(4)

CLAUDIO BOMBARNAC

VTILE NISI HONESTVM NIHIL

CLAUDIO
BOMBARNAC

(NOTAS DE UN CORRESPONSAL)

POR

JULIO VERNE

VERSIÓN ESPAÑOLA

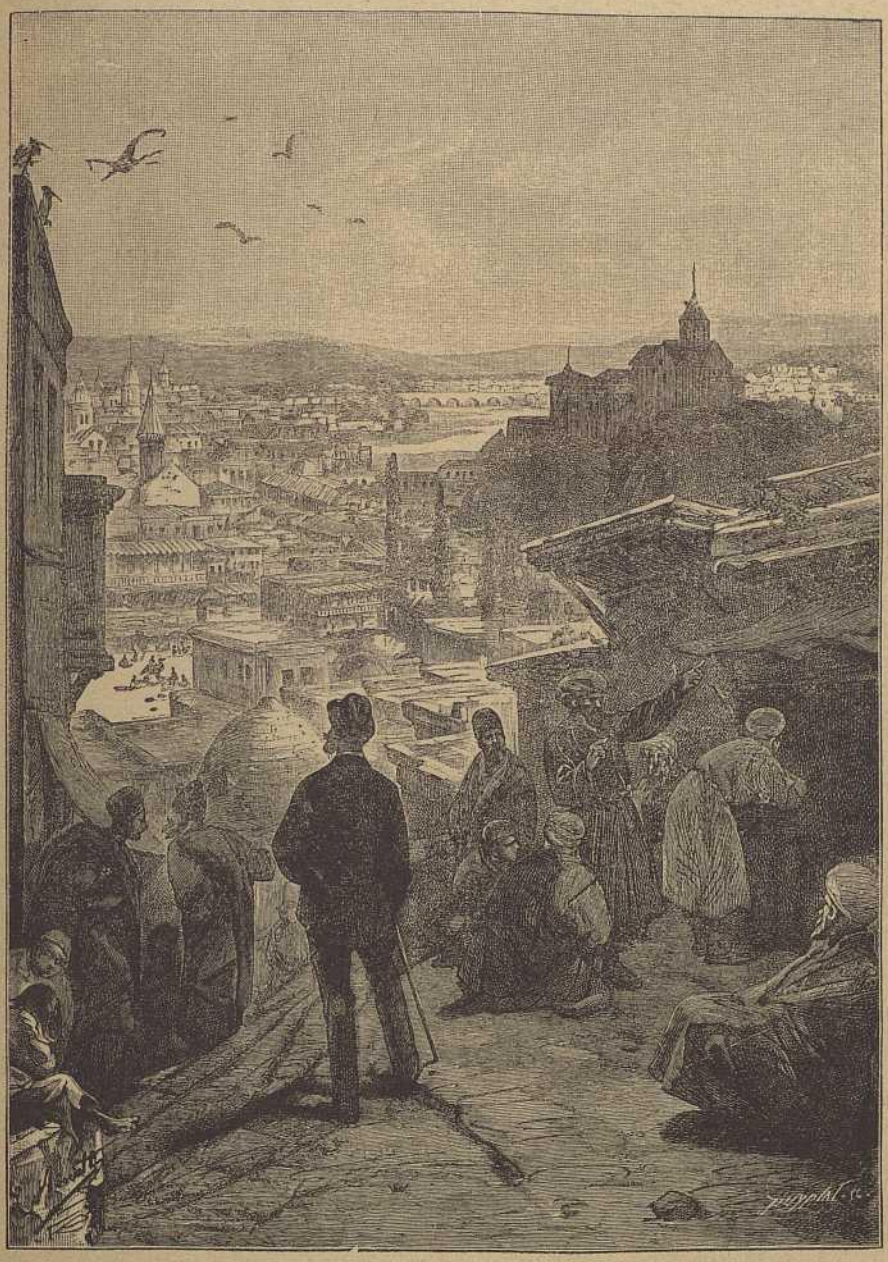
CUADERNO PRIMERO

MADRID
SAENZ DE JUBERA, HERMANOS
EDITORES
10, calle de Campomanes, 10.

ES PROPIEDAD DE LOS EDITORES

IMPRENTA DE ENRIQUE RUBIÑOS, PLAZA DE LA PAJA, 7 BIS, MADRID

CLAUDIO BOMBARNAC



I

«Claudio Bombarnac, reporter de *El Siglo XX*.

»*Transcaucasia.—Tiflis.*»

Tal es la dirección del despacho que encontré el 13 de Mayo al llegar á Tiflis.

He aquí el contenido del telegrama:

«En desocupándose para la fecha del »15 del corriente, Claudio Bombarnac se »encontrará en el puerto Ouzoun-Ada, »litoral E. del Caspio; allí tomará tren »directo Gran Transasiático entre fron- »tera Europa y capital Celeste Imperio. »Deberá transmitir impresiones, forma »crónicas, celebrar *interviews* persona- »jes distinguidos en su camino y seña- »lar los menores incidentes por cartas ó »telegramas, según necesidades de un »buen noticierismo.

»*Siglo XX* cuenta con el celo é inteli-»gente actividad de su corresponsal, á »quien abre crédito ilimitado.»

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

He aquí las sorpresas, las precipitaciones de la vida de un *reporter* ambulante.

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

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

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

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

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

Sabía también que la *versta* vale un kilómetro sesenta y siete metros; que las diversas poblaciones nómadas de los gobiernos de la Transcaucasia se descomponen en las siguientes tribus: *kalmucos*, descendientes de los *eleutas*, quince mil; *kirghizes*, de origen musulmán, ocho mil; tártaros de Koundrof, mil ciento; tártaros de Sartof, ciento doce; *nogais*, ocho mil quinientos, y turcomanos, cerca de cuatro mil.

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

reconocidas por la Academia Francesa... Es cruel, pero no hay que discutirlo.

Bien. ¿Y á que hora sale el tren de Tiflis para el Caspio? La estación de Tiflis es el punto de unión de tres líneas férreas: la línea del O., que termina en Poti, puerto del mar Negro donde desembarcan los pasajeros procedentes de Europa; la del E., que muere en Bakou, donde embarcan los pasajeros que han de atravesar el Caspio, y, por último, el camino de hierro que acaban de trazar los rusos sobre una longitud de ciento setenta y cuatro kilómetros entre la Circaucasia y la Transcaucasia, de Vladikarkaz á Tiflis, atravesando la garganta de Arkhot, á cuatro mil quinientos pies de altura, y que une la capital de Georgia con los ferrocarriles de la Rusia Meridional.

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

—¿A qué hora sale el tren para Bakou?

—¿Va usted á Bakou? pregunta el empleado.

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

—¿Acaso está prohibido ir á Bakou? pregunto yo, tal vez demasiado vivamente.

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

—Le tengo, respondo á este funcionario feroz, que, como todos los de Rusia, me parece un gendarme.

Vuelvo á preguntarle á qué hora sale el tren para Bakou.

—Seis de la noche.

—¿Y se llega?

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

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

—A tiempo.

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

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

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

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

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

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

Un simple permiso de circulación es hoy día bastante; un permiso atestiguando que uno no es un asesino, ni un condenado político, sino lo que se llama un hombre honrado en un país civilizado. Gracias al auxilio que me prestará nuestro cónsul en Tiflis, no tardaré en

Acababa de llegar á Tiflis...

estar en regla con la administración moscovita. Esto es asunto de dos horas y dos rublos. Me consagro entonces, con mis cinco sentidos, á la exploración de la capital georgiana, sin tomar un guía. Los tengo horror. Hubiera sido capaz de conducir á cualquier extranjero por los dédalos de esta capital, tan minuciosamente estudiada antes. Esto es un don natural.

He aquí que caminando al azar veo, primero la *douma*, ó sea el ayuntamiento, donde reside el *golova*, que es el alcalde. Si me hubierais hecho el honor de acompañarme, os hubiera dirigido hacia el paseo de Krasnoia-Gora, en la ribera izquierda del Koura, los Campos Elíseos, algo como el Tívoli de Copenhague ó la feria del boulevard de Belleville, con sus *katchelis*, deliciosos columpios cuyo balanceo produce un mareo semejante al del barco; y por todas partes, por entre el laberinto de barracas, las mujeres con trajes de fiesta, con la cara descubierta, y por consecuencia georgianas ó armenias pertenecientes al culto cristiano. Los hombres parecen Apolos de Belvedere, sencillamente vestidos, con aire altivo, y yo me pregunto si descenderán de príncipes... Ya habrá lugar de ocu-

—¿Va usted á Bakou?

parse de genealogía... Continuemos nuestra visita lo más aprisa posible. Un minuto perdido son diez líneas de correspondencia, y diez líneas son.... esto depende de la generosidad del periódico y de su consejo de administración.

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

Desde la inauguración de los caminos de hierro transasiáticos apenas si se encuentran esos interminables y pintorescos desfiles de infantes y jinetes, caballos, camellos, asnos y carretas. ¡Bah! No temo que mi viaje por el Asia Central peque por falta de interés. Un corresponsal de *El Siglo XX* sabrá hacerle interesante.

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

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

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

Pero no tengo tiempo para hacerme *masar*.

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

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

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

Llego á una plaza enarenada, donde hay centenares de camellos con el cuello extendido y las patas delanteras dobladas. Antes estas centenas eran millares; pero después de la creación del camino de hierro del Transcaspiano, que data de algunos años, la cifra de estas gibosas bestias ha disminuído en una proporción notable. ¡Id á hacer competencia á los furgones del tren con tan pesados animales!

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

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

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

—¡Es claro!

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

—¿Y qué tiene de admirable?

—Que en ella ha vivido el célebre tenor Satar, que daba el *contre-fa* de pecho. ¡Y qué bien le pagaban!

Le deseo que dé un *contra-sol* de pecho y se lo paguen aún mejor que al tenor, y subo por la derecha del Koura á fin de tomar la vista general.

En lo alto de la colina, y sobre una meseta donde un declamador recita á gritos versos de Saadi, el poeta favorito de los persas, me abandono á la contemplación de la capital Transcaucásica. Lo que hago allí me propongo volverlo á hacer en Pekín dentro de quince días; pero mientras llegan las pagodas y los *yamens* del Celeste Imperio, he aquí lo que Tiflis ofrece á mis miradas. Mu-

ros de ciudadelas, cúpulas y campanarios de templos de cultos diferentes; una iglesia metropolitana con su doble cruz, casas de construcción rusa, persa ó armenia; pocos tejados, en cambio muchas terrazas; pocas fachadas adornadas, pero muchos balcones volados; dos zonas divididas: el barrio bajo, donde se ha refugiado el elemento georgiano, y el alto, más moderno, atravesado por un extenso y hermoso boulevard plantado de copudos árboles, entre los que se divisa el palacio del príncipe Bariatinsky. Allí hay todo un relieve incorrecto, caprichoso, imprevisto, una maravilla de irregularidad, limitado en el horizonte por el grandioso marco de las montañas.

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

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

Aquella vez estaba yo en regla. Ni el empleado con cara de gendarme, ni los mismos gendarmes, hubiesen podido poner obstáculo á mi partida. Me entregan un billete de primera clase, valedero hasta Bakou. Bajo al andén, siguiendo mi costumbre, voy á instalarme en el rincón de un departamento muy confortable. Algunos viajeros suben á mi coche, en tanto que el populacho cosmopolita invade los vagones de segunda y tercera clase. Efectuada la visita del revisor, ciérranse las portezuelas. Un último silbido anuncia que el tren va á ponerse en marcha. De pronto oyénse gritos desesperados y entre ellos oigo estas palabras en alemán:

— ¡Parad!... ¡parad!...

Bajo el cristal, y miro. Un hombre gordo, con la maleta en la mano, sombrero casco en la cabeza y con las piernas enredadas entre los pliegues de su hopalanda, va corriendo hasta perder el aliento. Llega retrasado, los empleados quieren sujetarle... pero ¡id á detener una bomba en la mitad de su trayectoria! Aquella vez el derecho es vencido por la fuerza.

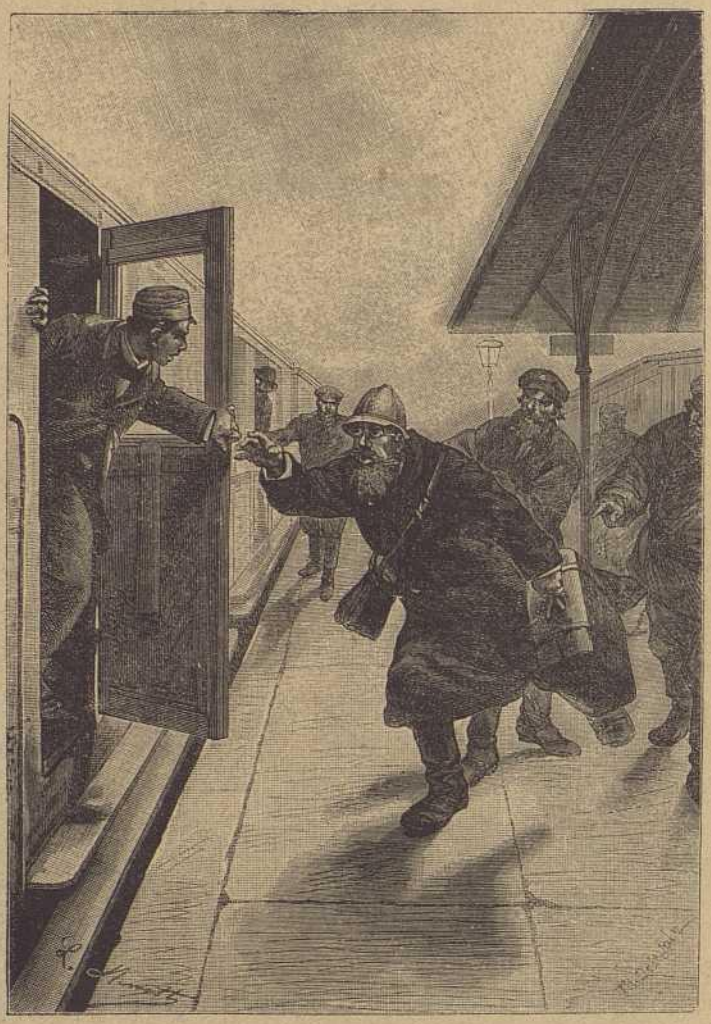
La bomba teutónica describe una curva muy bien calculada y va á caer en el compartimiento vecino del nuestro, penetrando por la portezuela que un viajero complaciente tiene abierta.

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

II

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

En aquella latitud, y en el mes de Mayo, á las seis de la tarde, es de día Consulto un horario, y el mapa que le acompaña me hace conocer todo el itinerario, estación por estación, entre Tiflis y Bakou. No saber qué dirección lleva la locomotora, si el tren sube por el Nordeste ó baja por el Sudeste, sería insoportable: tanto más, cuanto que, llegada la noche, no veré nada, no siendo nictálope como los buhos, las lechuzas y los murciélagos. Mi indicador me dice que la vía férrea sigue casi paralela á la carretera de Tiflis al Caspio, pasando por Saganlong, Poily, Elisabethpol, Karascal, Aliat y Bakou, atravesando el valle de Koura. El ferrocarril sigue siempre en lo posible la linea recta; así sucede en la Transgeorgia... Entre aquellas estaciones hay una: Elisabethpol, que hubiera visitado con gusto. Antes de recibir el despacho de *El Siglo XX*, había formado el propósito de permanecer en ella una semana. ¡Había yo leído descripciones de este punto tan llenas de atractivos! ¡Y no poder hacer alto más que cinco minutos, y esto de dos á tres de la mañana! En vez de encontrarme una ciudad resplandeciente por los rayos del sol, sólo vería un vago conjunto, confusamente entrevisto á los pálidos rayos de la luna. Después de hojear el indicador, examiné á mis compañeros. Somos cua-



Un hombre gordo, con la maleta en la mano...

tro. No hay que decir que cada uno está en un ángulo. Yo voy de cara á la máquina y en la entrevía... En los dos ángulos opuestos se han sentado dos viajeros, que deben ser georgianos. Apenas han entrado, se han calado la gorra y se han envuelto en sus mantas... Parecen pertenecer á esa raza privilegiada de los que duermen en el ferrocarril, y no se despertaran antes de la llegada á Bakou... ¡De éstos, pues, nada sacaré! Para ellos el vagón es una cama. Frente á mí hay un tipo muy distinto, que no tiene nada de oriental: treinta y dos á treinta cinco años, cara con barbilla rojiza, mirada viva, nariz de perro de caza, boca que pide hablar, manos prestas á todos los apretones; fuerte, vigoroso, ancho de hombros y de poderoso torso. En la manera como se ha acomodado, después de haber colocado su saco de viaje y desdoblado su pañuelo, de vistosos colores, he reconocido al *traveller* anglosajón, habituado á los largos viajes, y que vive más en los ferrocarriles y á bordo de los barcos que en el *confort* de su *home*, admitiendo que tenga casa. Debe ser un viajante de comercio... Observo que lleva bastantes alhajas, sortijas, alfiler de corbata, gemelos con vis-

tas fotográficas, muchos dijes en la cadena del reloj... Aunque no tiene pendientes en las orejas ni anillo en la nariz, no me extrañaría que fuese un americano, un yankee. Ahora á mi negocio. ¿Acaso no es un deber de corresponsal que busca *interviews*, saber quiénes son sus compañeros de viaje, de dónde vienen y á dónde van?... Voy, pues, á comenzar por mi vecino de enfrente, lo que no me parece difícil, pues no piensa ni en dormir, ni en contemplar el paisaje iluminado por los rayos del sol poniente. Si no me engaño, debe tener los mismos deseos de responderme que yo de preguntarle... Voy á lanzarme... Un temor me detiene... ¿Y si este americano (porque apostaría que lo es) resulta un cronista ó corresponsal por cuenta de un *World* ó de un *New-York Herald* y encargado de acompañar el tren directo del Gran Transasiático? Esto me disgustaría... Todo menos un rival... Mi vacilación se prolonga... ¿Le preguntaré ó no? La noche se aproxima... Al fin me dispongo á abrir la boca, cuando mi compañero me dice en mi lenguaje natal:

—¿Es usted francés?

