JACQUES WOLGENSINGER

A EPOPEIA DA EXPEDIÇÃO AMARELA

Europa-América

JUVENIL

Por volta dos anos 30, o automóvel atravessava ainda a sua época heróica. O grande construtor francês Citroën concebeu a ideia de um **raid** automobilístico através do continente asiático, com a intenção de pôr à prova a força e a resistência dos carros que fabricava. Esta viagem, que conduziu os camiões através do deserto, sobre os picos do Himalaia e pelos territórios imensos da China, tornou-se uma epopeia. Com efeito, não só as máquinas, mas também os homens, foram submetidos a provas extraordinárias. Valorizada pela presença de alguns cientistas, entre os quais Pierre Teilhard de Chardin, a expedição consegue vencer todos os obstáculos. Dispondo de fontes de informação e documentos em primeira mão, o autor reconstitui numa narrativa cheia de colorido este «Cruzeiro Amarelo», que marcou uma época na história do automobilismo.

Colecção Europa-América Juvenil

Direcção de André Massepain

Se deseja receber, gratuita e periòdicamente, informações bibliográficas sobre a actividade de Publicações Europa-América e sobre o movimento editorial do País e do estrangeiro, queira enviar-nos, num simples postal, o seu nome e a sua morada

JACQUES WOLGENSINGER

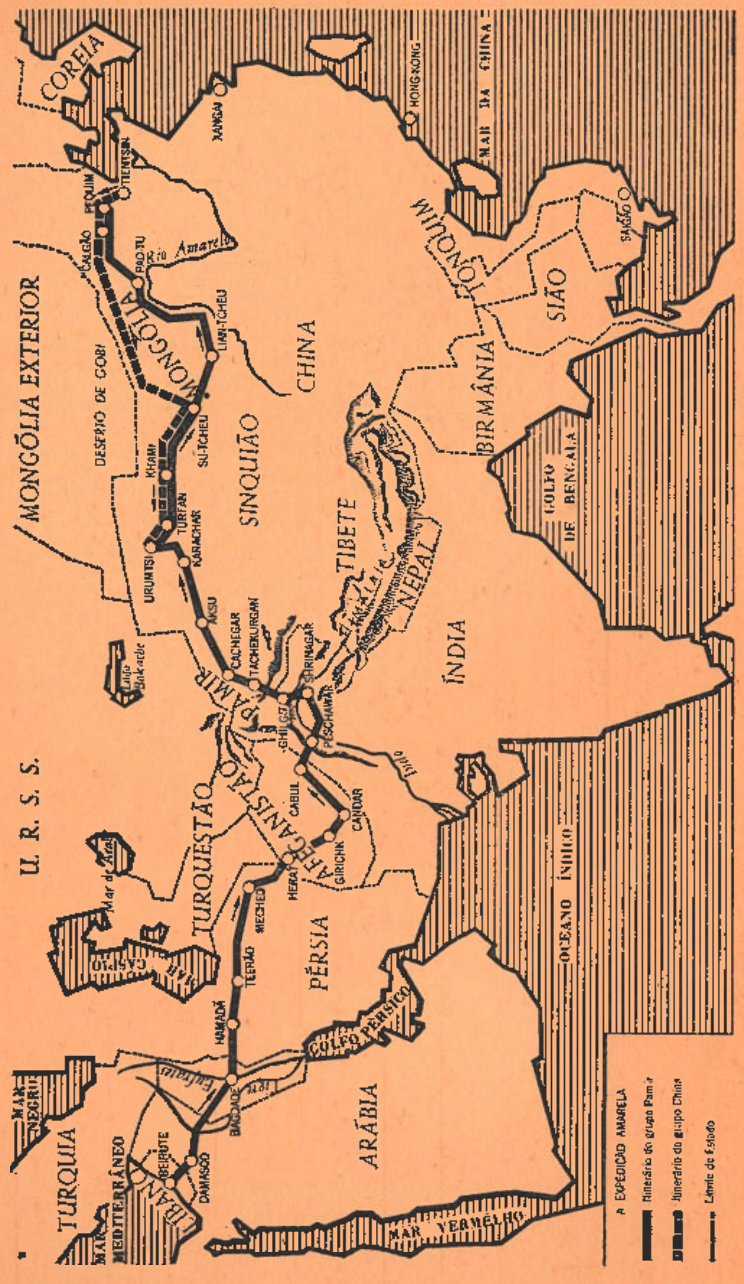
A EPOPEIA DA EXPEDIÇÃO AMARELA

PUBLICAÇÕES EUROPA-AMÉRICA

Título original:
L'ÉPOPÉE DE LA CROISIÈRE JAUNE
Tradução de AMARINA ALBERTY
Ilustração da capa: Jean Olivier Héron
© Éditions Robert Laffont, S. A., 1970
Direitos reservados para a língua portuguesa
por Publicações Europa-América

Este livro é dedicado aos autênticos protagonistas da «Expedição Amarela»: àqueles que, de Abril de 1931 a Fevereiro de 1932, fizeram dum raid *automóvel uma verdadeira epopeia e especialmente àquele de entre eles que lhe redigiu a primeira crónica: Georges Le Fèvre, historiógrafo da «Expedição Citroën Centro-Ásia», sem o qual este relato não teria podido escrever-se.*

As referências a **Teilhard de Chardin** estão assinaladas à margem das respectivas páginas



PREFÁCIO

Este livro está escrito no presente. Porque a acção requer o presente e este livro é um relato de acção. Mas as suas peripécias desenrolam-se no quadro duma realidade histórica: a dos anos 30. Talvez que não seja inútil evocar brevemente alguns dos seus marcos. Eles permitirão fixar o cenário, antes de a aventura começar.

Os anos 30 são o fim de uma época e o começo de outra, é um período que terá mais tarde um nome revelador: o entre-duas-guerras. O mundo procede à liquidação do conflito 1914-1918, ou crê-o, pelo menos. A Rússia fez a sua revolução e chama-se U. R. S. S. desde 1922. Entra na era de Estaline (exílio de Trotski, desfavor de Bucarine em 1929), que sucedeu a Lenine, e enceta a sua série de planos quinquenais (primeiro plano: 1928). A Alemanha, onde a ocupação aliada cessa em 1930, está em plena crise; conhece a ascensão do partido nazi, que triunfa nas eleições gerais de 1930 (Putsch de Munique: 1923). Hitler

