter daquele cabeçudo! A justiça terá de seguir os seus trâmites contra o defraudador da Companhia!

Retiramo-nos desalentados, enquanto o Sr. Caterna despeja sobre o crânio polido do imbecil diretor as numerosas locuções do seu fértil vocabulário de bordo dos navios e dos palcos de teatro.

Que fazer?

– Meus amigos – pondera PanChao –, eu sei como as coisas correm em Pequim e no Celeste Império. Entre a prisão de Kinko e a sua apresentação ao juiz do bairro, que tem de julgar delitos deste gênero, não mediarão talvez duas horas. O caso é melindroso, porque, além da cadeia, podem também condenar o rapaz à bastonada.

– À bastonada! – grita o nosso trial. – Pois vão fazer ao nosso salvador o que fazem ao idiota do Zizel no Se eu fosse rei?

– Exatamente – confirma PanChao.

– É preciso impedir semelhante barbaridade – sustenta o major Noltitz.

– Ou diligenciar, pelo menos que a não ponham em execução – acrescenta PanChao. – Lembro, portanto, que vamos já daqui ao tribunal, onde tentarei advogar a causa do nosso romeno. E a face eu perca se não conseguir tirar Kinko do mau lance em que se vê.

É o que há de melhor a fazer, -é até o único partido que se pode tomar. Saímos da gare, metemo-nos numa carruagem e, vinte minutos depois, estávamos defronte de um casinhoto de triste aparência – onde funciona o tribunal do bairro.

Acumula-se ali a multidão. A história de Kinko divulgou-se. Sabe-se que alguém se fez transportar dentro de uma caixa, num furgão do Grande Transasiático, e que esse alguém realizou de graça a viagem desde Tbilisi a Pequim. Todos querem ver o defraudador, todos querem examinar lhe as feições.

Ignora-se ainda por completo que esse defraudador foi simplesmente um herói!

Lá está o nosso destemido companheiro entre dois agentes carrancudos e amarelos – tão amarelos como duas gamboas. Estes cães de fila de bom grado conduzirão de novo o preso para a cadeia e até aí lhe aplicarão algumas dúzias de bastonadas nas plantas dos pés, se a sentença do juiz incluir esse agravamento de pena.

Kinko mostra-se confuso e envergonhado – o que me não surpreende, pois são os mais temerários os que menos resolução têm, passado o perigo. Entretanto, desde que me viu com os meus companheiros, a sua fisionomia iluminou-se, como banhada -por um clarão de esperança.

Ao entrarmos no tribunal, o condutor do carro, auxiliado pelo testemunho dos agentes da Polícia, estava fazendo o seu depoimento perante um estafermo de óculos, que abanava a cabeça de uma maneira pouco tranquilizadora para Kinko. De resto, ainda mesmo que o acusado estivesse tão inocente como um recém-nascido, difícil lhe seria defender-se, por não saber uma só palavra de chinês.

É neste ponto que PanChao intervém. O juiz conhece-o e olha para ele, sorridente.

PanChao é filho de um rico negociante de Pequim muito considerado como fornecedor dos estabelecimentos de chá Tung-Tien e Sung-Fu-Cao. Por isso os movimentos de cabeça que o juiz faz tomam um aspecto da mais simpática significação.

É realmente para admirar o tom patético e veemente que o nosso moço advogado emprega na sua defesa! PanChao prende as atenções do juiz, comove o auditório com a narração da viagem, descreve as diferentes peripécias e oferece-se para indemnizar a Companhia por tudo a que ela se julgue ter direito.

Infelizmente, o juiz não admite o que se propõe... Houve um prejuízo material, como também houve um prejuízo moral, e por um lado o prejuízo material, por outro o prejuízo moral...

Neste ponto PanChao toma calor, interrompendo o juiz. Se bem que não entendamos uma palavra do seu discurso, pressentimos que ele se refere à coragem de Kinko e ao sacrifício da sua vida em proveito da dos passageiros. Finalmente, como supremo argumento, PanChao alega que foi o seu cliente quem salvou o tesouro do Filho do Céu. Perdida eloquência, baldados esforços! Todas as razões apresentadas se quebram perante a implacável teimosia deste juiz, que talvez não tenha em toda a sua carreira absolvido dez acusados. Digna-se, é certo, poupar ao delinquente a pena das bastonadas, mas aplica-lhe seis meses de cadeia, com indemnização de perdas e danos a favor do Grande Transasiático. Em seguida, a um gesto desta máquina de condenações, os polícias conduzem o pobre Kinko para fora do tribunal.

Que os leitores do Século XX não deplorem condoídos a sorte do moço romeno. Embora tenha de sacrificar cem linhas de reportagem, prefiro declarar desde já que tudo se pôde conciliar a contento geral.

No dia seguinte, Kinko fez a sua entrada triunfal na casa da Avenida Chá-Cuá, onde nos achamos todos reunidos e onde a Sra. Caterna continua dispensando a Zinca Klorck verdadeiros afagos maternais.

As gazetas não deixaram de se referir ao assunto. O Chi-Bao, de Pequim, e o Chinese-Times, de Tien-Tsin, inseriram artigos reclamando o perdão do moço romeno. Estas vozes de clemência subiram até ao trono do Filho do Céu, que houve por bem conceder-lhes a sua imperial atenção. Além disso, PanChao fizera chegar às mãos de Sua Majestade um memorial descrevendo os incidentes da viagem e demonstrando que, sem a dedicação de

Kinko, todo o ouro e pedras preciosas do tesouro imperial estariam agora em poder de Faruskiar e da sua quadrilha. E, por Buda!, semelhante ação valia bem alguma coisa que se não parecesse com seis meses de cadeia!