—Sí, señor, le respondo en la suya.

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

—*Wait a bit* (1), me dice mi americano.

Subrayo esta frase, que constituye una muletilla del americano.

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

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

—¿Va usted hasta Pekin?

—Hasta Pekin.

—Como yo.

¡Esto era lo que yo me temía!...

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

(1) Espere usted un poco.

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

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

—Fulk Ephrinell, de la «casa Strong-Bulbul and C.°, de New-York, estado de New-York (U. S. A).»

Perfectamente añadido lo de U. S. A.

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

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

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

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

—Muy en serio... Con las ventajas de la línea recta del ferrocarril, perdemos lo pintoresco de la línea curva de las carreteras de otros tiempos... ¿Acaso la lectura de las narraciones de viaje de hace cuarenta años por estas regiones no le agrada á usted? Viajando en ferrocarril, ¿cómo voy á ver una de esas aldeas

donde viven los cosacos, mezcla de labriegos y soldados? ¿Cómo voy á asistir á uno de esos espectáculos que encantan al viajero, esos *djiquitovkas* ecuestres, con sus jinetes esgrimiendo sus sables, descargando sus pistolas y que os escoltan cuando os ven en compañía de un alto funcionario moscovita, ó de un coronel de la Staniza?

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

—Ciertamente, Sr. Ephrinel.

—¡Ilusiones, Sr. Bombarnac! Nada nos sucederá, *Wait a bit*! Le prometo á usted el viaje más monótono, más prosaico, el más soporífero y más insustancial...; en fin, el menos variado... Tan llano como las estepas del Kara-Koum que el Gran Transasiático atraviesa en el Turkerstán, y las llanuras del desierto Gobi, que atraviesa en China.

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

—Mientras que yo viajo sencillamente para mis propios asuntos.

Y á tal respuesta sospecho que Fulk no será el compañero de viaje que yo había soñado. Él tiene mercaderías que vender, y yo no tengo nada que comprar. Veo, desde luego, que de nuestro encuentro no resultará la mayor intimidad en el trayecto. Debe ser el tal uno de esos yankees de los que se han podido decir: «Cuando tienen un dollar entre los dientes, imposible es arrancárselo...» Y yo no he de ser el que se le arranque.

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

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

—No, señor.

—¿Irá usted alguna vez á nuestro país?

—Es posible.

—Pues entonces no olvide usted explorar en New-York la casa Strong-Bulbul and C.°

—¿Explorar?

—Esa es la palabra.

—Bueno; lo haré.

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

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

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

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

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

Nuestra conversación queda, pues, interrumpida. Yo, deseoso de estirar las piernas, bajo el vidrio de mi lado y abro la portezuela. Fulk Ephrinel no baja.

Heme aquí en el andén de una estación bien alumbrada. Unos diez viajeros se han apeado. Cinco ó seis de los georgianos se agolpan en los estribos de los coches. Diez minutos de parada. Es lo

que el horario marca. A las primeras campanadas monto de nuevo en el vagon, y después de cerrar la portezuela, veo que mi sitio está ocupado. Sí; frente al americano se ha instalado una viajera, con esa despreocupación infinita, propia de las anglosajonas. ¿Es joven ó vieja? ¿Es guapa ó fea? La oscuridad no me permite apreciarlo. De todos modos, la galantería francesa me impide ocupar mi antiguo puesto, y me siento junto á la viajera, que no trata de excusarse. En cuanto á Fulk Ephrinell, parece que duerme, y he aquí cómo me he quedado sin saber lo que fabrica por millares la casa Strong-Bulbul and C.° de New-York.

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

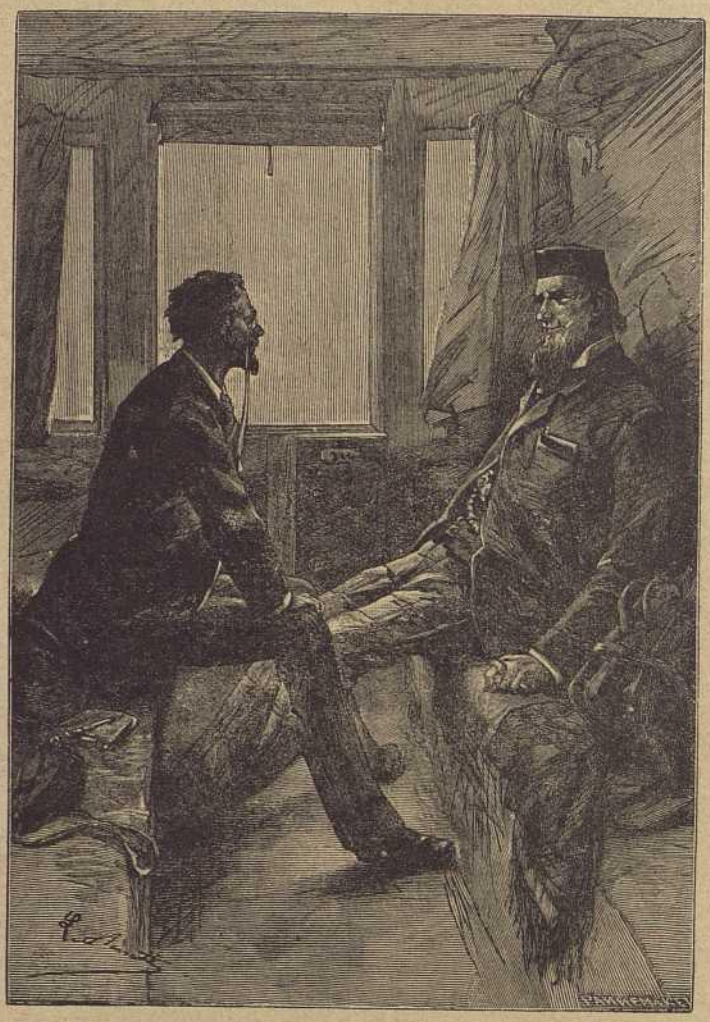
Era entonces cerca de la media noche. El cansancio me invitaba al sueño, y, sin embargo, como buen corresponsal, no quería dormir más que cerrando un ojo y una oreja.

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

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

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

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



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

fácil dar rienda suelta á la imaginación.

... .

—¡Bakou! ¡Bakou!

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

III

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

Fulk Ephrinell me he dejado precipitadamente, diciéndome:

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

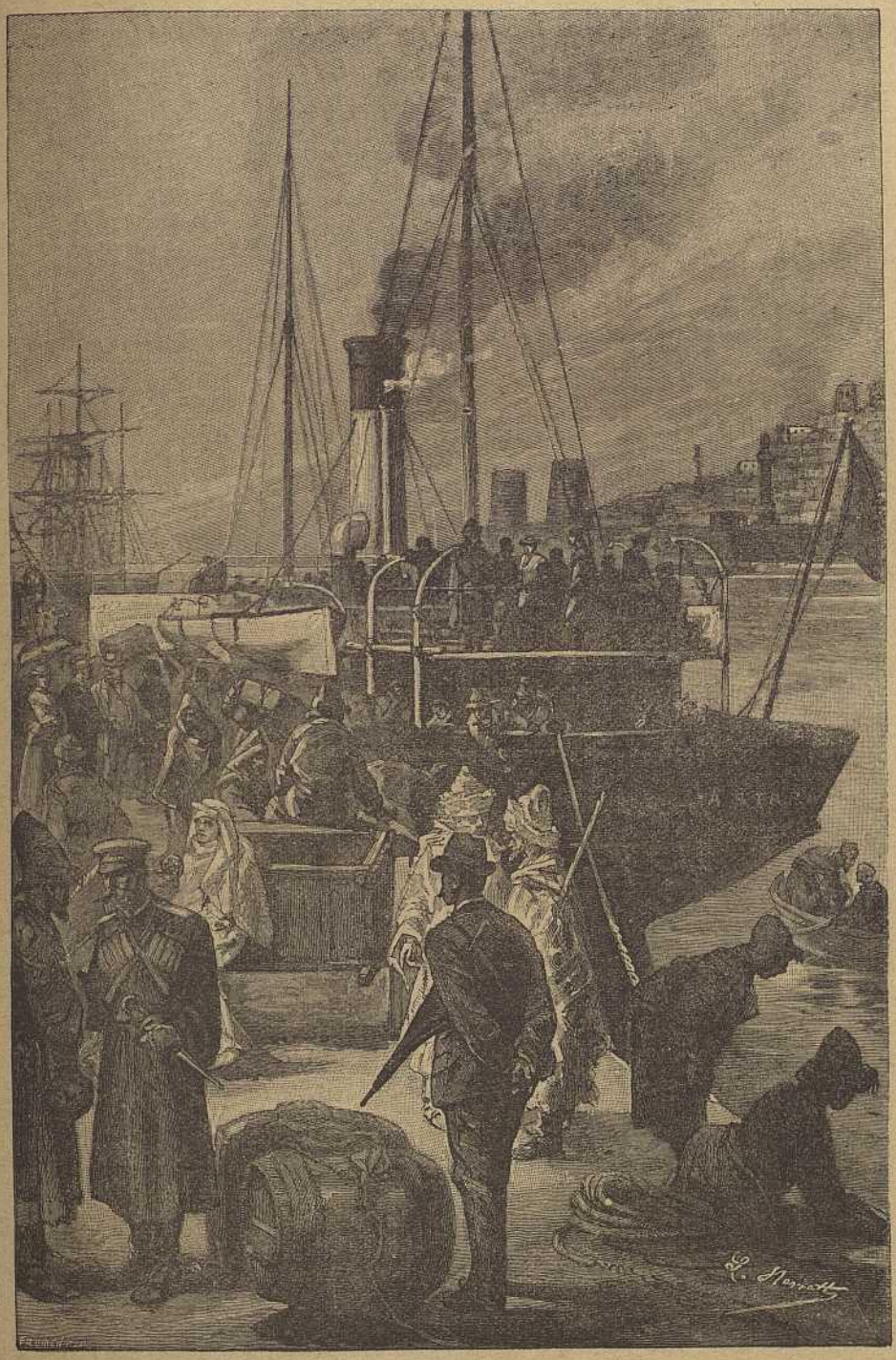
—¿Tiene usted mucho?

—Cuarenta y dos cajas.

—¡Cuarenta y dos cajas! exclamo.

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

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



Nuestro paquebot se llama *Astara*.

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

No sé dónde ha dicho Thackeray que una dama inglesa bien educada, es la más completa de las obras de Dios en la tierra. No deseo más que comprobar dicha galante afirmación en mi compañera. Se ha levantado el velo... ¿Es joven ó vieja? Con estas inglesas no se sabe nunca. Parece tener veinticinco años: el color de las hijas de Albión, desgarbada; falda pomposa como una marea equinoccial; aunque por sus azules ojos parece miope, no usa anteojos... La saludo inclinándome, y ella me honra con un saludo de cabeza que no pone en juego más que las vértebras de su largo cuello, y con paso regular se dirige hacia la puerta de salida. Probablemente me la encontraré al borde del paquebot. Por mi parte, no pienso bajar al puerto hasta la hora de partir. Tengo medio día para visitar Bakou, y ya que el azar me ha traído en mis peregrinaciones aquí, no pienso perder una hora.

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

Circundada de triple muralla negruzca y ahumada, dicha población está situada junto al cabo Apcheron y las últimas derivaciones de la cordillera del Cáucaso... Bueno, vamos á ver: ¿estoy en Persia ó en Rusia? Puesto que la Georgia es provincia moscovita, en Rusia estoy, á no dudar; mas dado el aspecto de Bakou, es de creer que estoy en Persia. Allí visito un palacio de los Khans, de puro estilo arquitectónico del tiempo de Schahriar y de Scheherazade, *hija de la Luna*, su espiritual narradora; un palacio cuyas finas esculturas están tan frescas cual si acabasen de recibir el último golpe del cincel. Ya no se ven aquellos ventrudos tejados de Moscou la Santa, sino que allá lejos diviso esbeltos minaretes en las esquinas de una antigua mezquita, donde se puede penetrar sin quitarse el calzado; pero bien es verdad que el muezín ya no lanza los versículos del Korán al toque de oración. Los barrios de Bakou son rusos en su aspecto y en sus costumbres, con sus casas de madera sin resto alguno de color oriental; posee una estación imponente, digna de una gran ciudad de Europa ó de América, y al fin de sus calles un puerto de aspecto moderno, cuya atmósfera se llena de los humos de la hulla arrojados por las chimeneas de los paquebotes.

Ocurre preguntar: ¿por qué usar este carbón en la ciudad de la nafta? ¿Por qué aquel combustible, puesto que el suelo árido y pelado del Apcheron, del que no sale más que el ajenjo del Ponto, es tan rico en aceite mineral? La nafta blanca ó negra vale ochenta francos los cien kilos; las exigencias del consumo no le secará durante siglos.

Fenómeno verdaderamente maravilloso: ¿queréis un aparato instantáneo de alumbrado ó calefacción? Nada más sencillo. Haced un agujero en el suelo: el gas brota: encendedle. Es un gasómetro natural, al alcance de todas las fortunas.

Hubiera deseado visitar el famoso santuario de Atesh-Gah; pero está á 22 verstas de la ciudad, y me falta tiempo. Allí brilla eternamente el fuego, conservado desde muchos siglos por sacerdotes parsis, procedentes de la India, y á los que les está prohibido comer carne. En otros países, esos seres vegetativos serían tratados de legumistas.

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

—¿No almuerza usted? le pregunto.

—Ya lo he hecho.

—¿Y los paquetes de usted?

—Aún me quedan veintinueve que llevar á bordo. Créame usted, no tengo un instante libre. Cuando se representa la casa Strong-Bulbul and C.°, que ex-

pide semanalmente cinco mil cajas de sus productos...

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

—¿Qué compañera? pregunta Fulk.

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

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

—Sí, señor.

—Pues, amigo Bombarnac, ahora lo sé.

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

¡Cinco mil cajas por semana! ¡Qué fabricación y qué despacho!

Concluído el almuerzo, me pongo en marcha. Durante mi paseo, he podido admirar algunos magníficos *lesghiens* con su *tcherkesse* gris, sus cartucheras, su *bechmet* de seda roja viva, sus polainas bordadas de plata, alpargata, el *papak* blanco á la cabeza; el largo fusil al hombro, el *schaska*, y el *kandjiar* á la cintura. Un hombre arsenal, en suma, como hay hombres de orquesta. De soberbio aspecto, deben causar un efecto maravilloso en las revistas ante el emperador de Rusia.

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

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

—Y bien, pregunto al yankee: ¿cómo va ese embarque del cargamento de usted?

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

—¿Y no ha habido novedad?

—Ninguna.