será Reichführer em 1934. Na Itália, Mussolini está no Poder desde 1922. Na Espanha, greves de operários e motins de estudantes preludiam a revolta da Catalunha e das Astúrias em 1934 e a guerra civil que se lhes seguirá. A Inglaterra não se apresenta forte (greves do carvão e dos têxteis). A França agita-se (lei sobre os seguros sociais em 1928). A África do Norte acaba de sofrer a guerra do Rif (Abd el-Krim invade o Marrocos francês em 1925). O Próximo Oriente está inquieto. Os Drusos revoltam-se na Síria. Mustafá Kemal é chefe da Turquia em 1922, Reza Khan é xá da Pérsia, Faiçal rei do Iraque. Combate-se na Ásia: a China, durante muito tempo fechada a qualquer penetração estrangeira, teve de admitir, primeiro, os missionários ocidentais e, depois, os comerciantes. Não sem complicações: vários conflitos armados e uma série de tratados com as potências estrangeiras levam, em 1860, à criação das «concessões», enclaves ocidentais no território chinês. Elas provocam revoltas que originam o envio de corpos expedicionários europeus. É o fim da dinastia manchu dos Tsing, que tinha sucedido, um século e meio antes, à dinastia dos Ming. As perturbações que na China marcaram sempre todas as mudanças de dinastia (uma vez que os chefes militares disputavam o Poder) são agravadas pela agitação das sociedades secretas, pela influência crescente das ideias liberais e pela intervenção dos estrangeiros: o Japão e a Rússia interessam-se de muito perto, de demasiado perto, pela Manchúria (1894: guerra sino-japonesa; 1900: ocupação da Manchúria pelos Russos, guerra russo-japonesa, tomada de Porto Artur pelos Japoneses, que destroem a frota russa; 1910: o Japão anexa a Coreia). No plano interno, tudo evolui: em 1911, Sun Yat-sen proclama a República, cria-se uma assembleia legislativa, o último Tsing, um imperador criança, abdica; Yuan Shih-kai recebe plenos poderes e tenta evitar a desintegração do império. Nas províncias, os chefes militares, os «senhores da guerra», talham reinos à vontade; os radicais, que fundaram um partido em 1912, o Kuomintang, obtêm a maioria no Parlamento e fazem uma obstrução sistemática ao Governo, a braços com graves dificuldades financeiras. Em 1926 é constituído um novo Kuomintang. O seu chefe, Chiang Kai-shek, parte de Cantão à frente dum exército nacionalista e marcha triunfalmente para Nanquim. O Kuomintang toma o Poder. Rompeu com os comunistas, mas estes, depois de se terem reagrupado ao Sul, combatidos, perseguidos, esfomeados, vão refugiar-se nas montanhas do Norte, à volta de Mao Tsé-tung: é a «Longa Marcha». Os Japoneses desembarcaram em Xantum, em 1927: ocuparão a Manchúria em 1931.

Na Índia, Gandhi trava contra a Inglaterra o seu combate pela independência (motins de Peshawar em 1930). Já ninguém, à excepção de Briand, o sonhador, acredita na Sociedade das Nações e nos acordos sobre a limitação mundial dos armamentos. A América arbitra de longe e parece próspera; todavia, é dela que virá a catástrofe: a 24 de Outubro de 1929, todas

as cotações descem na Bolsa de Nova Iorque. É o começo duma terrível crise económica mundial.

Paris tenta esquecer as dificuldades do tempo, dança o tango, o bóston e a valsa lenta; o paso doble faz furor em Montparnasse. A Exposição Colonial, de que será comissário-geral o marechal Lyautey, vai introduzir a biguine. As pessoas acotovelam-se no baile negro da Rua Blomet. Descobre-se o jazz com The Jazz Singer (1927), o primeiro filme falado, e a alma negra com Alleluia (1930). A arte africana sucede à art déco de 1925. Aplaudem-se as canções vividas de Berthe Sylva e de Damia, as melodias de Ninon Vallin. Chaliapine canta na Ópera, Sérgio Lifar também ali dança. Lucienne Boyer passa nos cabarés à moda, Josefina Baker no Casino de Paris, o palhaço Grock em Medrano, Lisa Ducan dança de pés descalços no Teatro dos Campos Elíseos. Maurice Chevalier grava discos para His Master Voice. Mistinguett dá a volta ao mundo, tendo deixado em casa o seu macaco Bibi Lolo. Raimu e Orane Demazis representam Marius, Victor Boucher O Sexo Fraco, Madame Simone É proibido Afixar Anúncios, de Stève Passeur. Louis Jouvet inaugura as tournées teatrais, na província e no estrangeiro, com Anfitrião e Siegfried, de Giraudoux, Knock, de Jules Romains. No cinema vão ver-se os filmes de Charlie Chaplin, O Milhão, de René Clair, e O Rei dos Borlistas, com Georges Milton; todo Paris trauteia o Bolero de Ravel (1928), a ária «Macky Messer» de A Ópera de Quatro Soldos, de Berthold Brecht, e as canções de Ray Ventura e dos seus alunos.

Começa-se a fumar à mesa (Égyptiennes com ponta de cortiça) e André de Fouquières insurge-se contra «estes hábitos de metecos». Bebem-se cocktails, comem-se caranguejos e trata-se do fígado. As mulheres já não são garçonnes, os seus cabelos são mais compridos, com caracóis, em forma de flores, na testa; é a grande época do ferro de frisar. Os vestidos são longos ou substituem-se por calças «à marinheiro», o branco e as cores destronam o preto, que reinou durante vários anos. A meia de seda democratiza-se. Jeanne Blanchot faz chapéus. Coco Chanel faz a moda, o creme Tokalon suprime as rugas e o pneu Michelin elimina o obstáculo. Os homens começam a sair sem chapéu sobre os cabelos, colados com fixador. Conservam a bengala e adoptam a gravata em lugar do nó-borboleta. Vai-se às corridas de galgos, de cavalos (começo do P. M. U. a 3 de Março de 1931), aos concertos públicos das Tulherias, aos concursos de elegância automóvel, à exposição Degas na Orangerie, ao Vél'd'Hiv' para os Six Jours e a Monthléry para o Grande Prémio do A. C. F. Paris constrói piscinas, planta árvores nas suas avenidas, alarga a ponte da Concórdia, instala o telefone automático em Passy e faz funerais nacionais ao marechal Joffre. Doumer é eleito presidente da República, Herriot maire de Lião e Cécile Sorel para o Comité da Comédie Française. Lê-se Gide, Martin du Gard, Barrès, Maurras, Cocteau, Malraux, Montherlant, Maurois, Jules Romains, Colette e os irmãos Tharaud, os poemas de Valéry e o segundo manifesto surrealista (1929). Traduzem-se

do inglês Kipling e Conrad, Somerset Maugham e Wells; do alemão, Thomas Mann (A Montanha Mágica *é de 1924*), *R. M. Rilke e Ernst Jünger; do italiano, Pirandello e Moravia; do espanhol, Unamuno e Ortega y Gasset. Pompon esculpe animais, Bourdelle e Maillol mulheres robustas e o romeno Brancusi formas muito aperfeiçoadas. Fujita pinta gatos, Van Dongen, mulheres, Chagall, cabras ao luar, Rouault, juízes, Léger, máquinas. Matisse recebe o Prémio Carnegie em 1927, Picasso em 1930. Os sábios avançam nas suas investigações e anunciam as grandes descobertas que vão agitar o século: Fleming descobre a penicilina, Joliot-Curie, a radioactividade artificial, G. Lemaître, a hipótese do universo em expansão, Einstein, a teoria do campo unitário, Heisenberg, o princípio de indeterminação, Freud, a psicanálise. A técnica dos meios de comunicação desenvolve-se e ilustram-nos proezas desportivas: Malcolm Campbell bate, com o seu* Pássaro Azul, *o recorde do mundo de velocidade em automóvel a 396 km/hora e Lindbergh atravessa o Atlântico em avião, em 1927. É recebido à sua chegada a Paris por um construtor de carros: André Citroën, que acredita no desenvolvimento dos transportes modernos e parece determinado a demonstrar o seu valor. A «Expedição Amarela» vai começar.*

PRIMEIRA PARTE

O ENCONTRO

1

PARTIDA ACIDENTADA, EM PEQUIM

O general não responde. Estreitamente cingido, quase demasiado, no seu sóbrio blusão militar, crânio rapado à prussiana, olhos ligeiramente obliquados, vivos, por cima de um nariz recto, lábio inferior proeminente, a dar-lhe como que um ar de amuo, o general não responde. Impassível, por detrás da secretária, assina papéis.

Nesse momento — 1930 — está no auge da glória. O seu nome é conhecido não sòmente em toda a China, mas no mundo inteiro: Chiang Kai-shek.