Decerto. Semelhante ação valeu quinze mil taéis – mais de cem mil francos – que, num acesso de generosidade, o Filho do Céu mandou entregar a Kinko, perdoadando-lhe igualmente a pena em que fora condenado.

Desisto de contar o júbilo, a satisfação, a doida alegria que esta notícia, trazida pelo próprio Kinko, despertou em todos nós e muito particularmente na bela Zinca Klork. Situações tais não se exprimem em língua conhecida, nem mesmo em língua chinesa, embora esta se preste admiravelmente às mais caprichosas metáforas.

E, agora, consintam os assinantes do Século XX que eu acabe com os meus companheiros de viagem, cujos números figuraram na minha carteira de repórter.

Números 1 e 2: Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett. Não tendo vindo a acordo, com relação à parte dos lucros estabelecidos na sua associação matrimonial, divorciaram-se três dias depois de estarem em Pequim. Foi como se não se tivessem casado, durante a viagem do Grande Transasiático, e Mrs. Ephrinell ficou sendo novamente Miss Horatia Bluett. Que a divina graça do Altíssimo conceda à esguia corretora grande colheita de cabelo, ceifado nas cabeças chinesas, e permita ao sagaz corretor adornar de dentes postiços todos os queixos existentes no vasto Império do Meio.

Número 3: o major Noltitz. Anda superintendendo os trabalhos do hospital que veio fundar em Pequim, por conta do Governo russo. Quando souo a hora de me despedir dele, reconheci que deixava nestas longínquas paragens um verdadeiro amigo.

Números 4 e 5: os cônjuges Caterna. Ao fim de três semanas, passadas na capital do Celeste Império, o jovialíssimo trial e a simpática dugazon partiram para Xangai, onde fazem atualmente as delícias da Residência Francesa.

Número 6: o barão de Weisschnitzerdörfer, cujo nome incomensurável escrevo pela última vez. Esse, não só perdeu o pacote de Tien-Tsin, como também perdeu daí a um mês o pacote de locoama. Seis semanas depois, naufragava nas costas da Colômbia Inglesa e, finalmente, por causa de um descarrilamento na linha de São Francisco a Nova Iorque, foi só a muito custo que fez a sua volta ao Mundo.

.. em cento e oitenta e sete dias, quando queria fazê-la em trinta e nove apenas.

Número 7: Popof, o condutor do comboio. Depois da demora regulamentar em Pequim, lá tornou a percorrer, na sua volta a Uzun-Ada, os mesmos seis mil quilômetros de linha, lançados através de toda a Ásia Central. À semelhança da teia de Penélope, que se fazia e desfazia constantemente, este magnífico empregado da Companhia tanto avança para a China como retrocede para a Rússia. No interesse dos passageiros do Grande Transasiático, faço votos para que ele se conserve ainda em serviço por muitos e dilatados anos.

Números 9 e 10: PanChao e o Dr. Tio-King. PanChao continua a ser o parisiense que os leitores conhecem, e nunca ele vem a Paris que não jantemos juntos algumas vezes no Durand ou no Marguery. Tio-King chegou à perfeição de só comer por dia uma gema de ovo, como o seu modelo Cornaro, e, a exemplo do nobre Veneziano, tem esperança de viver assim até à bonita idade de cento e dois anos.

Número 8: Sir Francis Trevellyan, e número 12: o ex-ilustre Faruskiar. Nunca mais tornei a ver o primeiro, que me deve uma reparação e um charuto, e ainda não me

constou que tivessem enforcado o segundo, como era de imprescindível equidade.

Seguramente, o preclaríssimo tratante, depois de se ter demitido de administrador do Grande Transasiático, prossegue, pelo interior das províncias mongólicas, a sua rendosa profissão de bandoleiro.

Número 13: o reverendo Natanael Morse. Este padre protestante, que sabe conciliar as suas funções religiosas com o comércio das Bíblias, dedica-se por agora à venda das últimas, aguardando acidentalmente em Pequim que lhe queiram aproveitar o préstimo em quaisquer cerimônias nupciais. Que aos futuros nubentes, que ele tenha de prender pelos laços do matrimônio, se não depare no seu novo estado sorte igual à de Fulk Ephrinell e Miss Horatia Bluett.

Guardei para o fim o número 11: Kinko, a figura mais importante da minha carteira. Escusado será dizer que este belo rapaz desposou com grande pompa a sua noiva, Zinca Klork. Todos nós assistimos ao casamento, e se o Filho do Céu galardoou bizarramente o moço romeno, também a linda romena recebeu um magnífico presente, em nome dos passageiros do comboio salvo pelo seu noivo.

Eis concluída a fiel narração desta viagem de Tbilisi a Pequim. Durante ela, fiz quanto pude para desempenhar com acerto os meus deveres de repórter e muito folgarei que a direção do Século XX se considere satisfeita, apesar de certas raias, dadas bem contra minha vontade.

Concluindo por mim, devo dizer que, ao cabo de três semanas, passadas na capital do Celeste Império, regressei a França por via marítima.

Resta-me fazer uma confissão penosa para o meu amor-próprio de jornalista. Um dia depois de me achar instalado no Hotel dos Dez Mil Sonhos, recebi, em

resposta ao meu telegrama de Sutcheu, outro, assim concebido:

"Claudius Bombarnac"

*Pequim, China.*

*Direção Século XX encarrega seu correspondente apresentar cumprimentos respeitosos ao heroico Faruskhar."*

Sustentei, porém, que este telegrama nunca me viera às mãos – o que me evitou o dissabor de ter de responder.

FIM