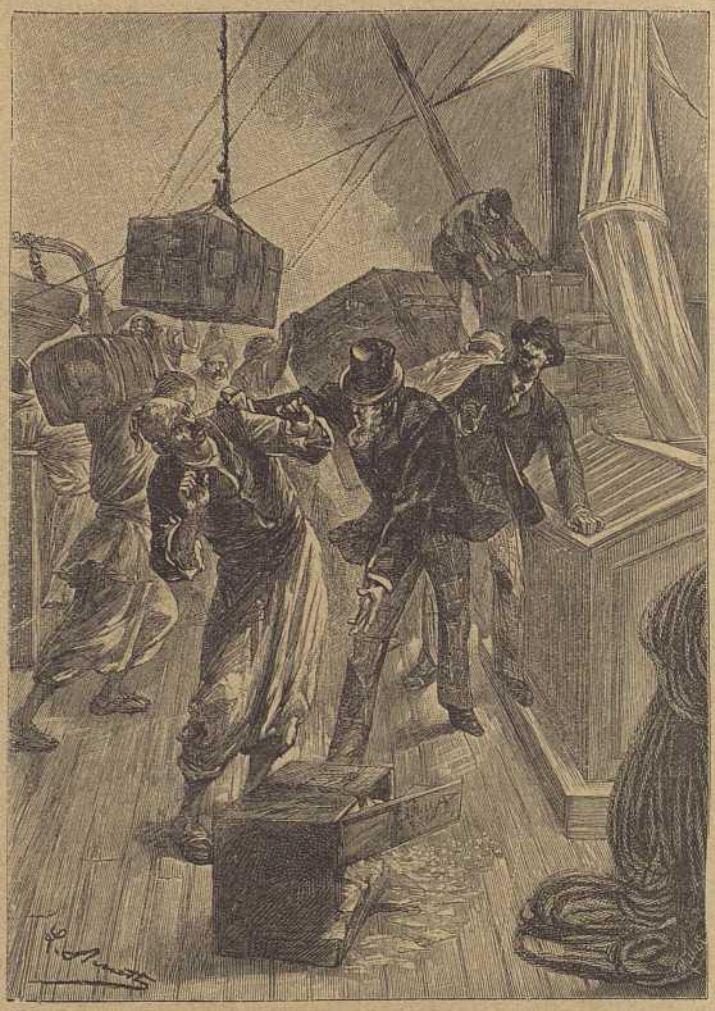
—¿Y qué lleva usted en las cajas?

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

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

Nótase allí un movimiento considerable; toda la animación de las partidas y de las llegadas. Bakou es el puerto más frecuentado y más seguro del Caspio. No puede temer la competencia de Derbent, situado más al Norte. Bakou absorbe casi por completo el tráfico marítimo de dicho mar, ó, por mejor decir, de dicho gran lago, que no tiene comunicación con los otros mares. No hay que decir que el establecimiento de Ouzoun-Ada, sobre el litoral opuesto, ha centuplicado el tránsito por Bakou; el ferrocarril transcaspiano, abierto para la circulación de viajeros y mercancías, es la nueva vía que une á Europa con el Turkestán.

En un plazo próximo quizás, un segundo camino seguirá por la frontera persa, enlazando los ferrocarriles de la Rusia Meridional con los de la India inglesa, lo que evitará á los viajeros la navegación por el Caspio; y en cuanto este inmenso estanque se haya desecado por la evaporación, ¿por qué no ha de poderse tender una vía férrea por su

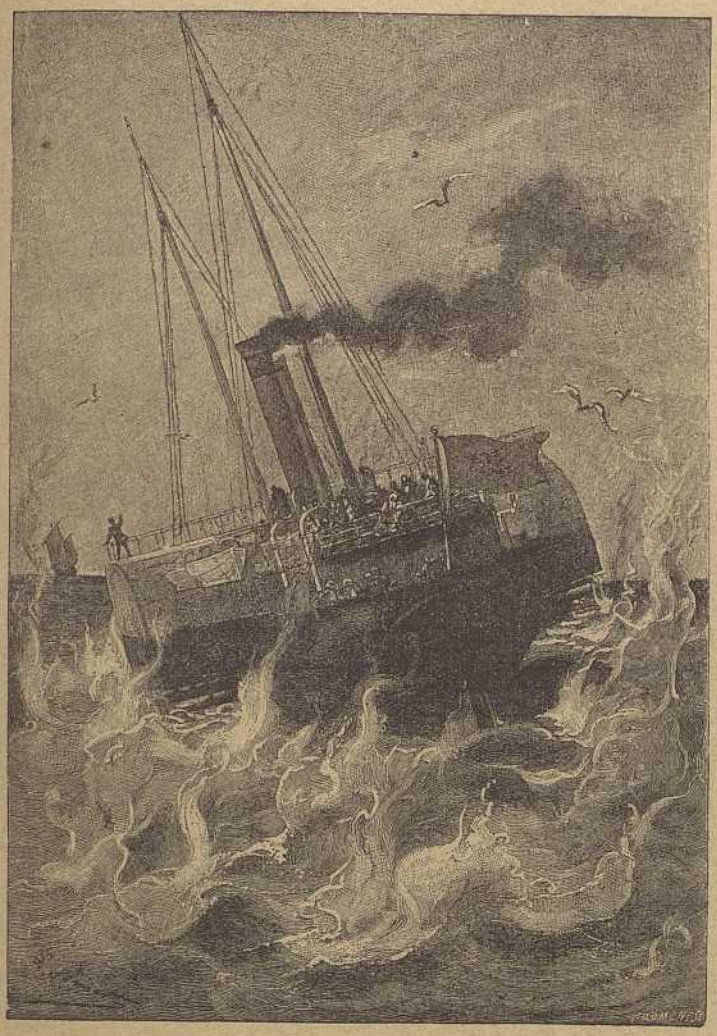


¡Qué grito de indignación lanzó Fulk Ephrinell!

arenoso lecho, que permita ir dos trenes, evitando el trasbordo de Bakou á Ouzoun-Ada?... En tanto se realiza este *desiderátum*, es necesario embarcarse, y esto es lo que me dispongo á hacer en numerosa compañía. Nuestro paquebot se llama *Astara*, de la compañía «Cáucaso y Mercurio». Es un gran vapor de ruedas que hace aquella travesía tres veces por semana. Ancho de casco, está dispuesto para poder transportar gran número de mercancías, y parece que al construirle se ha tenido más en cuenta la comodidad de los fardos que la de los pasajeros. Pero, en fin, no hay lugar para mostrarse exigente, tratándose de una navegación de veinticuatro horas.

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

El *Astara* está literalmente lleno de mercancías; la cala no ha bastado, y ha habido que utilizar el puente para acomodar el cargamento. La popa es para los pasajeros. Echado el puentecillo has-



El *Astara* rueda en medio de volutas de fuego...

ta la proa, resulta todo hacinado de fardos, resguardados de cubiertas alquitranadas contra los golpes de mar. Allí están los bagajes de Fulk Ephrinell. Ha mostrado la enérgica actividad de yankee decidido á no perder de vista un precioso material constituído por cajas cúbicas de una altura de dos pies, recubiertas de cuero cuidadosamente barnizado, y sobre el que se leen estas palabras en letras de molde: *Strong-Bulbul, and C.°, de New York.*

—¿Están ya todas vuestras mercaderías á bordo? pregunto al americano.

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

En efecto, un mozo que entra por la puerta del embarcadero, la lleva á la espalda. Se me antoja que aquel porteador se balancea un poco... Debe de haber bebido mucho *vodka*.

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

—¡Cuidado!... ¡Mucho cuidado!

Consejo excelente, pero tardío. El mozo acababa de dar un mal paso, y la caja cae felizmente por encima de la borda del *Astara*. Se abre en dos partes, y

una gran cantidad de paquetitos cuya envoltura se desgarra, esparcen su contenido por el puente. ¡Qué grito de indignación ha lanzado Fulk Ephrinell! ¡Y buen puñetazo ha administrado al torpe mozo!

—¡Mis dientes! ¡Mis dientes! repite con voz desesperada.

Y se arrastra para recoger los pequeños pedazos de marfil artificial esparcidos por allí.

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

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

Mas dejemos á Fulk Ephrinell correr junto á los odontálgicos tesoros de su caja cuarenta y dos. Suena el último toque. Todos los pasajeros estamos á bordo. El *Astara* va á largar amarras... De repente, óyense gritos hacia el muelle. Yo los reconozco porque los he oído en Tiflis cuando iba á partir el tren de Bakou... Es el alemán de entonces... Ya viene sofocado... Corriendo... No puede más... El puente volante ha sido retirado y el paquebot empieza á apartarse. ¿Cómo se va á embarcar aquel pasajero retrasado? Felizmente un calabrote echado á la popa del *Astara* mantiene aún el barco junto al muelle. El alemán aparece en el momento en que dos marineros maniobran con las amarras. Le dan la mano y le ayudan á saltar á bordo.

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

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

—Ha cometido usted una imprudencia.

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

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

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

—Hay que saber de todo, señor.

Me vuelvo... Es la inglesa quien me ha dado aquella lección.

IV

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

Si á Demócrito se le hubiesen antojado encantadoras las márgenes del Jordán y las playas del Mar Muerto, Heráclito, en cambio, hubiera encontrado feos los panoramas de la bahía de Nápoles y de las playas del Bósforo. Soy feliz por naturaleza (perdóneseme el que hable de mí mismo). Es raro que la personalidad del

autor no aparezca en lo que escribe; y si no, véase Hugo, Dumas, Lamartine y tantos otros. Shakspeare es una excepción—pero yo no soy Shakspeare—como tampoco Lamartine, Dumas ó Hugo.

Sin embargo, por enemigo que yo sea de las doctrinas de Schopenhauer y de Leopardi he de confesar que las orillas del Caspio me han parecido monótonas y tristísimas.

En aquel litoral no hay vegetación ni aves; no parece que se está en el mar. Y si bien el Caspio no es otra cosa que un lago á veintisiete metros bajo el nivel del Mediterráneo, no dejan de agitarle violentas tempestades. Allí, como dicen los marinos, un barco no tiene escape. ¡Y que es un centenar de leguas de ancho! Pronto se está en la costa hacia el O. ó hacia el E., y ni en la parte de Asia ni en la parte de Europa hay gran número de puertos de refugio.

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

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

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

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

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

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

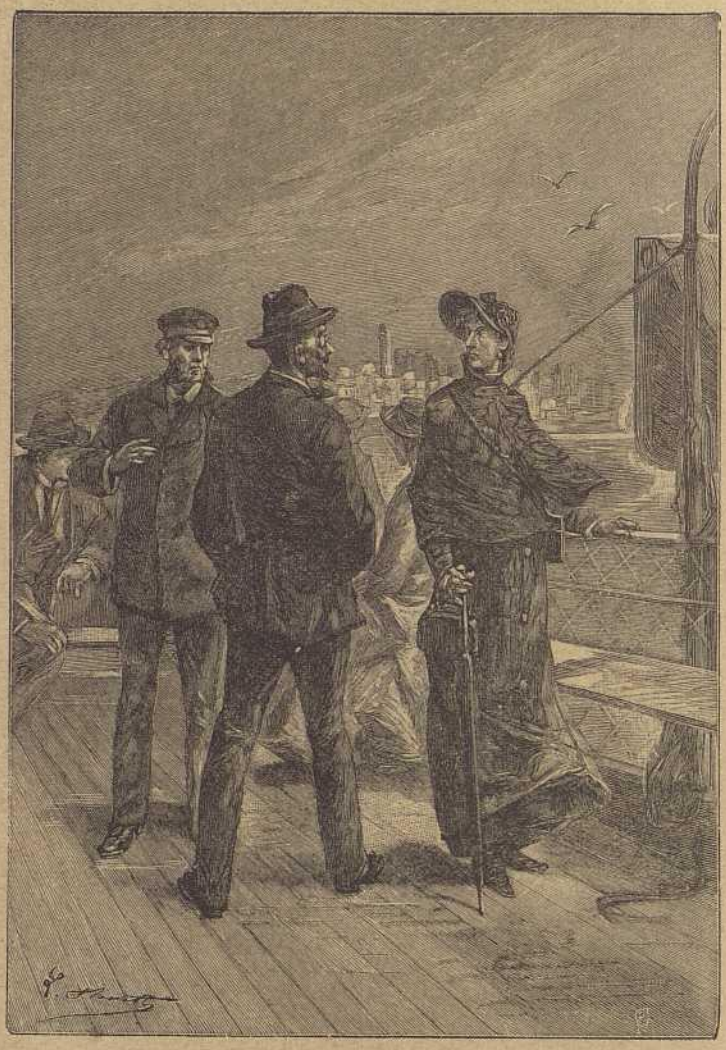
—No, felizmente.

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

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

Y Fulk Ephrinell se ríe de aquella broma, que ha debido repetir muchas veces. Le dejo, y me voy por el puentecillo. El aspecto del cielo es hermoso; corre un Norte fresco. Al largo vénse bandas verdosas en la superficie del mar. Puede que la noche sea más dura de lo que se suponía. A la proa vénse numerosos pasajeros, turcomanos andrajosos, kirghizes, mujiks sin duda emigrantes, pobre gente, en fin, echada sobre la obra muerta. Casi todos fuman, ó mascullan las provisiones que han llevado para la travesía. Otros buscan en el sueño un descanso á sus fatigas; quizá la manera de engañar el hambre.

Me dan ideas de irme á pasear por entre aquellos grupos... Parezco un cazador que mueve los matorrales para le-



Es la inglesa quien me ha dado aquella lección.

vantar pieza. Allí, entre los montones de paquetes, semejo un carabinero en funciones.

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

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

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

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

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

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

—Miss Horacia Bluett, me dice.

Enfrente veo á la pareja francesa, muy ocupados ambos leyendo la lista. Al otro extremo de la mesa, y en la parte por donde vienen los platos (lo que le permite servirse el primero) está el viajero alemán. Hombre robusto, de cara llena, pelo rubio, barba rojiza, manos hinchadas, nariz larga que recuerda la trompa del elefante. Tiene ese aire *sui generis* de los oficiales de la landsturm, y le amenaza una obesidad precoz. Yo le digo á Fulk Ephrinell:

—Esta vez no se ha retrasado.

A lo que el americano me responde:

—En el Imperio alemán no se falta nunca á la hora de comer.

—¿Sabe usted cómo se llama ese alemán?

—Sí; el barón Weissschnitzerdörfer.

—¿Y va con ese nombre hasta Pekín?

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

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

—¿Y dice usted que es un Mayor?

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

Decididamente el americano, aunque no es corresponsal, está mejor informado que yo. Todos comen con gran comodidad, pues el balanceo es poco sensible. Fulk Ephrinell está muy embebido en la conversación con miss Horacia. Comprendo que hay alguna aproximación entre ambos temperamentos anglosajones. En efecto: si Fulk es corredor en dientes, la otra es corredora en pelo. Miss Horacia Bluett representa una importante casa de Londres, la casa Holmes-Holme, á la que expide el Celeste Imperio dos millones de cabelleras femeninas anualmente. Dicha señora va á Pekín á fundar un despacho por cuenta de la casa Holmes-Holme, almacén general de los productos recogidos de las cabezas de las súbditas... y sin duda también de los súbditos del Hijo del Cielo. Este negocio se presenta en condiciones tanto más favorables, cuanto que la sociedad secreta del «Loto azul» tiende á la supresión de la coleta, emblema de los chinos y de los tártaros mandchúes. Y á mí se me ocurre lo siguiente. «Vamos, es un cambio muy equitativo: China envía su pelo á Inglaterra, América le envía los dientes; ventajas del libre cambio.» Hace un cuarto de hora que estamos á la mesa. No ha sobrevenido accidente alguno. El viajero barbilampiño y su rubia compañera parecen escuchar cuando hablamos en francés; muestran evidente satisfacción y visibles deseos de mezclarse en nuestra conversación. De suerte que no me ha engañado, son compatriotas; pero ¿qué gente será?

El balanceo aumenta; tiemblan los platos en los huecos de la mesa, los cubiertos chocan, las copas vierten parte de su contenido, las lámparas colgantes se tuercen, buscando la vertical; ó, por mejor decir, es la mesa, nuestros sitios, los que obedecen á los caprichos del vaivén; efecto curioso de observar cuando se tiene el corazón bastante marino para no sufrir.

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

—¿Se marea usted? le pregunto.

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

—¿Y usted, miss?

—Nunca, responde ella.