Em poucos anos, numas quantas campanhas-relâmpago, parece ter conseguido o impossível: restabelecer a ordem num imenso país de mais de quatrocentos milhões de homens, sobre o qual se abateram, ao mesmo tempo, fomes sucessivas, epidemias de tifo, banditismo generalizado, guerra civil, anarquia, após a queda da dinastia manchu dos Tsing e da proclamação da República pelo Dr. Sun Yat-sen, em 1911. À cabeça de tropas irregulares, chefes de bando, os

Tukiuns, «senhores da guerra», disputavam entre si parcelas do território, quando Chiang Kai-shek, austero e eficaz, formado na disciplina de ferro duma escola militar japonesa, partiu de Cantão em Julho de 1926, à frente de cem mil homens. Em toda a parte triunfou, em toda a parte se fez chamar «o Libertador», em toda a parte estabeleceu a autoridade do seu partido, o Kuomintang. Em 1930 não lhe resta senão um inimigo a vencer: uma fracção de oponentes comunistas, agrupados no Sul à volta de um filho de camponeses: um desconhecido chamado Mao Tsé-tung...

No seu gabinete de Nanquim, Chiang Kai-shek assina um último papel, levanta a cabeça e observa o seu interlocutor.

Este conserva-se de pé do outro lado da secretária. É um europeu de estatura média, bem constituído, jovem, de menos de 30 anos, sem dúvida. Os olhos azuis e frios dão um ar sério aos seus traços finos, um pouco românticos, testa alta, nariz direito, queixo voluntarioso.

Saído da Escola Naval, o primeiro-tenente de marinha Victor Point comandou durante dois anos uma canhoneira que patrulhava a nascente do rio Iansequião. Muito embora votado a uma brilhante carreira de oficial-diplomata-homem do mundo, está sedento de aventuras, de heroísmo e de risco. Ouviu falar do projecto dum industrial francês, o construtor de carros André Citroën: estabelecer uma ligação automóvel de 12 000 quilómetros entre o Mediterrâneo e o mar da

China. Entusiasmado, escreveu-lhe: «Dê-me uma oportunidade. Quero começar a minha vida de homem consagrando-me a uma grande causa.»

É essa grande causa que ele acaba de expor nalgumas frases concisas, mas não desprovidas de entusiasmo, ao actual senhor da China. Depois da primeira travessia do Sara por carros-lagartas, em 1923, depois da primeira ligação transafricana, a Expedição Negra de 1924, Citroën quis fazer mais e melhor ainda: ligar Beirute a Pequim por automóvel, retomando as pistas esquecidas, as que Alexandre Magno e, mais tarde, Marco Polo tinham seguido. Esta seria a «Expedição Amarela». Quarenta homens, com sete carros-lagartas, deveriam avançar sobre pistas consideradas impraticáveis, atravessar vários desertos, passar, sem ponte, enormes rios, afrontar climas rigorosos, e tudo isso através de regiões cujos cidadãos se matavam uns aos outros com muita convicção, para não dizer alegria. As dificuldades são consideráveis, mas Citroën soube escolher os homens capazes de chegar ao fim. Uma vez mais, é o seu homem de confiança, Georges-Marie Haardt, já chefe das duas missões africanas, quem dirigirá a expedição.

Durante três anos, no seu escritório da Praça da Ópera, em Paris, Haardt e os seus colaboradores prepararam a aventura. Nunca a história das viagens dos séculos passados e a geografia do continente asiático foram tão minuciosamente examinadas, estudadas, dissecadas. Alguns emissários partem para reconhecimentos prévios, estabelecem contactos, informam-se

incansàvelmente, investigam *in loco*. André Goerger, secretário-geral da expedição, passeia a sua calvície e os seus bigodes de escova até Novosibirsque, na Sibéria ocidental, desce até à fronteira chinesa, depois até ao Cáspio; de Bacu volta a França, pela Pérsia. No ano seguinte, torna a partir para a Rússia, discute com o Governo soviético, dá um salto à Suécia e conferencia com o célebre explorador Sven Hedin... Outros batedores operam na China, no Líbano, no Iraque. Pouco a pouco estabelece-se o itinerário, organiza-se a expedição. O enorme maciço montanhoso do Pamir corta o caminho. É preciso contorná-lo. Partindo de Beirute, a expedição dirigir-se-ia fàcilmente para a China pela mais velha pista do mundo, a das caravanas do chá, através dos países do Levante: a Síria, o Iraque, a Pérsia, contornando o mar Cáspio pelo sul, para penetrar nas planícies do Turquestão russo e chegar assim à fronteira da grande província chinesa do Sinquião. De Urumtsi, a capital, seguiria então a «estrada da seda», para atingir Pequim. Trabalha-se nesta base. São entabuladas negociações, impulsionados os preparativos. O Ministério dos Negócios Estrangeiros dá o seu apoio, numerosas sociedades científicas o seu patronato, a Sociedade Nacional de Geografia, o Muséum, a célebre National Geographic Society, de Washington... Porque isto será mais e melhor que um grande *raid* desportivo: será, levado pela primeira vez através do monólito asiático até então interdito a qualquer penetração estrangeira, um verdadeiro e completíssimo estudo científico itinerante. A Expedição Amarela terá passageiros: geólogos, arqueólogos, naturalistas, geógrafos, pintores e cineastas. O automóvel vai permitir penetrar no mais velho e menos conhecido dos continentes, favorecerá os contactos entre povos mergulhados no isolamento, fará que sejam descobertos ou melhor conhecidos e criará laços que os ligarão ao resto do mundo. Tal é a ideia directriz dos promotores da Expedição Citroën Centro-Ásia.

Mas as grandes encruzilhadas do mundo têm também as suas regras de trânsito. Encontrar os caminhos de acesso não basta. São necessárias licenças para circular. Ora o policiamento da Ásia central é feito pela Rússia Soviética e pela China.

A Rússia deu a sua autorização. Foi a do Governo chinês que Victor Point veio pedir a Chiang Kai-shek.

Ele termina a sua exposição, entrecortada pelas traduções do intérprete chinês, que está de pé a seu lado.

O generalíssimo observa durante um momento o jovem francês. O rosto móvel dos Europeus trai muitas vezes o seu profundo sentir. Mas Point não claudica.

— I see (Compreendo) — diz então Chiang Kai-shek, que não fala inglês, mas gosta de empregar esta expressão quando se dirige a um estrangeiro. Depois pronuncia algumas palavras em chinês. O intérprete traduz: visto tratar-se duma expedição científica, o generalíssimo desejaria conhecer a opinião da Federação das Sociedades Chinesas de Sábios.

Point responde que a Federação deu o seu consentimento. Reprime um suspiro de alívio. A obtenção desse consentimento não foi fácil. Foram necessários meses de esforços, de passos, de discussões sem fim, antes que a Federação propusesse um protocolo de acordo, com catorze artigos, que prevê especialmente o agregar-lhe uma equipa de sábios chineses, a proibição de fazer levantamentos de caminhos e escavações arqueológicas importantes, o *contrôle* das tomadas de vistas cinematográficas. Os Chineses estão de pé atrás: desde 1860 que todas as intervenções[1] destes brancos de nariz comprido e que cheiram mal terminam infalìvelmente pela pilhagem de Pequim e pelo incêndio do magnífico palácio imperial de Verão. Os Europeus fizeram-lhes a guerra para os obrigar a consumir ópio, forçaram-nos a talhar no seu território enclaves entregues aos estrangeiros: as «concessões». Apesar disso, durante o conflito mundial de 1914-1918, a China alinhou ao lado dos Aliados. Mas estes esqueceram-na pràticamente no tratado de paz. A partir daí, os Chineses desconfiam e estão atentos ao mínimo pormenor. Foi assim que no último momento a aceitação dos sábios voltou à baila pelo problema do nome: como se chamaria a expedição? Seria franco-chinesa ou sino-francesa? O presidente da Federação

[1] 1860: repressão severa da revolta dos Tai-pings por um corpo expedicionário franco-britânico. 1900: repressão da revolta xenófoba dos Boxers por um corpo expedicionário das principais nações ocidentais.

pôs toda a gente de acordo fazendo adoptar «Expedição do Décimo Nono Ano da República»[1].