Enfrente de nosotros la pareja cambia algunas palabras en francés.

—¿Te pones mala?

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

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

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

Ahora se comprende el movimiento

que hace con las caderas cuando anda.

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

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

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

—*¡Cornaro!... ¡Cornaro!...*

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

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

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

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

Las paletas de las ruedas baten el agua con violencia, produciendo ruido de truenos. Un humo espeso sale del tubo de la chimenea, entre penachos de chispas. A las nueve la oscuridad es grandísima. Trato de indagar con la mirada para ver si á lo largo se divisa la luz de algún barco. Nada... El Caspio es poco frecuentado. Sólo se oyen gritos de aves marinas, gaviotas y otras que se abandonan á los caprichos del viento. Así las cosas, y mientras estoy paseando, me asalta una idea. ¿Si terminaré mi viaje sin poder sacar cosa de provecho para el periódico? La dirección me exigiría res-

ponsabilidad, y con razón. ¿Qué? ¿No va á pasar nada de Tiflis á Pekín? Evidentemente será culpa mía. Estoy decidido á todo para evitar semejante fracaso.

Cuando voy á sentarme en uno de los bancos de popa del *Astara*, son las diez y media. Mas con la fuerte brisa que se levanta, no es posible permanecer allí... Vóime, pues, á proa, cogiéndome á la borda; bajo el puente, entre los tambores, el viento me sacude con tal violencia, que tengo que buscar refugio á lo largo de la muralla de fardos recubiertos de lona. Allí busco sitio á propósito; me abrigo bien con mi manta, y apoyando la cabeza en la embreada lona, no tardo en dormirme. Pasado cierto tiempo, que no puedo precisar, me despierta un ruido extraño. ¿Qué es esto? Escucho con atención. Parece un rugido á mi lado.

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

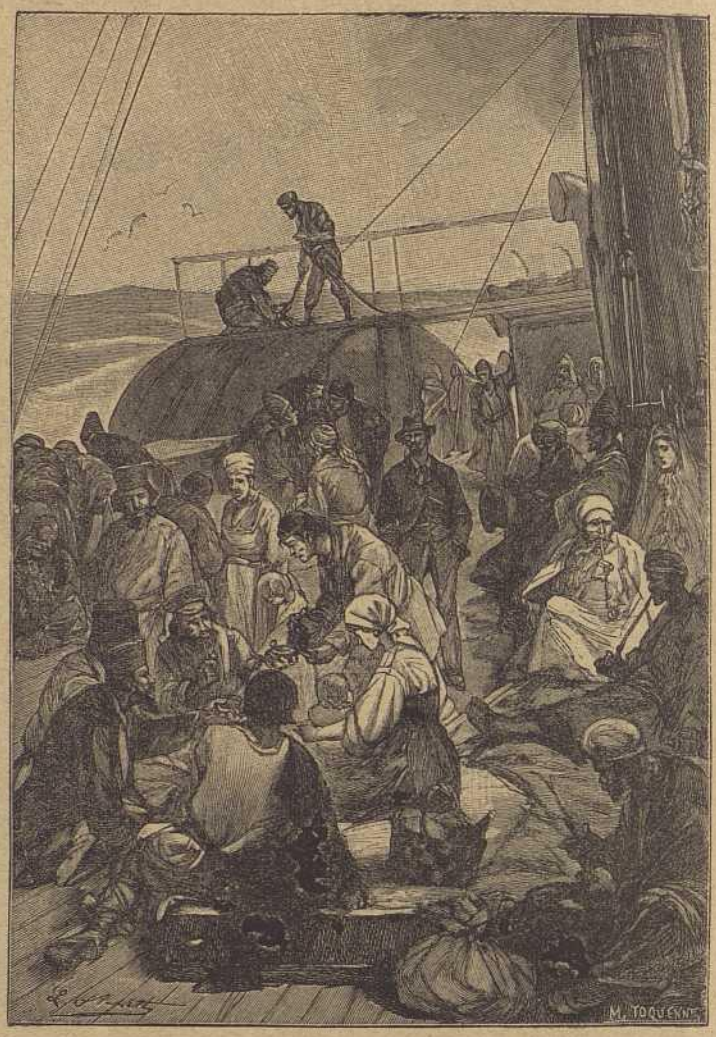
A la luz que se filtra por la parte inferior del farol de bitácora, no veo nada... Escucho de nuevo... El ruido ha cesado... Miro otra vez... Nadie hay sobre aquella parte del puente; los pasajeros de segunda se han acostado en la proa... Vamos, habré soñado... Vuelvo á echarme...

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

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

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

¿Cuánto tiempo he dormido? Quizás tres ó cuatro horas: lo que sé es que aún no era de día cuando me desperté. Después de frotarme los ojos, me levanto y voy á apoyarme sobre la obra muerta. El *Astara* es menos sacudido; el viento ha saltado al Nordeste. La noche es fría; procuro entrar en calor dando grandes paseos por espacio de media hora. Ya no pensaba en la fiera, cuando de repente viene el recuerdo. ¿No sería conveniente llamar la atención del jefe de estación en Ouzoun-Ada, sobre ese peligroso cajón? ¡Bah! Después de todo, eso no es cuenta mía; ya veremos lo que pasa... Consulto mi reloj... No son más que las tres... Otra vez á mi puesto. Y apoyando la cabeza contra el cajón, cierro los ojos... Otra vez el ruido... No hay duda... Un estornudo medio ahogado ha hecho



Á la proa vense numerosos pasajeros...

temblar las tablas del cajón... Así no estornuda ningún animal... ¿Pero es posible?... ¿Un sér humano oculto en aquella caja? ¿Y se hace transportar de contrabando con destino á la linda rumana? ¿Será un hombre, ó una mujer?... El ruido del estornudo me ha parecido de hombre...

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

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

A la hora del almuerzo se sientan á la mesa aquellos que han podido librarse del mareo, y que son el joven chino, el Mayor Noltitz, Fulk Ephrinell, miss Horacia Bluett, el Sr. Caterna, el barón Weissschnitzerdörfer, y siete ú ocho pasajeros más. Me guardo muy bien de decirle al americano el secreto del cajón; á la me-

nor indiscreción, ¡adiós mi artículo!...

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

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

V

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

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

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

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

Voy, pues, á lanzarme por ese país que Tamerlán y Genghis-Kan asolaron en otro tiempo; esas fabulosas comarcas de las cuales los rusos poseen desde 1886 seiscientos quince mil kilómetros cuadrados y un millón trescientos mil habitantes. La parte meridional de dicha región forma hoy la Transcaspiana, dividida en seis distritos: Fort-Alejandrovski, Krasnovodsk, Askhabad, Karibent, Merv, Pendeh, mandadas por coroneles y tenientes coroneles moscovitas.

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

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

Núm. 1.—Fulk Ephrinell, americano.
» 2.—Miss Horacia Bluett, inglesa.
» 3.—Mayor Noltitz, ruso.
» 4.—M. Caterna, francés.
» 5.—Madame Caterna, francesa.

Número 6.—Barón Weissschnitzerdörfer, alemán.

Aquí no figuran aún con su número respectivo los dos chinos, hasta que no haya conseguido fijar sus cualidades. Respecto al individuo encerrado en el cajón, abrigo el firme propósito de ponerme en comunicación con él, sea como sea, y de prestarle mi auxilio, á ser posible, sin descubrir su secreto.

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

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

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

La inauguración de la línea del Gran Transasiático sólo se remonta á mes y medio, y la Compañía sólo ha puesto en circulación dos trenes semanales. Hasta hoy todo marcha perfectamente; pero, en honor á la verdad, debo añadir el importante detalle de que los empleados van provistos de cierto número de revólvers que, en caso de necesidad, pueden prestar á los viajeros; prudente precaución, sobre todo en lo que concierne á la travesía de los desiertos de la China, donde si se produjera alguna agresión, sería preciso estar en situación de poder rechazarla.

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

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

Entre Tiflis y Pekín, nuestro viaje no

debe durar más que trece días, y once solamente desde Ouzoun-Ada; el tren sólo se detendrá en las estaciones secundarias para tomar agua y carbón; en Merv, Boukhara, Samarkanda, Tachkend, Kachgar, Kokhan, Sou-Tcheou, Lan-Tcheou y Taï-Youan, parará varias horas, lo que me permitirá ver esas ciudades á modo de corresponsal.

Se comprende que ni el mismo maquinista ni los mismos fogoneros harán este servicio de once días. De seis en seis horas son relevados. A los rusos que han de funcionar hasta la frontera del Turkestán, relevarán los chinos en sus locomotoras.

Sólo hay un empleado de la Compañía que no debe dejar su puesto. Es Popof, que es el conductor del tren, un tipo de verdadero ruso, de aire militar, vestido de larga hopalanda y gorro moscovita; muy peludo y barbudo. Me propongo hablar con este hombre á poco locuaz que sea, y si no me desprecia un vaso de *vodka*, me hablará largo y tendido acerca de este país. Hace diez años que se halla al servicio del Transcaspiano, entre Ouzoun-Ada y Pamir, y desde hace un mes efectúa todo el recorrido hasta Pekín.

A este individuo le inscribí en mi cartera con el número 7. ¡Haga Dios que me suministre los informes que necesito! No pido accidentes de viaje, no: sólo pequeños incidentes, dignos de *El Siglo XX*.

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

¿Quién pretendiera impedírselo, puesto que son súbditos del Zar blanco, ciudadanos moscovitas que disfrutan derechos civiles y políticos iguales á los de sus compatriotas los turcomanos?

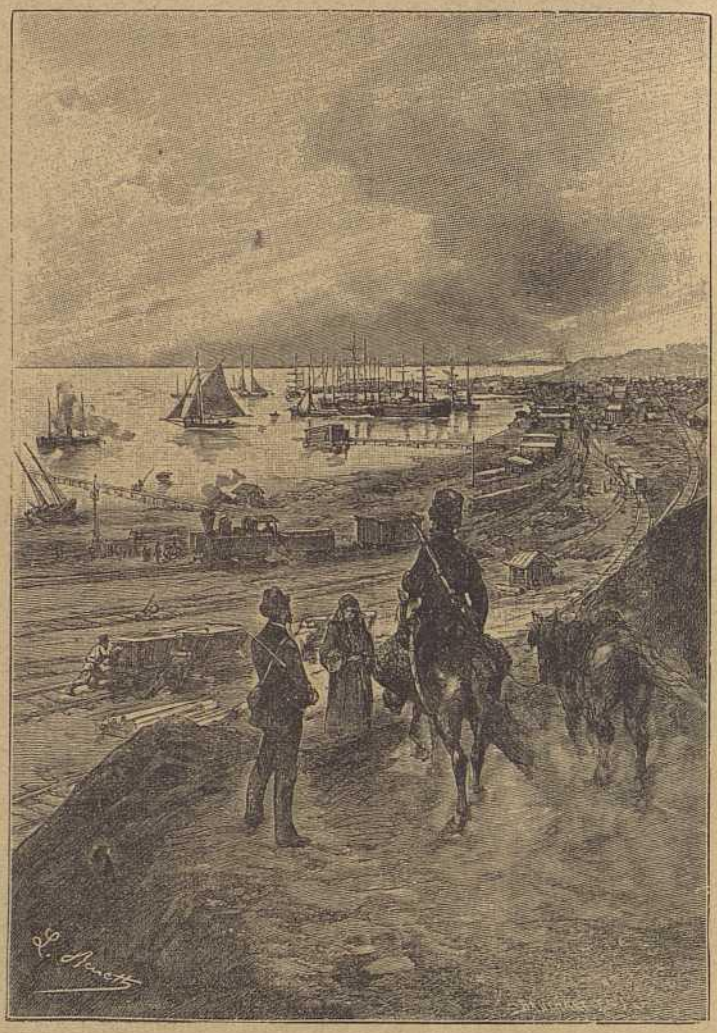
Aquí y allá circulan también *tadjiks*, de origen persa, los hombres más guapos que se puede imaginar. Unos están tomando sus billetes para Merv ó Boukhara, otros para Samarkanda, Tachkend y Kokhan, y no pasarán de la frontera ruso-china. Son en su mayor parte viajeros de segunda clase. Entre los de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

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

Este personaje me parece digno de atención. Es alto, delgado, de cabellera entrecana, como sus patillas rizadas, que indican que cuenta ya cincuenta años; la característica de su fisonomía es el ceño, ó, por mejor decir, el desdén compuesto á dosis iguales de amor á lo inglés y de desprecio para lo que no lo es. Este tipo es acaso insoportable para sus mismos compatriotas cuando el propio Dickens, Thackeray y otros le han flagelado con frecuencia. Erguido y pagado de sí mismo, ¡qué olímpica mirada arroja sobre la estación, el tren, los empleados y el vagon en el que ha señalado su puesto con su saco de viaje! ¿Es que este *gentlemen* viene á demostrar aquí la envidia tradicional de Inglaterra ante las grandes obras debidas al genio moscovita? Ya lo sabré, y entretanto démosle el número 8 en mi cartera.

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

Recuerdo ahora la caja misteriosa: ¿no tiene derecho á este calificativo? Sí, seguramente... Se trata de buscar el sitio



Con una hora basta para visitar Ouzoun-Ada.

en que se encuentra, y de calcular el medio para acercarme á ella.

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

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

En este momento los factores levantan la caja, y tengo la satisfacción de ve

que observan las recomendaciones escritas sobre sus tapas. Es depositada, no sin grandes precauciones, á la entrada del furgón, á la izquierda, bien retirada y bien sujeta. El *alto* arriba, el *bajo* abajo.

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

Basta saber si el empleado destinado á los equipajes va en el mismo furgón... No.. Veo que su puesto está en el furgón de cola.

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

—No hay cuidado que se mueva, responde otro. Los espejos llegarán en buen estado á Pekin, á menos que el tren no descarrile.

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

Y tienen razón: esto se ha visto... y se verá áun.

El americano viene á unírseme, y dirige una última mirada á su almacén de incisivos molares y caninos, no sin haber lanzado su inevitable:

—*Wait a bit!*

—Ya sabe usted, Sr. Bombarnac, añade, que hay que ir á comer al hotel del Zar; ya es hora: ¿me acompaña usted?

—Vamos allá.

Y nos dirigimos al comedor.

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

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

Observo también el cuidado exquisito que el Sr. Caterna muestra hacia su mujer, invitándole á ganar el tiempo que el mareo le ha hecho perder á bordo del *Astara*. La sirve de beber, la elige los mejores pedazos, etc.

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

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

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

La comida ha terminado diez minutos antes de la hora de partir. Suena la campana... Cada cual se dirige hacia el tren. La locomotora sopla.

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

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

VI

Las ideas que un hombre concibe cuando va á caballo, son distintas de las que concibe cuando va á pie; y la diferencia sube de punto cuando el viaje es

por el camino de hierro. La asociación de los pensamientos, el carácter de las reflexiones y el encadenamiento de los hechos, sucédense en su cerebro con rapidez igual á la del ferrocarril. *Ruedan* las ideas en la cabeza, como ruedan los coches sobre dos rails. Por eso acaso me siento en particular disposición de ánimo, deseoso de observarlo todo, ávido de instruirme, y todo con una velocidad de cincuenta kilómetros por hora. Este máximum kilométrico debe conservar nuestro tren al través del Turkestán, y descenderá después á una velocidad media de treinta cuando recorra las provincias del Celeste Imperio.

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

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

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

Ya hemos pasado muchas estaciones sin detenernos, entre otras Mikhaïlov, á una legua de Ouzoun-Ada. Ahora la distancia entre unas y otras es de quince á treinta kilómetros. Las que acabo de entrever parecen hotelitos, con balaustradas y tejados á la italiana, lo que produce singular efecto en el Turkestán, en la proximidad de Persia. El desierto se extiende hasta las cercanías de Ouzoun-Ada, y las estaciones del ferrocarril forman á manera de pequeños oasis, creados por la mano del hombre. El hombre es, sin duda, el que ha plantado estos delgados álamos que proyectan su escasa sombra; él, quien á costa de grandes gastos ha traído esta agua, cuyos frescos surtidores caen en elegante pilón. Sin estos trabajos hidráulicos no habría un árbol ni un rincón de verdura en medio de estos oasis, que al mismo tiempo sirven para nutrir la línea, y no son nodrizas secas lo que necesitan las locomotoras.

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

Se me creerá si afirmo que el paisaje no es muy pintoresco; el terreno es casi llano, muy arenoso y de aluvión, donde se estancan aguas salobres. Así, pues, se ha prestado muy bien al estableci-

miento de una vía férrea. Aquí no hay barrancos, ni ramblas, ni viaductos, ni obra alguna de arte, para servirme de un término caro á los ingenieros, y hasta muy *caro*. Tan sólo existen acá y allá algunos puentes de madera, de una longitud de doscientos ó trescientos pies. En tales condiciones, el coste del ferrocarril transcaspiano, por kilómetro, no ha pasado de setenta y cinco mil francos. Tal monotonía no será interrumpida más que por los vastos oasis de Merv, Bukhara y Samarkanda.

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

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

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

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

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

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

Nec tecum possum vivere sine te!

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

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

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

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

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

Visito después el vagón restaurant. Es una tercera parte más largo que los otros: un verdadero comedor, con una sola mesa. En la parte de atrás se encuentra un mostrador. En la otra parte la cocina, donde funcionan el cocinero y el fondista, ambos de origen moscovita. Este *dining-car* me parece convenientemente dispuesto. Atravieso el comedor y me encuentro en la otra mitad del tren, donde van, como amontonados, los

viajeros de segunda. Kirghizes de aspecto poco inteligente, frente achatada, mandíbula saliente, barbilla picuda, nariz ancha de cosaco, piel muy morena. Estos pobres diablos, de religión musulmana, pertenecen ya á la Gran-Horda, errante por la frontera de Siberia y de China, ya á la Pequeña-Horda, extendida entre los montes Urales y el mar de Aral. Un vagón de segunda y aun de tercera sería un palacio para gente habituada á campar al aire libre en las estepas y en las miserables chozas de las aldeas. Ni sus camastros ni sus escabeles valen tanto como las banquetas forradas, en las que van sentados con gravedad asiática. Allí van también dos ó tres *nogais*, que vuelven al Turkestán Oriental, de raza más notable que los kirghizes de la raza tártara; es de los que salen los sabios y profesores que han ilustrado las importantes ciudades de Bukhara y Samarkanda. Pero la ciencia y la enseñanza apenas pueden bastar para conseguir lo estrictamente necesario, sobre todo en el Asia Central; así que estos *nogais* se dedican á ser intérpretes. Por desgracia, y por efecto de la difusión de la lengua moscovita, el oficio es poco lucrativo.

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

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

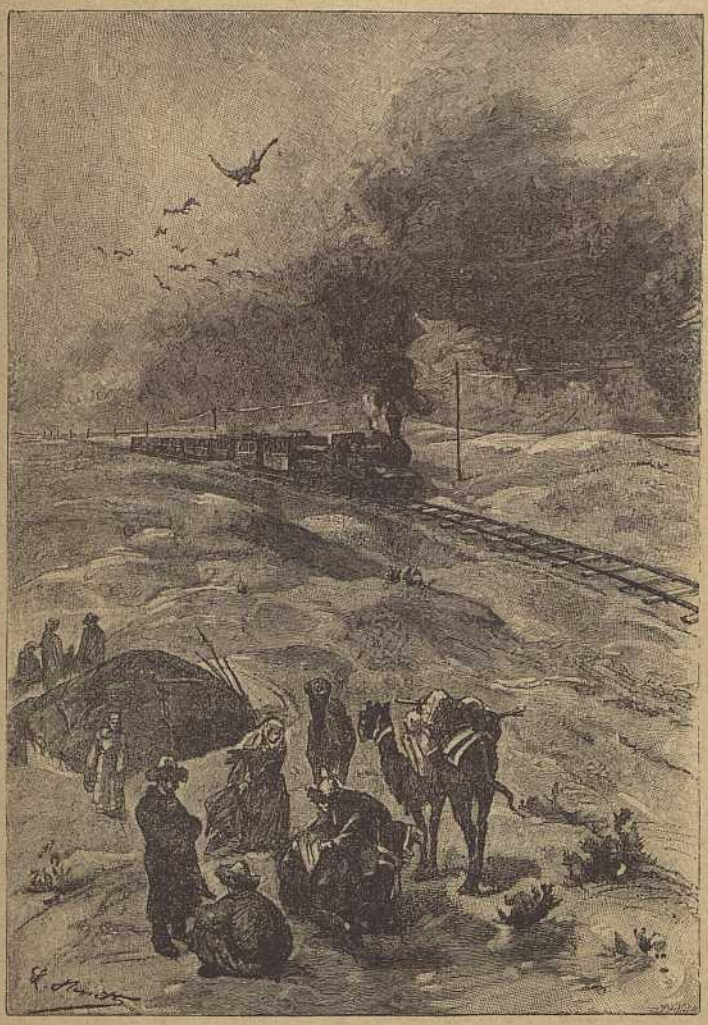
Popof no está en su garita en este momento; y como la puerta del furgón de equipajes está abierta, creo que nuestro jefe de tren habrá ido á hablar con el maquinista. Allí, á la izquierda del furgón, está la caja misteriosa. Son las seis y media; tengo luz bastante todavía para satisfacer mi curiosidad.

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

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

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

Por entre aquellos arenales nacen muchos arbustos espinosos, tamarindos, cardos y *haloxylonammodendron*, que los rusos, aunque menos científicamente, llaman *saksaoul*. Sus profundas y vigorosas raíces forman un fuerte suelo como el *hippophae rhamnoïdes*, un arbusto de la familia de las eleagnidas, que se em-



El tren marcha por pleno desierto...

plea para apisonar la arena en la Europa septentrional.

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

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

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

que dicho señor, en su calidad de médico del ejército ruso, tomó parte en la campaña de los generales Skobeleff y Annenkof.

En las estaciones que sólo saluda el tren con un silbido, el Mayor me hubiera dicho cuál de ellas fué teatro de los sucesos de la guerra. Yo, como francés, hubiérale interrogado acerca de la expedición de los rusos al Turkestán, y no dudo que mi compañero de viaje se hubiera apresurado á satisfacer mi curiosidad. Seriamente, no puedo contar más que con él... ó con Popof.

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

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

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

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

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

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

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

—También él tendrá mucho gusto en ello.

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

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

—¿Cómo se llaman, Popof?

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

—¿Que será Tio-King?

—Sí, señor. El doctor Tio-King.

—¿Y no hablan más que chino?

— Es probable. Yo no les he oído hablar en otra lengua.

En vista de lo que me dice Popof, mantengo el número 9 para el joven Pan-Chao, y el 10 para el doctor Tio-King.

—El americano... continúa Popof.

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

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

—Diga usted, Sr. Popof.

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

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

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

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

—¿No se lo han dicho á usted?

—No.

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

—¿Y qué son?

—Cómicos, que van á representar en China.

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

—Él es cómico, primer actor.

—¿Y la mujer?

—Primera dama.

—¿Y dónde va la lírica pareja?

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

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

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

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

—¡Bien! El número 8, personaje mudo.

—Vamos con el alemán, añado.

—El barón Weissschnitzerdörfer.

—¿Yo creo que va á Pekín? digo yo.

—Y aún más allá, quizás.

—¿Más allá?...

—Sí: va á dar la vuelta al mundo.

—¡La vuelta al mundo!

—En treinta y nueve días.

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

—¡No llegará nunca! exclamé yo.

—¿Y por qué? preguntó Popof.

—Porque siempre llega retrasado. En Tiflis, por poco pierde el tren... Y en Bakou por poco se queda en tierra.

—Pero en Ouzoun-Ada no se retrasó.

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

VII

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

Dos horas de parada en Kizil-Arvat. Aunque el día empieza á caer, puedo emplear bien el tiempo en visitar esta pequeña ciudad, que cuenta con más de 2.000 habitantes, rusos, persas y turcomanos. Pero pocas cosas hay que ver, ni dentro ni en las cercanías. No hay árboles; en la campiña no se ve ni una palmera; sólo hay prados de cereales, cruzados por un arroyuelo. Mi buena estrella me ha dado por compañero, mejor dicho, por *cicerone*, al Mayor Noltitz.

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

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

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

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

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

Después, sonriendo, añadió:

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

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

Una mano con un cigarro se tiende hacia él...

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

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

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

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

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

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

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

Nos estrechamos cordialmente las manos.

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

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

Quedábale por conquistar la parte meridional del Turkestán, y principalmente el oasis de Akhal-Tekke, que confina con Persia. Los generales Sourakine y Lazareff trataron de llevar á efecto esta conquista en las expediciones de 1878 y 1879, pero su plan no tuvo resultado hasta que el célebre Skobeleff, el héroe de Plewna fué el encargado por el Zar de reducir á las valientes tribus turcòmanas.

Operó Skobeleff su desembarco en el puerto de Mikhailov; el puerto de Ouzoun-Ada aún no existía, y su lugarteniente el general Annenkof, con objeto de faci-

litar la marcha por el desierto, construyó el camino de hierro estratégico, que en diez meses llegó á la estación de Kizil-Arvat.

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

Primeramente el general Annenkof formó un tren de marcha con treinta y cuatro vagones, cuatro de dos pisos para los oficiales, veinte de dos para los obreros y soldados, un comedor, cuatro vagones cocinas, otro de ambulancia, otro de telégrafos, otro de víveres, otro de forjas y otro de reserva. Estos fueron sus talleres ambulantes y su cuartel, donde 1.500 obreros militares y empleados encontraron alojamiento y manutención.

Dicho tren iba avanzando á medida que se colocaban los rails. Componían los obreros dos brigadas, trabajando cada una seis horas diarias, auxiliados por gentes del país, acampadas en tiendas, y cuyo número subía á 15.000 hombres. Un hilo telegráfico ponialos en comunicación con Mikhailov, de dondepartían, por un pequeño camino de hierro Decauville, los trenes que conducían los rails y las traviesas.

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

Así fueron transportados los soldados de Skobeleff á Kizil-Arvat y ciento cincuenta kilómetros más allá hasta Gheok-Tepé, cuya ciudad no se rindió hasta ver destruídas sus viviendas y sacrificados doce mil de sus defensores; el oasis de Akhal-Tekké cayó en poder de los rusos. No tardaron en someterse los habitantes del oasis de Atek, tanto más espontáneamente cuanto que en su lucha con Kouli-khan, jefe de los mervienos, habían implorado el apoyo del Zar. Los mervienos, en número de doscientos cincuenta mil, siguieron su ejemplo, y la primera locomotora entró en la estación de Merv en Julio de 1886.

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

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

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

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

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

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

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

La mayor parte de nuestros compañeros ya se han instalado convenientemente para pasar la noche en sus asientos, que, merced á un ingenioso mecanismo pueden transformarse en camas, con su almohada, su manta, y el que duerma

mal, será que no tiene la conciencia tranquila. No debe ser de éstos, á lo que parece, el Mayor Noltitz, quien, después de darme las buenas noches, duerme el sueño del justo.

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

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

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

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

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

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

El puentecillo tiembla con la trepidación del tren. En medio de la insondable oscuridad, y á la vista del Kara-Koum, experimento la impresión que produce la inmensidad nocturna del mar alrededor de un barco.

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

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

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

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

Me asalta el temor de ver defraudadas todas mis esperanzas de corresponsal... ¿Acaso me he engañado á bordo del *Astara?* ¿Habré soñado aquello de la respiración y del estornudo? ¿No habrá nadie

Descorro la cortinilla de una de las lámparas y consulto mi reloj...

en el cajón... ni aun Zeitung?... ¿Es que realmente serán espejos expedidos á la señorita Zinca Klork?... No. Acabo de sorprender un débil movimiento en el interior de la caja... El movimiento aumenta, y me pregunto si la tapa no va á correrse para dar paso al prisionero, que deseará respirar el aire libre. Lo mejor que puedo hacer para ver sin ser visto, es ocultarme entre dos bultos, y, gracias á la oscuridad, nada tendré que temer...

De repente oigo un pequeño chasquido... No, esto no es ilusión... Es el chasquido de una cerilla... Casi en seguida, algunos débiles rayos de luz se filtran por los respiraderos de la caja... ¿Qué duda podía tener ya de la clase de sér oculto en la caja?... A menos que fuese un mono de esos que conocen el uso del fuego y el manejo de las cerillas... Algunos viajeros pretenden que existe, y habrá que creerlos bajo su palabra.

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

Pasa un minuto... Nada indica que la tapa se haya movido... Nada permite suponer que el desconocido salga... Sigo en acecho... Después concibo la idea de aprovechar aquella luz y mirar por los

El buen muchacho cena tranquilamente.

agujeros... Me levanto, y me aproximo sigilosamente... Un solo temor me detiene; que la luz se apague...

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

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

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

Además, no es lo mismo viajar en caja de Tiflis á Pekín que ir de Viena ó de

Barcelona á París, como hicieron Zeitung, Errés y Flora.

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

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

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

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

Llamo en la tapa...

La luz se apaga.

No se le oye respirar...

Hay que tranquilizarle.

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

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

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

Ya era tiempo.

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

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

—¿Qué ha pasado, amigo Popof?

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

—¡Pobre animal!

—Sí: ¡pobre animal, que ha podido hacer descarrilar al tren!

—¡Pues vaya al diablo ese animal!

VIII

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

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

Bajo al andén y me pongo á rondar el furgón de equipajes. Arriesgado sería tratar de introducirme en él. Hubiera

tenido gusto en visitar la ciudad; pero la oscuridad me impedirá ver nada. Según lo que me ha contado el Mayor Noltitz, aún se conservan las huellas del terrible asalto de Skobeleff en 1880. Murallas desmanteladas, brechas abiertas, etc. Me resigno á no ver todo esto más que por los ojos del Mayor. A las dos parte el tren, después de haber recibido algunos viajeros, que Popof me dice son turcomanos... Ya les pasaré revista cuando sea de día.

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

A las tres, nueva parada.

—¡Askhabad! se oye gritar en el andén.

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

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

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

—¿Qué hay de nuevo?

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

—Sí que lo es. Diga usted: ¿hay cantina en la estación?

—Sí... Hay una para los viajeros.

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

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

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

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

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

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

gamos á esta estación á las seis de la mañana.

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

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

—¿Y esa línea tendría?...

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

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

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

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

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

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

—¿Acaso las estaciones están muy distantes?

—Algunas sí.

—¿Y los empleados rusos son reemplazados por chinos?

—Sí; excepto el jefe Popof, que debe acompañarnos durante todo el trayecto.

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

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

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

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

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

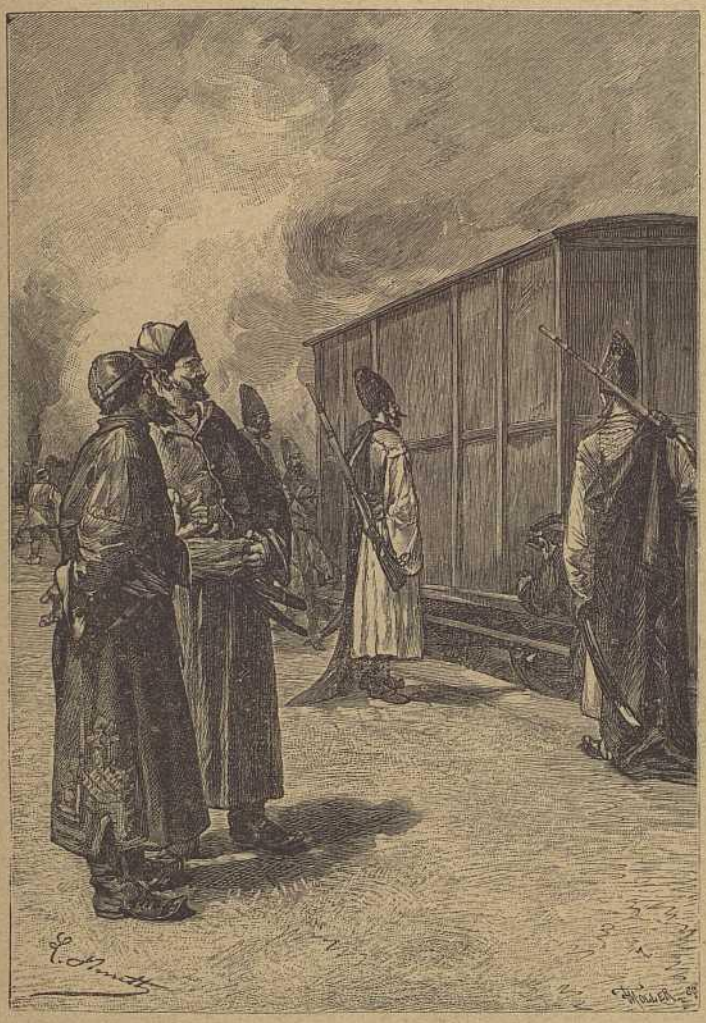
—¿Piensa usted que habían de tener el suficiente atrevimiento para atacar un tren?