O primeiro-tenente de marinha pode, pois, responder afirmativamente ao general Chiang Kai-shek. Este pega no telefone, chama o ministro das Comunicações e previne-o de que autoriza a expedição. Ela terá mesmo o direito de utilizar um posto emissor-receptor de T. S. F.

A partida está ganha! Não deveriam surgir doravante quaisquer obstáculos políticos.

Três dias mais tarde, Victor Point está de volta a Pequim. Num hotelzinho do bairro das legações encontra-se com Petropalovsky.

É um homem estranho este Petro — chamam-lhe assim, porque ninguém, nem mesmo ele próprio, tem coragem de pronunciar o seu nome até ao fim. De pequena estatura, magro, todo nervos e tendões, tem qualquer coisa de gato, fica impassível aconteça o que acontecer e de repente passa à acção com uma espantosa rapidez de execução: é um aventureiro de bolso. É pouco mais velho que Point e já tem uma carreira completa de viajante atrás de si. De origem russa, saiu em 1919 da Escola de Artilharia de Fontainebleau, com o grau de tenente. Afecto ao 8.º grupo de artilharia de campanha em Marrocos, fez parte das célebres colunas do general Poymirant, no Sul do Grande Atlas. Depois, como fala inglês e russo

[1] Chinesa, bem entendido, proclamada por Sun Yat-sen, a 30 de Dezembro de 1911.

correntemente, foi adjunto do general Janin, chefe da missão francesa na Sibéria. No regresso desta foi contratado como engenheiro pelo ditador independente da Manchúria, o marechal Chang Tso-ling, antigo pastor, e tornou-se seu conselheiro íntimo. Em poucos meses aprende o chinês. Com engenheiros americanos, desvia o rio Amarelo no Xantum e constrói uma barragem-dique e um canal de 22 quilómetros na Manchúria do Sul. É em seguida chefe do serviço de aproveitamento dos cursos de água do governo-geral do Chensim e contrói uma barragem no Noroeste, no limite da província de Cansu[1]. Por a ter percorrido em todos os sentidos, conhece perfeitamente a China do Norte e os seus diferentes dialectos. Foi o conde de Martel, ministro da França na China, que lhe pediu que fizesse um estudo preparatório para a travessia do deserto de Gobi pela expedição Citroën. Interessado pelo caso, Petro quis tomar parte nela e Haardt contratou de boa vontade este precioso elemento.

No quarto de hotel que partilha com Point, Petro está sentado no chão, no meio de mapas do estado-maior e de papéis cobertos de contas. Há já muitas semanas que se lançou na preparação material da expedição. O êxito ou fracasso vai depender da organização do abastecimento, sobretudo do abastecimento

[1] Petro, depois disso, contou as suas aventuras num livro publicado em Inglaterra: *Triple Commission* (John Murray, Londres, 1968).

de carburante: num percurso de 6000 quilómetros, não há nem uma estação de serviço, nem o mais minúsculo depósito de gasolina. É preciso prever tudo, preparar todos os *relais*, abastecê-los de carburante, de óleo para o motor e também de víveres para os homens. É Petro que está encarregado disso. Há muitos meses que ele faz contas, faz planos. Tomou contacto com os chefes de caravanas especializadas na travessia do deserto de Gobi. Esses homens deixam repousar durante o Verão os seus camelos nas pastagens do Oeste e dirigem-nos no Outono para Pequim, em busca de clientes. Petro discute, pede mais camelos, fixa os preços, o montante dos prémios de seguro. Dispõe finalmente de seicentos e vinte e três camelos, e forma onze caravanas, que levam para as solidões desérticas do Noroeste mais de cinquenta toneladas de mercadorias.

— Então está tudo pronto? Estamos preparados? — pergunta-lhe Point.

— Não. Falta o essencial. A Ásia central está infestada de quadrilhas de bandidos. De que é que nos servia enviar para lá todo este material, se acabaria por ser roubado durante o trajecto ou à chegada?

— Como evitar isso?

— Basta tratar antecipadamente com aquele que reina sobre os bandos de piratas da China do Norte,

organizados em sociedades secretas[1], o misterioso Sr. Hong, chefe da Associação para Protecção das Caravanas. Contra percentagem, ele garante a segurança das caravanas. Ocupar-me-ei disso esta noite.

Nessa mesma noite, escura como breu, Petro é chamado à recepção do hotel por um chinês esfarrapado que, silenciosamente, lhe faz sinal para que o siga.

Embrenham-se na cidade tártara[2], onde as ruas são cada vez mais estreitas, não pavimentadas, e onde o lixo é deixado ao abandono. Reina aí um cheiro medonho, o cheiro das antigas cidades da China do Norte, com o qual nenhuma cidade do mundo pode rivalizar, excepção feita, talvez, das antigas cidades da China do Sul. De repente, numa curva deste dédalo nauseabundo, três chineses vestidos de negro surgem diante de Petro; ele dá um salto à retaguarda e puxa do revólver de que se tinha munido.

Os outros parlamentam. Não lhe querem nenhum mal, mas, se faz questão de falar com o Sr. Hong, tem de deixar vendar os olhos.

---

[1] As sociedades secretas existem de longa data na China. Barbas Vermelhas e Zai li hui no Sul, seita dos Nian no Norte. São revolucionárias, patrióticas e místicas como a Grande Tríade ou o Lótus Branco, ou sociedades de pirataria, ou as duas coisas ao mesmo tempo. Têm os seus sinais de reconhecimento ou mesmo a sua linguagem particular. Cada membro deve prestar um juramento de fidelidade absoluta.

[2] Pequim compreende quatro cidades numa: a cidade chinesa, a cidade tártara, a antiga cidade imperial e a antiga cidade interdita.

Petro acede. Deixa-se vendar, alguém o toma pela mão para o guiar e a marcha recomeça. Percebe que sobe, depois que desce, várias portas se abrem e se fecham, rangendo. Por fim restituem-lhe a vista e os seus guias eclipsam-se sem uma palavra.

Encontra-se numa grande sala muito comprida. Está pouco iluminada, mas, como a venda habituou Petro à escuridão, distingue sem dificuldade uma personagem sentada à alfaiate na outra extremidade do compartimento. É o próprio Buda: um enorme, gigantesco, imenso chinês, a trasbordar de gordura, imóvel numa vestimenta de seda preta entretecida de fios de ouro. É completamente calvo. A fraca luz das lamparinas reflectida pelas paredes escarlates produz-lhe reflexos sangretos no crânio e no rosto, cujos traços são muito mais grosseiros e pesados do que é normal. Enterrado na gordura, entalado entre o sobrolho que trasborda e a maçã do rosto saliente, o olho minúsculo brilha maldosamente. É vermelho! Este paquiderme colossal tem os olhos dum rato branco colérico: o Sr. Hong é albino. A boca é pequena, entreaberta, arredondada e palpitante como a dum polvo e, por baixo, não tem um duplo queixo, não um triplo queixo, mas dois duplos queixos escalonados, um colar de pregas espessas, que estremecem ao menor movimento.

Petro aproxima-se. Com um gesto, Hong convida-o a sentar-se perto da mesa de laca que os separa. Nenhuma palavra foi ainda pronunciada. Hong espera, mas Petro aprendeu a ser paciente na escola do Oriente. Não se move.