—Sí, señor Mayor... y eso me tranquiliza.

—¿Tranquilizarle á usted eso?

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

—En verdad, señor corresponsal, que



En tanto que miran el vagón unido al tren...

es usted admirable. ¿Necesita usted incidentes?

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

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

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

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

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

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

—¿Y quién es ese chino?

—Un audaz capitán de ladrones, de origen semichino, semimogol, que después de haber explotado durante mucho

tiempo el Yunnan, donde ha acabado por ser vivamente perseguido, se ha trasladado á las provincias del Norte, habiéndosele visto en la parte de la Mongolia que cruza el Gran Transasiático.

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

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

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

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

—Pero no del viaje, señor Mayor.

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

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

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

—A Pekín, Sr. Bombarnac.

—¿Y qué lleva?

—¡Oh! Un gran personaje.

—¡Un gran personaje!

—¿Le admira á usted?

—¡Es claro!.. ¿En un furgón?...

—En un furgón.

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

—¡Pero si no bajará!

—¿Por qué?

—Porque está muerto.

—¡Muerto!

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

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

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

En tanto que miro el furgón, un nuevo viajero le examina con no menos curiosidad que yo. Dicho viajero es un hombre de orgulloso semblante; representa unos cuarenta años; lleva el elegante traje de los ricos mogoles; es de alta estatura, mirada un tanto sombría, bigote de mosquetero á lo Scholl; tez muy mate y párpados que apenas se mueven. He aquí un buen tipo, pienso; no sé si llegará á ser el protagonista que busco; pero, por si acaso, voy á apuntarle con el núm. 12. Este, mi pretendido protagonista, es, según me dice Popof, el Sr. Faruskiar. Va acompañado de otro mogol de rango inferior, de igual edad que el anterior y llamado Ghangir. En tanto que miran el vagón unido al tren, antes del furgón de equipajes, cambian algunas palabras. Acabada la maniobra, la guardia persa ocupa el vagón de segunda clase, detrás del coche mortuorio, con el objeto de que el precioso cuerpo esté siempre bajo su vigilancia.

Oigo gritos en el andén de la estación...

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

—¡Esperad!... ¡Esperad!

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

Al ver aquella furiosa persecución, los esposos Caterna se desternillaban de risa. El chino Pan-Chao suelta la carcajada, mientras el señor Tio-King conserva su imperturbable seriedad. El alemán no puede más; su cara es ya de color de

escarlata. Va anhelante, consiguiendo echar la mano al fugitivo sombrero, cayendo cuan largo es, con la cabeza cubierta con su abrigo, lo que da motivo al Sr. Caterna para canturrear el célebre motivo de miss Helyett:

Ah! le superbe point de vu... u... u... ue!
Ah! la perspective imprévu... u... u... ue! (1)

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

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

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

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

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

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

IX

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) ¡Ah! ¡Soberbio punto de vista!
¡Ah! ¡Perspectiva imprevista!

macedonio el imperio del Asia. He aquí un buen augurio para la conquista por los rusos.

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

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

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

—El señor Fulk ha ido á echar una ojeada á sus cajas, me responde.

Y eso de decirme *el señor Fulk*, me indica que pronto dirá *Fulk* á secas.

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

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

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

—Dignas de ser americanas, añado yo.

—*Wait à bit!* contesta sonriendo con aire significativo.

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

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

De la vida sobria y ordenada,
ó el arte de vivir mucho tiempo en
una perfecta salud.
Traducido del italiano de
LUIS CORNARO, *noble veneciano.*
Aumentada con la manera de corregir un mal temperamento, de gozar felicidad perfecta hasta la más avanzada edad, y no morir sino por la consunción del húmedo radical, á consecuencia de senectud.

SALERNA.

MDCCLXXXII.

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

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

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

—¿Quién? pregunto el Mayor.

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

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

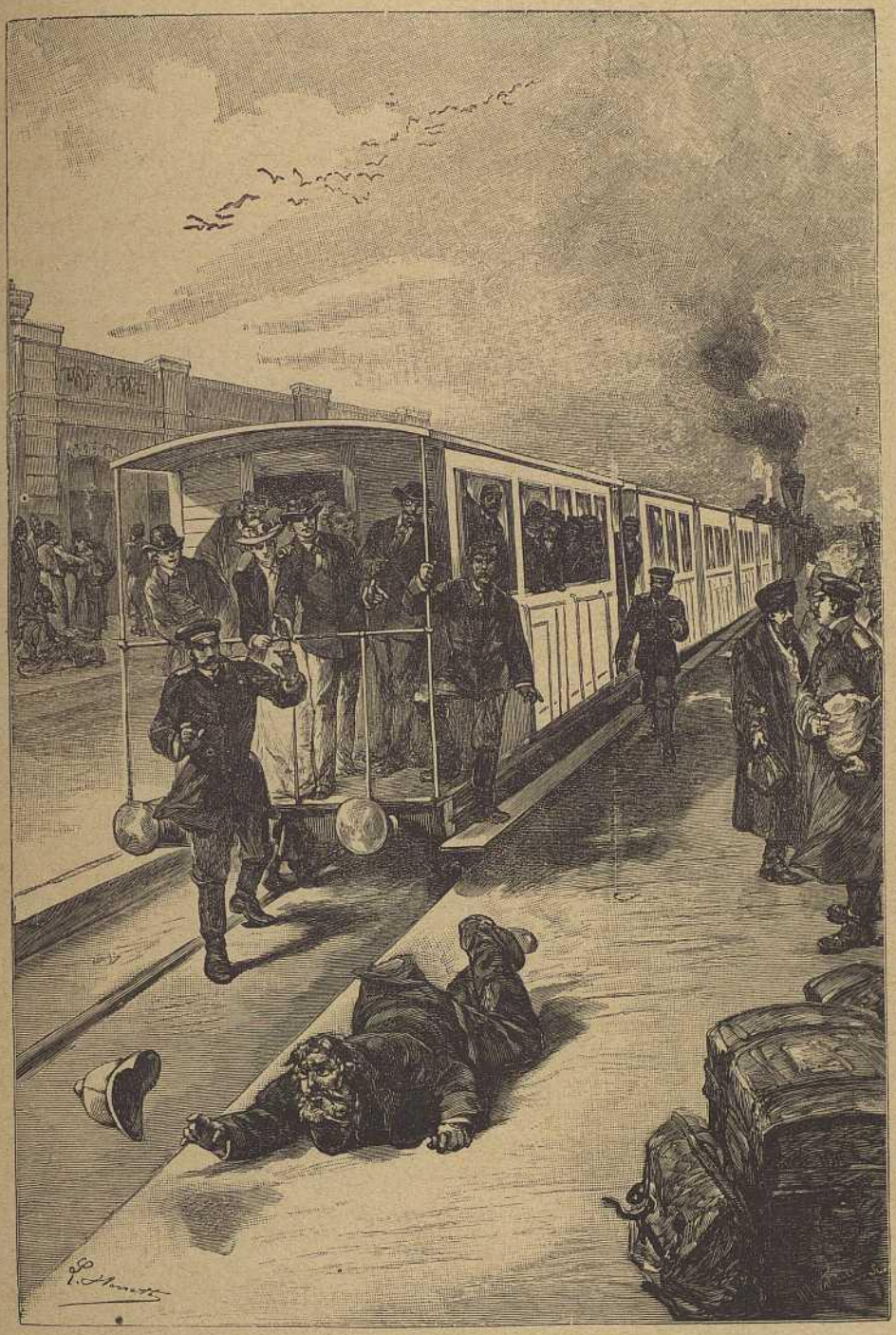
—Vamos, Mayor, convenga usted en que sería uno de los personajes más interesantes. Digno de que se le rogara que se prestase á una *interview*.

Y hablando así, comemos con buen apetito. El almuerzo es excelente, pues la cocina se ha provisto en Askhabad y en Douchak. Como bebidas tenemos té, vino de Crimea y cerveza de Kazán. Y para comer, chuletas de carnero y excelentes conservas, y de postre sabroso melón, peras y uvas de primera calidad (1).

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

Sus ojos espirituales entornados, sus mejillas habituadas á las postizas patillas, como sus labios á los falsos bigotes, y su cabeza á las pelucas, rojas, negras, grises, ya calvas ó ya cabelludas, según los papeles que había de representar, todo denota al comediante hecho á la

(1) El ingeniero señor Boulangier recordará sin duda que en la narración de su viaje hace grandes elogios de una comida idéntica á ésta.



Cayendo cuan largo es...

vida de las tablas. Pero tiene una fisonomía franca y alegre, un aire honrado; toda la apariencia de una buena persona

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

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

—Y parisién...

—Y, por consecuencia, dos veces francés, sentiría mucho no haberle estrechado la mano. Así que, señor Caterna...

—¿Sabe usted cómo me llamo?

—Y usted sabe cómo me llamo, yo seguramente.

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

—Para lo que usted guste mandar.

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

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

—¡Pero, hombre, usted lo sabe todo!

—Un corresponsal...

—¡Naturalmente!

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

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

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

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

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

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

— ¿Dónde estaba usted cuando salió de Francia?

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

—¿Habrá usted recorrido el mundo, señor Caterna?

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

Ya me llama Claudio.

—¡Ay, amigo Claudio! En algún tiempo era yo el ídolo de Buenos Aires, y el disloque en Río Janeiro. Usted no lo

creerá; pero yo, malo en París, soy excelente en provincias. En París se representa para uno mismo, y en provincias para los otros. Y además, el repertorio es más variado.

—Mi enhorabuena, querido compatriota.

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

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

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

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

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

—Lo que no es menos alegre, señor Caterna.

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

En aquel momento la señora Caterna se reune con nosotros.

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

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

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

—Héla aquí sin ceremonia, señor.

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

—Y él el mejor de los maridos.

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

Creánme ustedes. Era curioso de ver aquella unión de dos cómicos de la legua tan diferente de la contabilidad amorosa por «debe» y «haber», del corredor y la corredora que conversan en el interior del vagón vecino.

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

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

—Es demasiado alemán, dice la señora Caterna.

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

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

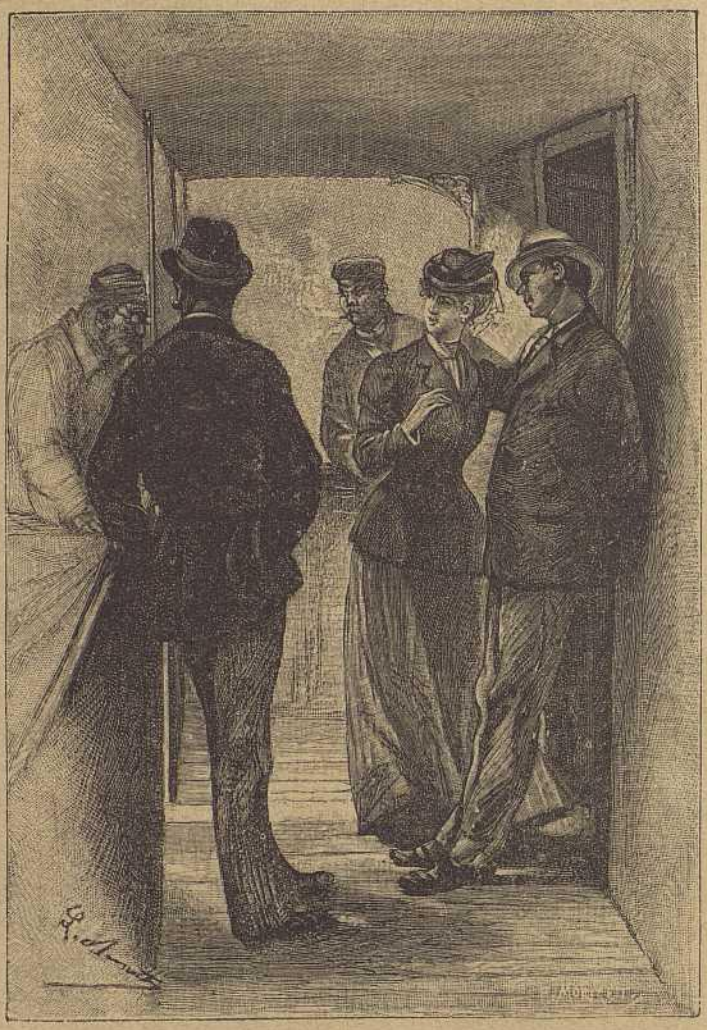
—A propósito, digo yo: ¿sabe usted para qué ese barón ha tomado el Gran Transasiático?

—Para comer sopa de coles en Pekín, responde.

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

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

Y el cómico se pone á cantar con voz de clarinete ronco, el tan conocido mo-



El barón, cubierto con una gorra de viaje, salió del *dining-car*...

tivo de *Las campanas de Corneville*:

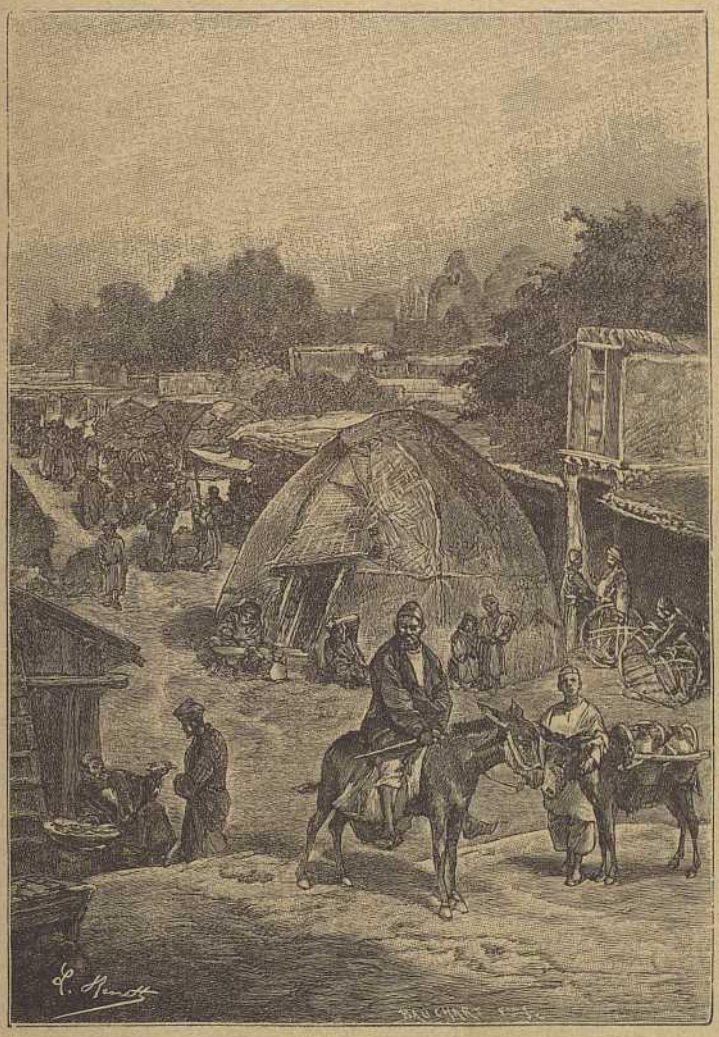
He dado tres veces la vuelta al mundo.

Y añade, señalando al barón:

—Él no da ni la mitad.

IX

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



Una sucesión no interrumpida de aldeas...

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

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

El Mayor Noltitz me cita á este propósito un refran turcomano, que dice así:

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

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

Siete horas de parada en Merv. Tendré, pues, tiempo de visitar tan curiosa población, cuya transformación física y moral ha sido tan profunda, merced á los procedimientos un tanto arbitrarios de la Administración rusa. Su fortaleza, de ocho kilómetros de circunferencia, edificada en 1873 por Nour-Verdy, no ha sido obtáculo para que el ejército del

Zar se haya apoderado de ella, y la antigua guarida de malhechores ha llegado á ser una de las más importantes ciudades del Transcaspiano.

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

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

Y allá nos hemos dirigido á buen paso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

—Ya se hará.

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

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

—¡Phs! dijo el yankee; pues lo que yo siento es que en este país turcomano no hay negocio. Todo el mundo tiene dientes.