Por fim Hong decide-se. Declara-se eminentemente lisonjeado com a visita do respeitável estrangeiro. O respeitável estrangeiro responde que se sente indizìvelmente feliz por ser recebido pelo poderoso senhor da Associação para Protecção dos Comboios. O poderoso senhor responde que não é mais que uma modesta flor escondida debaixo do musgo, etc. Isso dura bem um quarto de hora. Em seguida, entreacto, criadas silenciosas trazem álcool de arroz morno, pistácias e sementes de melancia, que descascam com as unhas pontiagudas, para o senhor e para o seu hóspede. Apreciações sobre a qualidade do álcool, agradecimentos, novas congratulações... Por fim, Petro percebe que pode entrar directamente no assunto. Explica que vai enviar caravanas para o Noroeste e desejaria que elas chegassem em bem ao seu destino. O Sr. Hong não poderia aconselhá-lo?

— As pistas do Noroeste são uma região muito perigosa para as caravanas, muito perigosa... — diz Hong com a sua voz sibilante.

— Ouvi dizer que a Associação para Protecção dos Comboios poderia encarregar-se de garantir a sua segurança?

— Essa é uma tarefa difícil, muito difícil — suspira Hong. — Aquele que sabe combater não empreende a guerra.

— Trata-se apenas de algumas caravanas...

— Não são onze caravanas e seiscentos e vinte e dois camelos?

— Seiscentos e vinte e três — rectifica Petro, maquinalmente.

— Quem conhece o seu coração desconfia dos seus olhos: se o meu digno amigo quisesse verificar, verificaria que só há seiscentos e vinte e dois. Um morreu hoje de doença.

Decididamente, Hong está bem informado! A discussão continua, interminável. Por fim, Petro está inteirado, Hong acaba de citar um provérbio: «Quem é rico tem primos em toda a parte, quem é pobre não tem família», e de largar um número: pede 10% do valor total das mercadorias. E ele conhece esse valor sem falhar uma piastra. Petro dá gritos, torce as mãos e propõe 1%. Hong suspira e responde com um provérbio: «Quanto mais o sábio dá, mais enriquece.» A discussão recomeça...

Duas horas mais tarde, o acordo está firmado: a Expedição Citroën Centro-Ásia pagará à Associação para Protecção dos Comboios 2% do valor total do material transportado pelas caravanas, graças ao que estas não serão atacadas. Petro não tem qualquer garantia, qualquer assinatura, mas sabe que não é necessária. O Sr. Hong só tem uma palavra.

— Mas — acrescenta ele — a infelicidade pode entrar pela janela quando lhe fechamos a porta. A Associação só vos protegerá contra os ataques de piratas. A rédea do cavalo não serve para o burro: eu nada posso contra as tropas do governador do Sinquião.

O Sinquião, a maior das vinte e oito províncias do Império do Meio, território três vezes mais vasto

que a França, entalado entre o Tibete e a Mongólia, tornou-se pràticamente independente a partir da revolução chinesa. O seu governador, o presidente-marechal King, faz lá a chuva e o bom tempo, mais vezes chuva que bom tempo, aliás, porque não é para brincadeiras.

De maneira que, no dia seguinte, Point e Petro pedem por telegrama ao marechal King autorização de passagem para as caravanas de abastecimento e para a própria expedição. Explicam os objectivos desta, sublinham a sua importância «para a ciência, desenvolvimento das comunicações e progressos da humanidade», acrescentam que o mais ambicioso desejo dos sábios e artistas que a compõem é conhecerem o Sinquião e o seu marechal-presidente bem-amado, «cuja sabedoria e virtude são um exemplo para os soberanos do mundo inteiro».

Um mês mais tarde, chega a resposta: Sua Excelência o marechal King está convecido da importância da expedição para a ciência, desenvolvimento das comunicações e progressos da humanidade. Sua Excelência dá ordens para deixarem passar os ilustres viajantes. Assegurará graciosamente o câmbio da moeda durante a sua estada no Sinquião, onde não existem bancos, à taxa oficial, fixada por Sua Excelência, de dois *yuan*-papel do Sinquião por um dólar-prata (ou seja, o dobro do curso normal). E o telegrama termina assim: «Como o Sr. Haardt tem intenção de vir ao Sinquião com sete carros e um posto de T. S. F., Sua Excelência entende que será fácil

acrescentar a esse material mais três carros e mais três postos de T. S. F., que se obriga a comprar lá mesmo, em Urumtsi, a capital, dado que o material acima mencionado é indispensável ao desenvolvimento das comunicações na província do Sinquião.»

O marechal-governador-presidente tem sentido comercial. Point não discute. Telegrafa a Citroën, que fará o que for necessário. Os carros serão conduzidos pelo Transiberiano, depois descerão com comboieiros até Urumtsi.

Tudo está, portanto, pronto. Em Paris, a secção de estudos Citroën dá os últimos retoques na preparação dos carros. Então, em Novembro de 1930, a três meses da partida, a Rússia anuncia que, por razões de política económica que nada têm a ver com a Expedição Amarela, não renovará em 1931 as autorizações de passagem pelo Turquestão, concedidas para 1930.

No Quai de Javel [1] a notícia rebenta como uma bomba. Os responsáveis pela expedição estão consternados. A Expedição Amarela vai malograr-se antes de ter começado? Impossível, dado que as despesas já feitas são consideráveis e que as caravanas de abastecimento partiram. E, depois, a expedição suscita já tanto entusiasmo, tantas esperanças, que não é admissível ficar por ali.

Haardt reflecte. Fechado o Turquestão russo, resta uma outra estrada: em vez de subir em direcção ao

---

[1] Sede social da sociedade Citroën.

norte, deve continuar-se pela Pérsia e Afeganistão, passar pelos maciços montanhosos do Indocuche e do Pamir. É a única solução. Mas é impossível, segundo lhe dizem. «A passagem de Vakhdjir fica a 5000 metros de altitude e vocês não podem fazer alpinismo com carros!» «Veremos», responde Haardt. Decide então dividir a expedição em dois grupos, que se aproximarão o mais possível dum lado e outro das montanhas. O primeiro grupo, partindo de Beirute, chamar-se-á «Pamir» e irá o mais longe possível na ascensão da cadeia do Himalaia. Será provido de mais sete carros, com equipamento mais leve que o dos que já existem. O outro grupo virá ao seu encontro desde Pequim. Herdará os sete carros mais pesados, já prontos, chamar-se-á «grupo China» e será comandado por Victor Point.

Restam três meses para refazer todos os itinerários, alterar o destino das caravanas, conseguir outros salvo-condutos e sobretudo estudar e construir carros especialmente equipados para enfrentar a alta montanha. Num espaço de tempo tão curto, isso parece impossível. No entanto, três meses mais tarde tudo está concluído.

A 25 de Março de 1931, na estação de Tientsin, Point e Petro acolhem os membros do grupo China, que chegam da Rússia no comboio de Mucadém. Lá estão os dezasseis: os mecânicos, com o seu blusão de caqui, de boina basca, o grandalhão Clovis Balourdet, de nariz aguçado de *basset* por cima do bigode em escova de dentes, e o jovem Gustave Kégresse, o benjamim do bando (24 anos), sobrinho do inventor das lagartas que equipam os carros; Conté, de 28 anos, que zezeia um pouco, Nuret, de 29 anos e com cara de bebé; o grande Gauthier, um colosso, que enterra sempre a boina até aos olhos; Piat, um outro grandalhão, com as suas piadas de caixeiro-viajante, e o seu inseparável Rémillier, o provençal com sotaque apimentado, ambos de 31 anos; Dielmann, o gigante alsaciano, taciturno e eficaz. E o seu patrão Maurice Penaud, chefe mecânico saído das fileiras, o mais velho — 45 anos — e o mais pequeno em estatura, especialista dos ensaios em estrada e pista, cheio de saber e experiência, mas sempre a brincar, sempre pronto para a piada. E depois o «velho Charles», o engenheiro Brull, de 43 anos, um tanto mal-humorado por detrás dos óculos e mergulhado nas suas especulações matemáticas. E cá está, escondido sob a cabeleira em moita, o minúsculo Yves Kervizic, de 24 anos, bretão risonho e tradicionalista, quartel-mestre rádio de profissão; Carl, jovem (30 anos) e já brilhante arqueólogo, adjunto de Joseph Hackin, o conservador do Museu Guimet[1], que faz parte do grupo Pamir. André Reymond, o naturalista com ar de estudante lunático, o Dr. Delastre, alto, delgado, seco e vivo, Specht, o *cameraman* refilão, com uma sobrancelha mais alta que a outra, à força de só olhar com um olho pelo visor da máquina...

[1] O belíssimo Museu Guimet, em Paris, é especializado na arte do Extremo-Oriente.

Point cumprimenta-os um por um.

— Que novidades há? — pergunta Brull.

— Não muito boas. Já lhe explico — responde Point.

Leva-os para o hotel, onde se hospedam todos. Atravessam a pé a ponte de barcos que liga a estação às «concessões» estrangeiras, passando por cima do rio Pei-Hó. Dum lado, o rectângulo perfeito da cidade chinesa; em frente, os modernos edifícios das «concessões» francesas e inglesas. Entre elas, o Pei-Hó. À volta, pobres pardieiros que se conservam de pé por milagre, arrozais lamacentos e, aqui e acolá, o brilho deslumbrante de imensos montes de sal extraído do rio.

— Não é por nada — exclama Penaud —, mas aqui não cheira a rosas!

No hotel, Point explica. A situação complicou-se. Os Chineses não aceitam bem as modificações de programa impostas pela recusa do Governo russo a deixar passar a expedição. Nunca se tinha admitido a hipótese, dizem, de que um grupo importante partisse de Pequim ao encontro de Haardt. Ora, aos dois camiões previstos vão juntar-se agora mais sete carros-lagartas! Point percebe que os Chineses lamentam terem concedido a autorização. O Governo francês acaba de recusar uma vez mais uma proposta chinesa que visava a supressão dos enclaves das «concessões» estrangeiras. Os nacionalistas reclamam a integridade do território e enfurecem-se contra os estrangeiros. A imprensa é hostil. O diário de Tientsin *Ta Kong*

Pao ataca a expedição francesa, dando a entender que se trata dum reconhecimento militar com vistas a estabelecer uma grande estrada estratégica do Tibete ao Sinquião, para vir conquistar esta província com regimentos anamitas!

— Nada de ondas! — recomenda Point. — Reduzamo-nos à nossa insignificância.

É fácil de dizer. Três dias mais tarde, de toda a maneira, é preciso ir buscar os enormes caixotes que contêm os carros-lagartas, em peças soltas. Estes desembarcaram em Taku, o porto de Tientsin, 20 quilómetros a jusante. Point fretou alguns camiões. Ràpidamente, carregam-se neles os caixotes, que são transportados para uma garagem da «concessão» francesa. Só aí são abertos, começando, a toda a pressa e em segredo, a montagem dos carros-lagartas.

São máquinas como nunca se viu, verdadeiros carros à Júlio Verne. Cada um pesa à volta de 4 toneladas e anda a 35 quilómetros à hora por toda a espécie de terreno. São *Citroëns* C-6 equipados de rodas directrizes com pneus especiais à frente, rastros ligeiros (banda sem fim metal-borracha) à retaguarda, de tipo Kégresse-Hinstin, celebrizado pela Expedição Negra. A partir de 1921 André Citroën tinha-se interessado por este dispositivo, inventado pelo engenheiro Adolphe Kégresse, antigo director técnico das garagens do czar Nicolau II. Segundo crê, a Expedição Amarela deve ser a sua consagração.

O motor é um «seis cilindros», em linha, de

2442 cm³, desenvolvendo 42 CV a 3000 rotações por minuto.

A carroçaria é feita de placas de duralumínio. Nas paragens tudo se desdobra, a cobertura de tela que protege a parte de trás transforma-se em tenda. À frente, um rolo especial destina-se a facilitar a transposição das dunas de areia. Atrás, um reboque transporta quatro reservatórios, dez malas, cinco assentos, duas mesas.

Cada carro tem a sua finalidade e o seu equipamento especial: carro de comando, carro científico, carro T. S. F., com o seu posto emissor-receptor de ondas curtas de 500 watts, cujo funcionamento é verificado por Kervizic, carro médico, carro-oficina, carro-cozinha, carro-cinema...

Febrilmente, no pátio atravancado da garagem, fechada ao público, prossegue a montagem do material. Os mecânicos trabalham dia e noite. Todos colaboram, o Dr. Delastre, o naturalista Reymond, o cineasta Specht...

Point conta os dias, depois as horas. Consulta o relógio cada vez com mais frequência. É preciso partir! É preciso partir antes que os impeçam!

Em seis dias tudo está pronto.

— Partimos amanhã ao romper do dia — decide Point.

— E os sábios chineses que temos de levar? — pergunta Petro.

— Irão ter connosco a Calgão.

No dia seguinte, 6 de Abril, de manhãzinha, o

comboio põe-se em marcha com a barulheira dos seis cilindros e o ruído das lagartas rolando. Na cidade chinesa, alguns transeuntes matinais olham, pasmados, para aquela trovoada que passa. Já não era sem tempo! Na véspera à noite alguns estudantes tinham-se manifestado contra a expedição dos «bárbaros do Ocidente».

De Tientsin a Pequim vão 120 quilómetros, cortados por postos para verificação e pagamento de direitos... Por volta do meio-dia, Pequim está à vista; o comboio contorna o centro da cidade pelos arrabaldes e, afastando lentamente a multidão vestida de fatos-macaco azuis, avança em direcção à porta Si Che Men, a noroeste. Um pequeno grupo de franceses espera-os aí, rodeando o cônsul de França.

— Até à vista! Boa sorte!

— Vamos mandar-lhes bilhetes-postais! — grita Penaud.

Dielmann não diz nada, afaga com satisfação um magnífico pastor alemão que a legação francesa acaba de oferecer como mascote à expedição. Dá pelo nome de *Paris* e, logo à primeira vista, considerou o mecânico alsaciano como seu dono...

A noite cai em breve e o primeiro acampamento é montado em Hé Lung Tang, perto do lago turquesa do templo do Dragão Negro.

Será vingança do dragão descontente? No dia seguinte começa a série negra: um dos camiões passa por uma ponte de madeira, que, no entanto, tinha aspecto de sólida, e fica suspenso só pelas rodas da

frente. Salvam-no, não sem esforço. Chauvet, que o conduzia, teve a maior emoção da sua vida. Pouco tempo depois, chega junto da coluna um cavaleiro chinês. Traz uma mensagem que manda Point voltar a Pequim, onde a imprensa acusa a expedição de ter atravessado a cidade sem içar as cores chinesas e pede de novo a sua proibição. Point pega num dos camiões e volta sòzinho à capital.

A expedição continua sem ele, mas, 10 quilómetros adiante, alguns segmentos das lagartas começam a partir-se sem razão visível. Brull manda-os substituir por sobresselentes. Tornam a partir-se. Brull verifica então que se partem por causa das tensões brutais que lhes são impostas. É preciso rectificar as polias. Em três dias a coisa faz-se. Point volta de Pequim, onde conseguiu obter autorização para continuar o caminho, aí pedindo, por telegrama a Paris, rastros sobresselentes, que lhe serão expedidos para Calgão.