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

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

—Y seguramente eso hará la casa Holmes-Homes de Londres en cuanto hayamos agotado el almacén capilar del Celeste Imperio.

De allí á poco, la pareja nos dejó.

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

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

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

—Ya sé cómo se llama.

—¿Y es?...

—Yen-Lou, el gran mandarín de Pekín.

—Gracias, Popof.

Vóime corriendo á la oficina de telégrafos, y expido á *El Siglo XX* el siguiente despacho:

«Merv, 16 Mayo, 7 noche.»

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

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

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

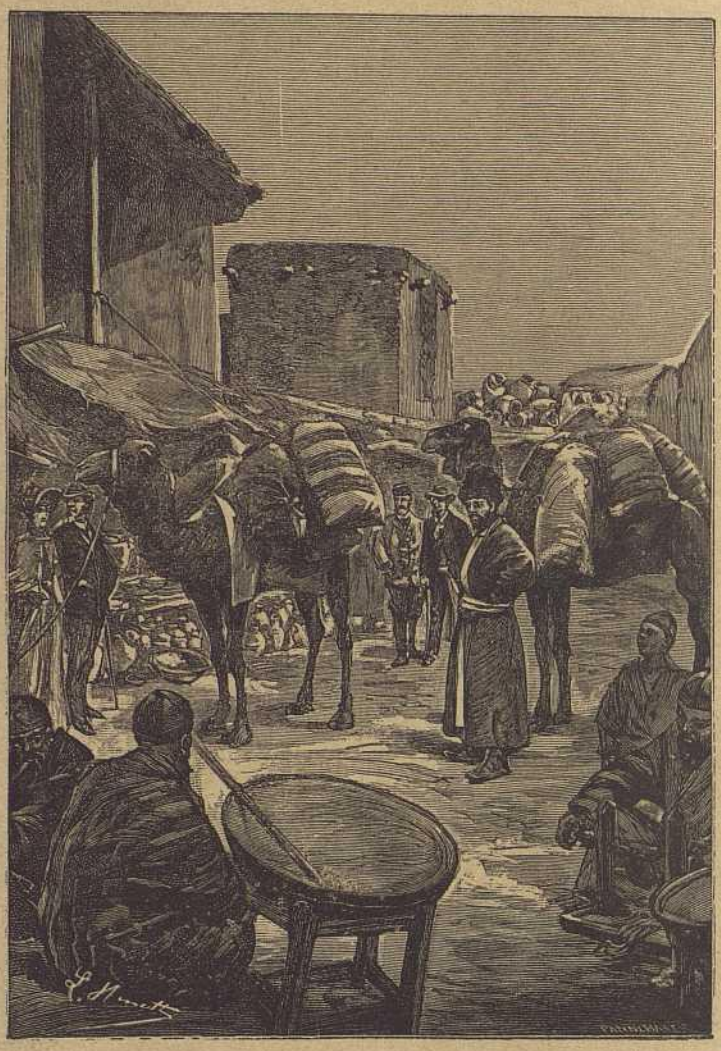
—Consuélese usted. Su satisfacción no hubiera sido completa, porque dicha ciudad ha sido reedificada cuatro veces. Aunque hubiese usted visto la cuarta ciudad, Bairam-Alí, de época persa, no hubiese usted visto la tercera, mogólica, ni menos la villa musulmana de la segunda época, que se llamaba Sultán-Sandjar-Kala,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

Y esto fué lo que hice.

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

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

Me acuerdo del rumano del cajón. ¿Debo intentar verle esta misma noche? Indudablemente. No tan sólo para satisfacer mi natural curiosidad, sino también para calmar mi inquietud. Sabiendo que su secreto es conocido por la persona que le habló al través de la tapa de

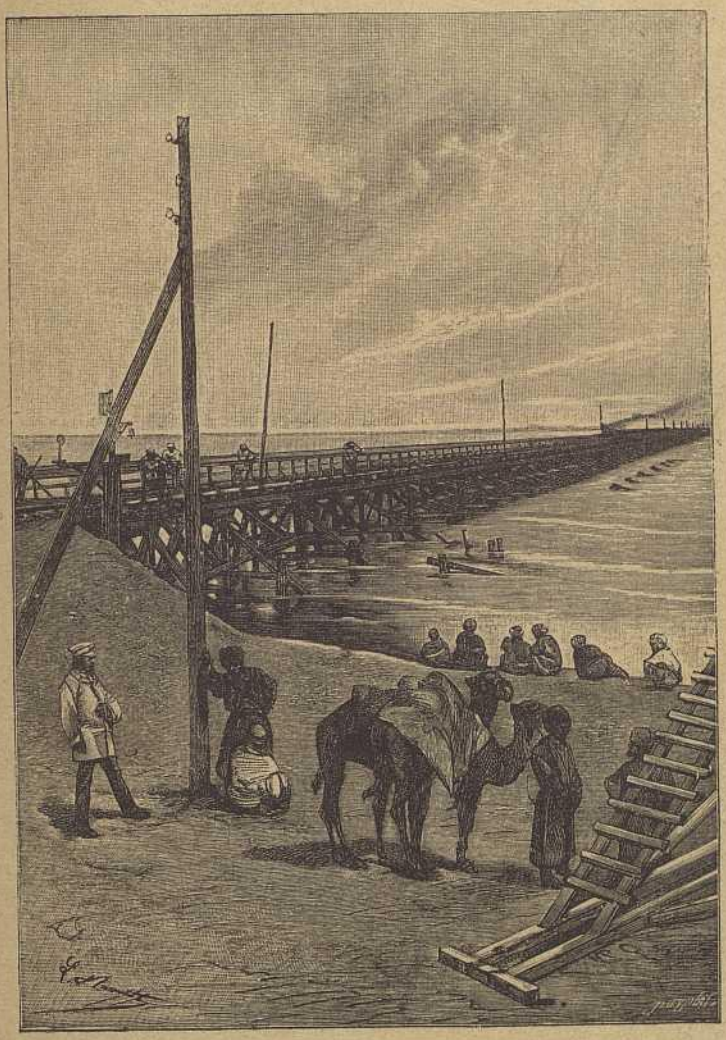


Y cuyos habitantes conservan el tipo de aquella raza decadente...

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

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

¡Qué largas me parecieron las horas! Muchas veces me he visto á pnnto de sucumbir al sueño, y para desvelarme he salido dos ó tres veces á la plataforma. Al minuto reglamentario entré en la estación de Tchardjoui, versta 1.005. Dicha población es una importante ciudad del kanato de Bukhara, donde llegó el Transcaspiano á fines de Noviembre de 1886, diecisiete meses después de ha-



Llega el tren á un puente de mucha longitud...

ber puesto la primera traviesa. No estamos á más de doce verstas del Amou-Daria, y cuando pasemos al otro lado del río, pondré en práctica mi plan.

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

Es mi rumano... No puede ser otro... Nadie le ha visto... Ya está confundido entre los demás viajeros... ¿Para qué esta escapatoria? ¿Es para renovar sus provisiones en la cantina? Ó, como yo me temía, ¿pensará en huir? Si es esto, yo sabré impedírselo... Me daré á conocer á él. Le prometeré auxilio y favor. Le hablaré en francés, en inglés, en alemán, en ruso, y le diré: Amigo mío, cuente usted con mi discreción. No le haré á usted

traición; por la noche le traeré á usted víveres, y le daré á usted ánimos al mismo tiempo. No olvide usted que la señorita Zinca, que sin duda será la más hermosa de las rumanas, le espera á usted en Pekín, etc., etc.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A las cinco de la mañana hace alto el tren en la capital del kanato de Bukharia, versta 1.107 desde Ouzoun-Ada.

XI

Los kanatos de Bukharia y Samarkanda formaban en otro tiempo la Sogdiana, satrapía persa habitada por los *tadjiks*, después por los *ousbeks*, que invadieron

aquel país á fines del siglo XV; pero la invasión más temible en los momentos actuales es la de las arenas, puesto que los *saksaulds* destinados á contener la arena, casi han desaparecido.

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

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

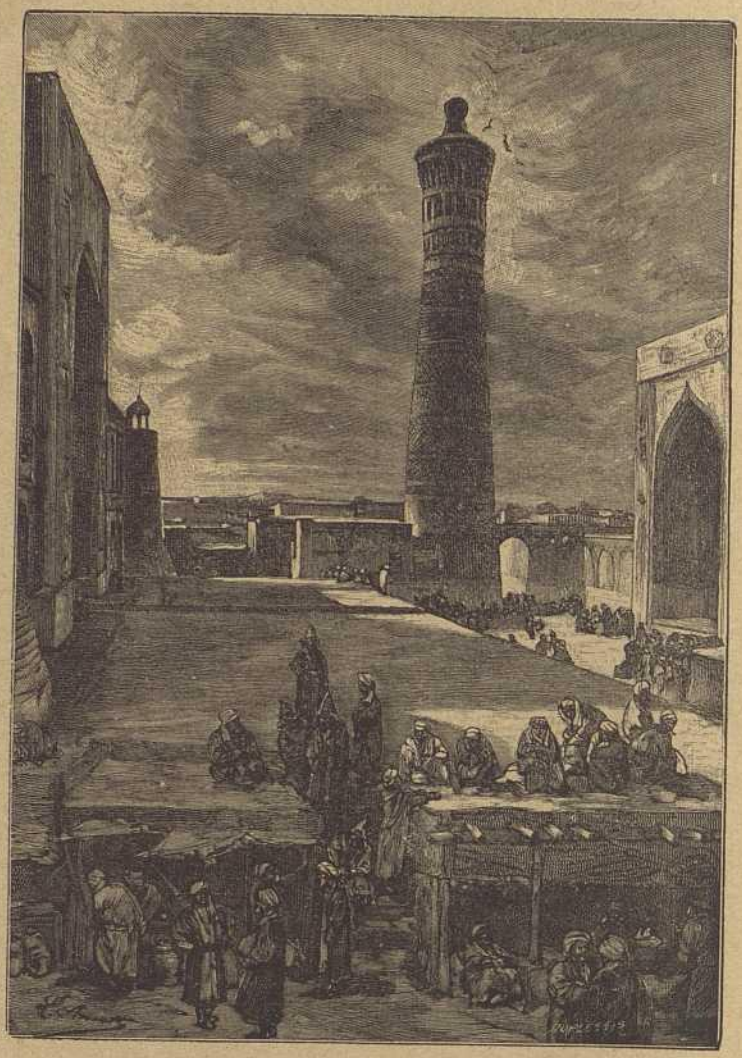
Recapitulemos. El señor Faruskiar... Con este puedo contar lo mismo que con el mandarín Yen-Lou, que va en su catafalco ambulante. ¿Fulk Ephrinell y miss Horacia Bluett? Inútil es pensar en ellos. Se trata de palacios, de alminares, de mezquitas y demás *inutilidades* arqueológicas... ¿Y el actor y la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

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

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

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

Cerca del palacio, y á la derecha, se alza la mezquita mayor de la ciudad, la mezquita Mesdjidi-Kelán, edificada por Abdullah-Khan-Sheibani. Es un conjunto de cúpulas, campanarios y minaretes, en los que las cigüeñas, que se ven á millares por allí, hacen sus viviendas. Yendo siempre á la ventura, llego á las orillas del Zarafchan, al NE. de la villa. Las aguas frescas y limpias barren los cana-



Y héme errante por las calles de Bukhara.

les una ó dos veces por quincena, como medida de salubridad, y precisamente la higiénica introducción de las aguas acaba de efectuarse. Hombres, mujeres, niños, perros, bípedos y cuadrúpedos, todos se bañan en confusa promiscuidad. No puedo dar idea del cuadro, ni tampoco aconsejar su imitación.

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

No olvidemos que he recorrido el mercado de libros, donde no habrá menos de veintiséis tiendas, y en que se venden impresos y manuscritos, no al peso, como el té, ni en cajas, como las conservas, sino en forma de mercadería corriente. En cuanto á los numerosos *medresses* (estos colegios que han dado á Bukhara renombre universitario), debo confesar que no he visitado ninguno. Extenuado, rendido, voy á sentarme bajo los olmos del muelle de Divanbeghi. Allí bullen

enormes *samovars*, y por un *tenghe*, ó sean setenta y cinco céntimos, bebo de ese *shivin*, té superior que no se parece en nada al que consumimos en Europa, y que, según se dice, ya ha servido para limpiar los tapices del Celeste Imperio.

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

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

No me engañé: es un verdadero parisién de boulevar, bajo un traje chino. Ha pasado tres años en el mundo de la alegría y de la ciencia. Hijo único de un rico comerciante de Pekín, ha viajado y viaja bajo la custodia de Tio-King, especie de doctor, que es un sandio, y del que su discípulo se burla en grande. El tal doctor, desde que descubrió en los muelles del Sena el libro de Cornaro, no piensa en otra cosa que en ajustar su vida al *Arte de vivir mucho tiempo en perfecta salud*. La medida conveniente en bebidas y comidas, el régimen que se debe seguir en cada estación, la sobriedad que da vigor al espíritu, la intemperancia, causa de graves males, el medio de corregir un mal temperamento y de gozar de excelente salud hasta edad muy avanzada; todo esto, tan magistralmente preconizado por el noble veneciano, cosas son cuyo estudio absorbe á ese mamarracho de chino...

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

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

Y Tio-King contesta con la mayor seriedad:

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

—¿Y la segunda?

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

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

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

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

Y así lo hizo; á la verdad con razón, porque el *maintuy* está delicioso. En tanto el doctor Tio-King se contenta con lo más ligero del *menú*, y según nos ha dicho el Mayor Noltitz, esos *maintuys* fritos son muy sabrosos: ¿cómo no serlo, si entonces reciben el nombre de *zenbusis*, que significa «beso de dama»?

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

—Yo creo que se pueden encontrar

zenbusis en el Asia Central y fuera de ella.

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

Pan-Chao dice entonces riendo:

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

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

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

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

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

—¿Y cómo podrá unirse por una vía férrea el Asia al Africa? pregunta el Mayor Noltitz.

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

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

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

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

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

Omnia jam fieri quœ posse negabam.

Mi alarde de erudición latina sólo fué comprendido por el Mayor Noltitz, y oigo al Sr. Caterna que dice á su mujer:

—Eso será volapük...

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

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

Miro á sir Francis Trevellyan. La coloración de sus pómulos se acentúa, pero no dice nada. Me pregunto si estos ataques en una lengua que él comprende perfectamente, no le harán salir de su mutismo. No apostaría ni en pro ni en contra sobre este punto. El Mayor Noltitz habla de las grandes ventajas del Gran Transasiático, desde el punto de vista de las relaciones comerciales entre Asia y Europa, y de la seguridad y rapidez de las comunicaciones. ¡Sí! Los antiguos odios desaparecen, poco á poco, ante la influencia de Europa. Abrese una nueva era para los pueblos, y preciso es convenir en que la obra de los rusos merece la aprobación de todas las naciones civilizadas. Nunca más justificadas las hermosas frases pronunciadas por Skobeleff, después de la toma de Gheok-

Tepé, cuando los vencidos podían temer las represalias de los vencedores: «En la política del Asia no conocemos parias.»

Y al acabar el Mayor esta frase, dijo:

—Esa política nos hace superiores á Inglaterra.