Um provérbio chinês diz: «Aquele que atravessar a passagem de Nankeú irá até ao fim do mundo.» O fim do mundo é, afinal, o objectivo da expedição. É preciso, portanto, passar por Nankeú, no limiar do planalto mongol. A pista sobe muito e está por vezes obstruída por enormes blocos que é preciso afastar. Que importa? As lagartas, desta vez, aguentam; e os carros avançam. A 2 quilómetros à hora.

Infatigáveis, os mecânicos desentulham a estrada, afastam os pedregulhos, partem à martelada os blocos demasiados pesados... Pouco a pouco, avança-se e,

quando já não se julgava isso possível, a passagem é vencida.

Mas, se de Pequim a Nankeú (100 quilómetros) a estrada é impossível, de Nankeú a Calgão (100 quilómetros) é ainda pior. A série continua: montões de entulho, pedras a deslocar. Os homens têm as mãos em sangue. Penaud mantém o moral pelo seu bom humor.

De repente, surge ao longe a Grande Muralha, imensa fortificação que se prolonga por 5000 quilómetros, essa obra extraordinária erigida antes da era cristã pelos antigos imperadores, sem qualquer preocupação com as vidas humanas sacrificadas aos milhares, durante a sua construção, a fim de proteger a China dos países bárbaros. A partir do horizonte, ela corre, gigantesca, desmesurada no seu comprimento, tapando inexoràvelmente a paisagem, cujo relevo acompanha. De longe em longe, é reforçada por torres de vigia, ao alcance de voz umas das outras. Durante séculos, as milícias imperiais montaram a guarda do alto desses 12 metros de pedra castanha e mantiveram à distância as hordas de cavaleiros tártaros. O comboio atravessa a Grande Muralha pela Porta das Oito Colinas, cuja inscrição Petro traduz: «Porta do Norte, chave do universo.»

— Um programa completo! — diz Penaud.

Alguns dias mais tarde é Calgão, centro caravaneiro da Mongólia. Aí deviam encontrar os rastros sobresselentes enviados de Paris e a delegação dos sábios chineses, que se juntariam à expedição. Sur-

presa: nem os rastros nem os sábios estão lá! Estes últimos preveniram de que não poderiam juntar-se-lhes antes de três semanas. Têm de esperar. Mas isso não basta: de Pequim, o Kuomintang e a Federação das Sociedades de Sábios mandam dizer que proíbem a partida da expedição. Point retoma a estrada de Pequim, que acaba por conhecer muito bem. Uma vez mais, vai tentar levantar a interdição.

Num mês, o grupo China percorreu 200 quilómetros e encontra-se detido por tempo indeterminado e talvez definitivamente. Que brincadeiras poderão Penaud ou Chauvet encontrar para fazer esquecer isso?

2

AS FANFARRAS DA GLÓRIA

Enquanto o grupo China tem dificuldade em partir, as coisas facilitam-se para o grupo Pamir. Duma ponta à outra do itinerário, que diferença!

Dum lado, é uma saída às escondidas, quase uma fuga, na madrugada pálida, para evitarem as reacções duma população hostil e se adiantarem às reviravoltas dum governo desfavorável; é um avanço penoso ao longo duma pista áspera, mal traçada e que se defende, obstruída por rochas contra as quais é preciso lutar corpo a corpo.

Do outro, é uma partida festiva, o acolhimento entusiasta das multidões cheias de admiração, os encorajamentos de governos amigáveis. De recepções em cerimónias oficiais, é uma quermesse gloriosa contìnuamente renovada, numa pista clara e definida, por vezes mesmo numa grande estrada asfaltada! Em Beirute, as tendas do grupo Pamir armam-se em semicírculo, frente ao Mediterrâneo, a 5 quilómetros da cidade, numa vasta praia de areia rosada, cercada por

um pinhal: Bir-Hassen. Tornou-se o objectivo das excursões elegantes da colónia estrangeira e dos libaneses ricos, que habitam nos bairros novos do Oeste. De manhã e à tarde uma multidão de curiosos dirige-se para o acampamento Citroën, para examinar os seus estranhos carros.

Os carros-lagartas lá estão, novinhos, lustrosos, limpos diàriamente pelos mecânicos, que os tratam com carinho. Concebidos e construídos em poucos meses, quando se teve de abandonar o primeiro itinerário que passava pelo Turquestão russo sùbitamente proibido, são carros mais leves que os possantes mastodontes do grupo China. Destinados a atravessar as mais altas montanhas do mundo, fizeram-nos bons trepadores, são construídos a partir de elementos de C-4, motor de 4 cilindros em linha, com válvulas laterais, de 1628 cm^3, cambota a 3 apoios (o que é uma novidade), potência efectiva 30 CV a 3000 rotações por minuto, graças a cabeças especiais que permitem uma taxa de compressão de 6, alimentação por bomba eléctrica, reanimador do carburador para a circulação em altitude, *châssis* reforçado, ganchos de reboque à frente e atrás. São, bem entendido, munidos atrás de rastros para lagartas, de Kégresse, e são todos aparafusados, a fim de poderem ser desmontados e tornados a montar em caso de necessidade.

Perto dos carros, ou nas tendas, desocupados, os homens. Primeiro, Audouin-Dubreuil, chefe-adjunto da expedição, responsável pelo acampamento até à chegada de Haardt, retido em Paris pelas últimas

formalidades e preparativos. Louis Audouin-Dubreuil — que os seus homens chamam Ladé, ligando as iniciais do seu nome — é um *habitué* das missões Citroën: antigo oficial mearista, apaixonado pelo deserto, tentado pelo Islão, já foi adjunto de Haardt na primeira travessia do Sara em automóvel e na Expedição Negra. Redondo, calvo, com bigode em escova, é um sonhador e um fatalista, quase um tímido, sabe bem o que quer, mas nem sempre sabe ser convincente. Tem 44 anos e todos gostam muito dele.

A outra calva do grupo pertence a André Goerger, 42 anos, secretário-geral da expedição, um homem prudente, ponderado, excelente organizador, negociador notável; só tem um defeito, que pode tornar-se uma qualidade: a sua tendência para o pessimismo faz-lhe sempre prever o pior.

Ferracci, 45 anos, chefe dos mecânicos, não é pessimista, é corso. Da sua ilha, conservou a pronúncia cantante, os olhos escuros e orgulhosos, o sentido da honra e o temperamento ardente. É um dos melhores mecânicos de todas as fábricas Citroën.

Sob as suas ordens: sete homens, sete peritos em automóveis. Dois amigalhaços em primeiro lugar, dois brutamontes: Cécillon, 30 anos, maciço e sorridente, de olhos risonhos e espírito vivo; Corset, 28 anos, 90 quilos de músculos mal desenvolvidos; entendem-se como ladrões em feira. Depois temos Leroux, 29 anos, gordo, grande, forte, de sobrancelha negra, pálpebra pesada, lábio grosso, um verdadeiro turco! Jocard, de cabelos compridos e ar meigo, conserta as

caixas de velocidade falando-lhes com doçura; Normand, «de Normandia», como ele diz, 28 anos, cabeça pequena e grandes orelhas, vivo e sempre em movimento; o jovem Bourgoin, apagado, pouco falador; o seu amigo Collet, teimoso e que fala por dois.

Há também dois «rádios»: o quartel-mestre Laplanche, 34 anos, sempre dando a impressão de troçar das pessoas, e o loreno Schuller, 30 anos, sempre com ar de tomar tudo a sério. E depois temos, muito magro, todo braços e pernas, com olhar perdido por detrás dos óculos redondos, Yves Gauffreteau e os seus ares de poeta subalimentado, o que é o cúmulo, pois ele é o responsável pela paparoca. Recrutado na Tunísia por Audouin-Dubreuil, trouxe de lá um gosto marcado pelo carneiro e pelo frango.