—¡Nadie puede ser superior á los ingleses!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

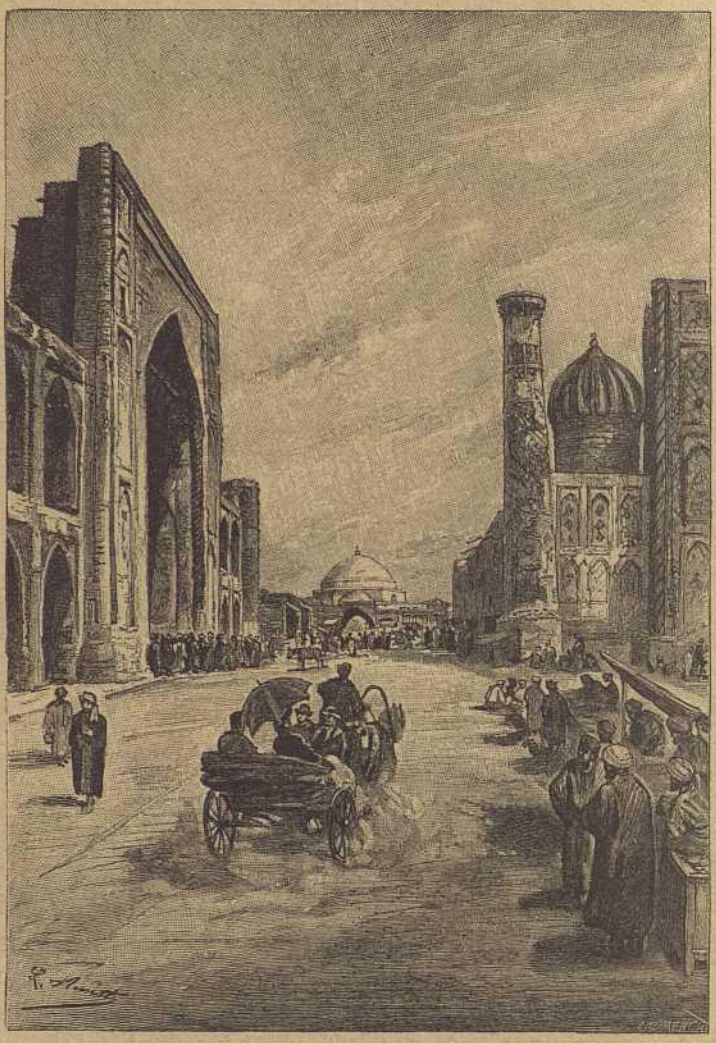
El tren marcha con rapidez extrema. En servicio ordinario, cuando pasa por las once estaciones comprendidas entre Bukhara y Samarkanda, emplea todo el día. Esta vez no necesitó más que tres horas para recorrer los doscientos kilómetros que separaban las dos ciudades, y á los dos de la tarde entraba en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

XII

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

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

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



Nuestro itinerario nos conducía al gran bazar de Samarkanda.

pasado esplendor, y que exigiría muchas semanas para ser concienzudamente estudiada.

Ahora no voy á ir solo. El Mayor Noltitz está libre y me acompañará.

Estamos ya fuera de la estación, cuando los esposos Caterna se presentan:

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

—Esa intención tenemos, Sr. Caterna.

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

—¿Cómo no?..

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

El Mayor se inclina galantemente ante la actriz, y la dice:

—Nuestra exploración será muy agradable.

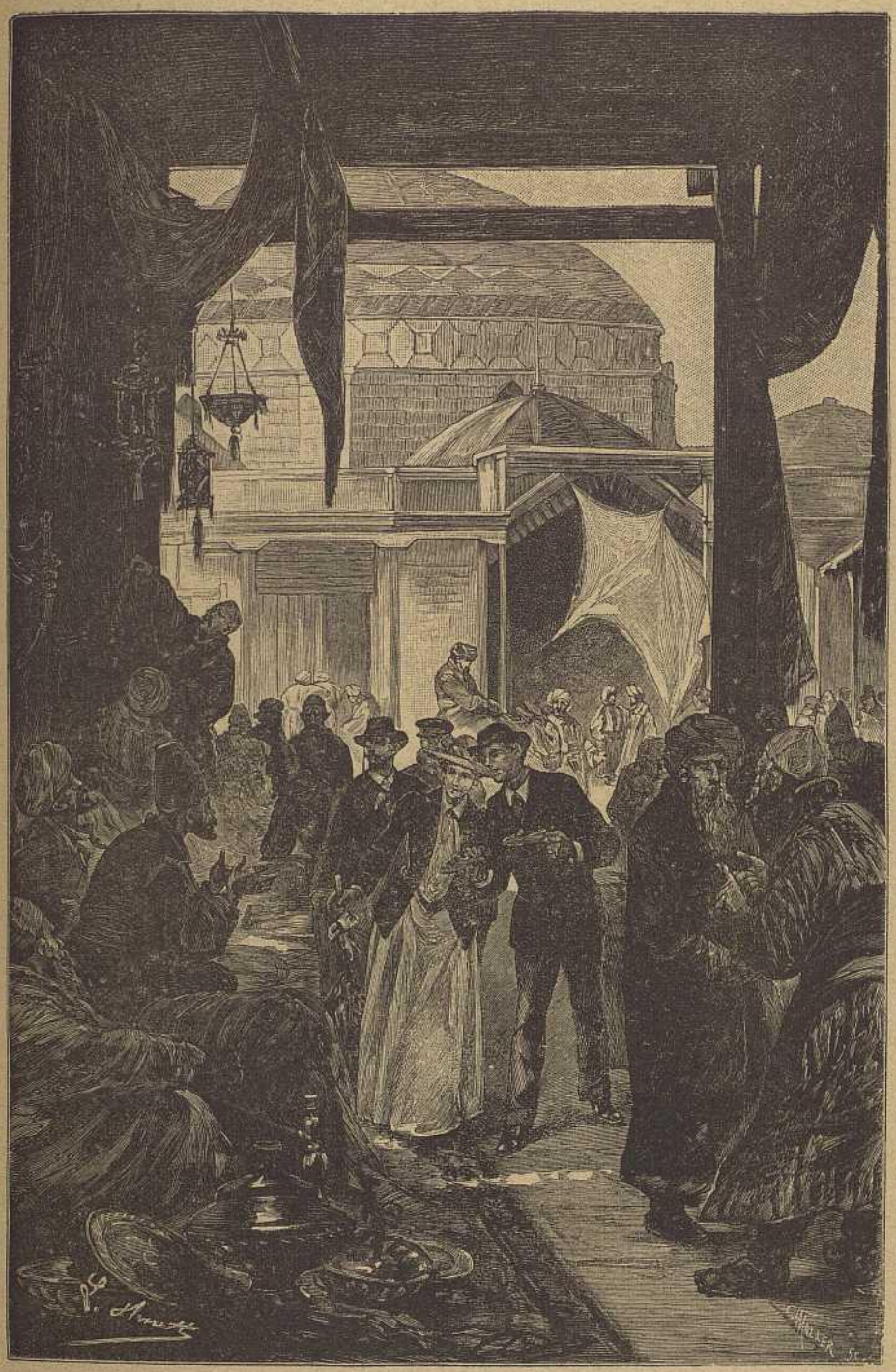
—A fin de evitarnos fatiga y de ahorrar tiempo, digo yo, queridos compañeros, ofrezco á ustedes un arba.

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

—Un carruaje del país.

—¡Vaya con el arba!

Invadimos uno de estos carruajes de



El bazar de Samarkanda.

punto en la estación. Bajo la promesa de un buen *silao* (propina) al *yemtchik* (cochero), nos promete dar alas á sus dos *palomas*, ó sean jacas, y partimos rápidamente.

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

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

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

Hermoso cuadrilátero, quizás un poco interceptado porque los rusos le han adornado de enlosado y candelabros, lo que agradará ciertamente á Fulk Ephrinell si se decide á visitar la ciudad. Sobre tres lados de aquella plaza, se levantan las ruinas de tres *medresses* donde los *mollahs* dan á los niños una instrucción muy completa. En Samarkanda hay diecisiete de estos colegios y ochenta y cinco mezquitas. Estos *medresses* se llaman Tilla-Kari, Chir-Daz, y Oulong-Beg. Puede decirse que, en su aspecto general, todos se parecen; en el centro un pórtico que conduce á los patios interiores; paredes de ladrillos barnizados, y pintados de amarillo y azul pálidos; arabescos dibujados con líneas de oro sobre fondo azul turquesa, este color dominante. Los alminares, inclinados, amenazan ruina, sin llegar á caer, afortunadamente para su revestido de esmalte que la intrépida viajera la señora de Ujfalvy-Bourdon declara muy superior al de nuestros esmaltes más hermosos; advirtiendo que aquí no se trata de un cacharro de sobremesa ó chimenea, sino de alminares de buena altura.

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

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

—Es soberbia, respondo.

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

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

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

—Está indicado: *Tamerlán*, he respondido.

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

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

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

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

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

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

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

He aquí el bazar, donde están acumulados, en cantidad enorme, tejidos de lana, moquetas de vivos colores, chales

de lindo dibujo, todo arrojado en confuso montón sobre el mostrador. El comprador y el vendedor regatean acaloradamente. Entre aquellas telas veo un tisú de seda llamado *kanaus*, que parece muy solicitado por los elegantes de Samarkanda, aunque sea inferior en cualidad y en colores á los productos similare de Lyon.

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

—He aquí una tela que haría un efecto asombroso para mi traje en *La Gran Duquesa*, dice.

—Y he ahí unas pantuflas que obtendrían un éxito colosal para el Alí—Baju del *Caïd*, añade su marido.

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

Volvemos á partir en el arba y nos dirigimos hacia la plaza de Ribi-Khanym, donde se alza la mezquita de este nombre que fué el de una de las mujeres de Tamerlán. Aunque esta plaza no es de forma tan regular como la de Righistan, es acaso más pintoresca. Vénse allí ruinas curiosamente agrupadas, restos de arcadas, bóvedas medio hundidas, cúpulas medio desmoronadas, pilares sin capiteles, cuyos postes han conservado intacto su brillante esmalte. Además, una larga serie de pórticos cierra un lado del vasto cuadrilátero. Todo esto es verdaderamente de gran efecto, porque aquel testimonio del antiguo esplendor de Samarkanda se destaca sobre un fondo de cielo y de verdura del que en vano se buscaría el equivalente... ni aun en la Opera, mal que le pese al actor. Pero aún experimentamos impresión más profunda cuando, hacia el extremo N. E. de la ciudad, el arba nos deja frente á la mas hermosa de las mezquitas del Asia Central: la mezquita de Schah-Sindeh, que data del año 795 de la egira (1392 de la Era cristiana).

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

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

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

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

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

La mezquita tiene gran aspecto.

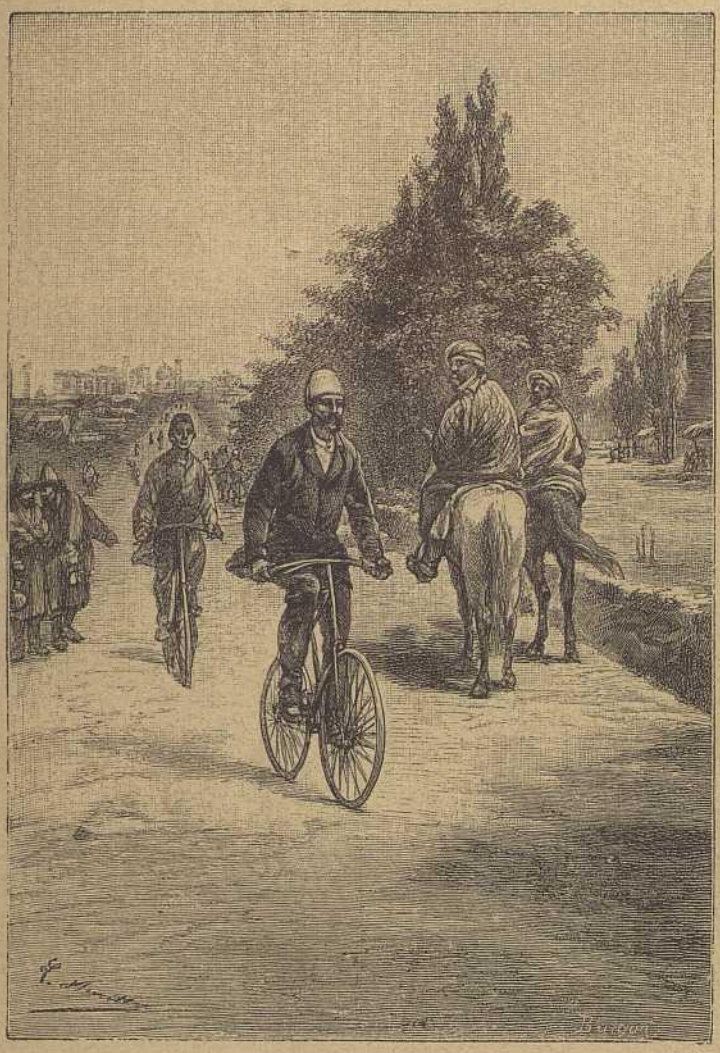
—¡Vaya un traje para un primer papel! ¡Qué admirable Melingue! ¿No le parece á usted que estaría muy bien en el *Nana-Sahib*, de Richepin, ó en el *Schamyl*, de Meurice?

—Haría dinero, responde la señora Caterna.

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

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

Son ya las cinco, y en esta incomparable ciudad los panoramas se suceden sin interrupción. Estoy admirado, y permanecería contemplando el espectáculo hasta media noche; mas como el tren darte á las ocho, es preciso resignarse á perder las últimas vistas del cosmorama. No puedo, en mi calidad de corresponsal, pasar por Samarkanda sin ver el sepulcro de Tamerlán; así que el arba vuela hacia el S. O. y se detiene junto á la mezquita de Gour-Emir, próxima á la ciudad rusa. ¡Qué barrio más miserable! ¡Qué amontonamiento de casucas de arcilla y paja hemos atravesado! La mezquita tiene gran aspecto. Está coronado por una media naranja, donde do-



¡Veo pasar dos velocipedistas!

mina el azul turquí; parece una enorme gorra persa, y su único alminar, ya decapitado, brilla con sus esmaltados arabescos, que conservan su antigua pureza.

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

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

—Pues ese Tamerlán, respondió el Mayor, fué un gran conquistador. Acaso el mayor de todos, si se ha de medir su

grandeza por la extensión de sus conquistas. Él conquistó el Asia al E. del Caspio, Persia y las provincias del N. de su frontera, Rusia hasta el mar de Azof, la India, la Siria, el Asia Menor, la China, en fin, sobre la que arrojó doscientos mil hombres: hizo teatro de sus guerras un continente entero.

—¿Y era cojo? preguntó la señora Caterna.

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

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

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

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

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

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

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

XIII

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

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

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

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

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

Entretanto, esperemos que la gente esté

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Escucho más atentamente.

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

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

Doy un golpe suavemente en el cajón.

Nada.

Sin embargo, el acompasado ruido de la respiración es menos distinto.

Doy otro golpe con más fuerza.

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

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

Nada.

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

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

Miro al prisionero por los agujeros de la tabla. Su cara está descompuesta, sus ojos extraviados... Acaso cree que sueña.

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

Parece que se tranquiliza, pero permanece inmóvil.

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

—¿Francés?... ¿Es usted francés?

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

Ya hay un lazo más entre nosotros.

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

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

—Nadie.

—¿Y el jefe del tren?

—Está durmiendo.

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

—¿No me descubrirá usted?

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

—¡Ah! ¿Es usted corresponsal?

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

—¿Un periódico francés?

—Sí, señor; francés.

—¿Y va usted á Pekín?

—Allí voy.

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

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

—¡Gracias, gracias!

—¿Cómo se llama usted?

—Kinko.

—¿Kinko? ¡Excelente nombre!

—¿Excelente?...

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

—De Bukarest.

—¿Pero habrá usted vivido en Francia?

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

—¿Y se volvió usted á Bukarest?

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

—¿Partir? ¿Y para qué?

—Para casarme.

—¿Con la señorita Zinca?

—¿Zinca?

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

—¿Y usted sabe?...

—¡Es claro... las señas del cajón!

—Justamente.

—¿Y quién es esa señorita Zinca?

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

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

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

—¿Y cómo va usted en ese cajón?

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

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

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

—¿Y quién pagará el porte? ¿ella?

—¡Ah! sí, señor.

—Y con mucho gusto, ¿no es verdad?

—Ya ve usted ¡nos queremos tanto!...

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

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

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

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

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

—¿Y cómo?

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

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

—Con mucha prudencia...

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

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

Bajando la voz me dice:

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

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

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

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

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

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

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

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

—Ya lo sé, Kinko; bajó usted en Bukhara... Le ví á usted...

—¿Que me vió usted?...

—Sí, y llegué á creer que trataba usted de huir. Claro es que si le vi á usted, es porque ya le había reconocido en el furgón, y nadie más que yo podía espiarle á usted. Sin embargo, lo que hizo usted es peligroso; no trate usted de repetirlo, y deje usted á mi cuidado el renovar sus provisiones cuando encuentre ocasión oportuna.

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

—¿Y por qué?

—Porque la Aduana ejerce una exquisita vigilancia en las mercancías factu-

radas á China, y tengo miedo de que al inspeccionar los bultos, mi cajón,..

—Efectivamente, Kinko. Habrá momentos difíciles.

—¡Oh! ¡Si me descubriesen!...

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

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

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

—Muy fácilmente, amigo Kinko...

—¿Cómo?

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

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

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

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

—Gracias... y hasta la vista.

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

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

FIN DEL PRIMER CUADERNO