Ao lado da equipa técnica, a dos sábios e artistas: o Dr. Jourdan, cirurgião eficaz e seguro, com o seu ar de galã. Alexandre Iacovleff, mais russo do que é permitido, com ares mefistofélicos, testa alta, sobrancelhas em acento circunflexo, olhar sempre em movimento, nariz fino e comprido, boca grande e delgada, o colar de barba preta aparado em pera; pintor de grande talento, trabalha com uma rapidez espantosa. «É mais rápido que uma fotografia», diz Corset dos seus esboços. «E mais parecido», acrescenta Cécillon.

Os homens de cinema são: o grande Sauvage, realizador; quer fazer do filme da viagem a grande obra da sua vida; Morizet, seu operador, e a sua divisa sorridente: «Isto vai dar, isto caminha!»; William

Sivel, o benjamim da expedição, 23 anos, engenheiro de som.

Os cronistas são: Georges Le Fèvre, grande viajante, grande repórter, historiógrafo da missão[1]. Dentro da sua tenda, já está a trabalhar e escreve à máquina um primeiro artigo para a *Illustration*. Em frente dele, o seu confrade americano, delegado pela National Geographic Society: o grande e espadaúdo Maynard Owen Williams, de tez vermelho-tijolo, cabelos crespos, um olhar de bebé encantado, por detrás do vidro espesso dos seus óculos de aço.

Mal acabam de chegar, mal têm tempo de travar conhecimento, são arrastados no turbilhão das festas e das recepções em sua honra. Em casa do alto-comissário de França, no Automóvel Clube, no Consulado americano, na presidência da República Libanesa... Os *cocktails*, os chás, as *soirées*, sucedem-se, enquanto no acampamento de Bir-Hassen prossegue, ininterrupta, a ronda elegante de belos cavalheiros e de lindas senhoras de cabelos curtos, meias de seda e vestidos de Molyneux, de Worth, Germaine Lecomte ou Paquin. Entre as tendas e os carros-lagartas bem alinhados, o Todo-Beirute desfila, num concerto de risos claros e de alegres gritos de surpresa. Numa nuvem de *Arpège de Lanvin* ou de *Chanel n.º 5*, encantadoras criaturas passeiam e exibem-se pelo braço de oficiais abundantemente condecorados ou de civis de

---

[1] Publicará o seu relato em 1933 com o título *A Expedição Amarela, expedição Citroën Centro-Ásia*, na Livraria Plou.

monóculo e charuto, que compridas limusinas esperam pacientemente.

— Já não se está à vontade! — resmunga Cécillon, com uma piscadela de olho.

Por fim, a 31 de Março, chega Haardt. Haardt, o patrão.

Georges-Marie Haardt é muito alto: ultrapassa a maior parte dos seus homens pela altura duma cabeça. No seu rosto alongado nota-se, antes do mais, o nariz, comprido e grosso, e os olhos: sob as pálpebras espessas e pesadas, o olhar é extraordinário, nunca duro ou frio, mas calmo, amigável e, nos momentos graves, intenso e quase melancólico. Só depois é que se repara na boca, bem desenhada, tendo permanentemente, apenas marcado nas comissuras dos lábios, um sorriso delicado, cauteloso, quase escondido, ou, antes, um esboço, uma promessa de sorriso, mas que chega para lhe dar às feições um ar de grande bondade e de doçura inesperada. Paciente, organizado, previdente, não deixando nada ao acaso, tenaz e duma vontade invencível quando toma uma decisão, de humor sempre igual, justo com todos, é estimado pelos seus homens tanto quanto os estima. Todos confiam nele e o apreciam. A sua resistência à fadiga, o seu poder de trabalho, são fenomenais; não dorme pràticamente e raras vezes se senta. Diplomata, estratego, psicólogo, possui no mais alto grau todas as qualidades dum chefe nato, o sentido do humor e o sentido do humano, e até o das atitudes ou da «palavra histórica». Mas tem horror às demonstrações inúteis, às efusões e às palavras no ar. De preferência silencioso, não gosta que se fale para não dizer nada. Sob o emblema do seu carro de comando, o *escaravelho de ouro*, mandou pintar a divisa *Res, non verba:* actos, e não palavras. Orgulhoso sem ser altivo, faz-se respeitar sem esforço em toda a parte onde passa, talvez porque se respeita a si próprio em primeiro lugar e crê na importância da sua missão. Sempre impecável, mesmo depois das piores provações, está sempre elegantíssimo, vestido exactamente como as circunstâncias o exigem, quaisquer que sejam. Tem refinamentos de grande senhor e leva consigo uma mala de gravatas, que tem a *coqueteria* de mudar todos os dias, aconteça o que acontecer. Tal é aquele que André Citroën escolheu para seu mais próximo colaborador e chefe das suas expedições: um condutor de homens que exige e obtém quase tanto dos outros como de si próprio, um dândi de ferro, que possui a elegância suprema, a que se apura na acção. Haardt exprime-se com uma pronúncia áspera, porque este homem, de tão extraordinária originalidade, nascido em Nápoles de pais belgas, naturalizado francês para se bater em 1914, depois de ter vendido durante vários anos renda de Bruges em Espanha, este homem que fala inglês como um inglês, fala francês com a pronúncia da Borgonha!

Haardt chega e dá sinal de partida: a 4 de Abril de 1931, às 10 horas da manhã, sobre a areia nacarada da praia de Bir-Hassen. Saudados pelos vivas da multidão libanesa, os sete carros-lagartas arrancam,

rumo leste. As crianças das escolas aplaudem, os sipais apresentam armas. A aventura começa. Calmamente.

A estrada é alcatroada numa extensão de vários quilómetros, à saída de Beirute. Os carros-lagartas sobem devagar, os seus passageiros têm tempo de delo, o maciço mais alto do mundo, que eleva o seu sonhar com os países que vão atravessar: depois do Líbano, a Síria, a extensa Pérsia, o Afeganistão... pelo menos 5000 quilómetros antes de abordarem o Himalaia, a pedra angular da viagem, pedra de pesa-perfil monstruoso perpendicularmente ao caminho. Terão de atravessá-lo para se juntarem ao grupo China.

De momento, como diz Normand, «a vida é bela», Ferracci fuma o seu cachimbo, Le Fèvre toma notas, os outros conduzem, filosofam ou admiram a paisagem — a cadeia do Líbano. Há 22 quilómetros de ásperas encostas para atingir a primeira passagem, a 1600 metros. O grupo Pamir sente uma tal impaciência por se introduzir no coração da Ásia que deixa sem olhar para trás os lânguidos paraísos mediterrânicos, os pinhais que ornam a falda das montanhas até à orla das praias claras, as casas que pontilham com o seu telhado vermelho a verdura desta região, que se denomina a Suíça do Oriente.

Os carros-lagartas trepam em boa ordem pela abrupta garganta de Dahrel-Beidar, onde se prendem as últimas neves da Primavera. Aqui, é a rocha que fura, o ar vivo que corta, uma larga visão descoberta sobre os vales vizinhos.

Uma pausa para os carros-lagartas, que arfam, e para os seus passageiros, que se extasiam. Iacovleff — que toda a gente apenas chama Iaco — já tem os lápis na mão. Mas Haardt põe fim ao recreio. Começa-se uma longa descida, em direcção ao vale da Bekaa. O mais encantador vergel da terra floresce aí em 9000 hectares orlados de choupos sussurrantes, onde embalsamam as laranjeiras, os damasqueiros, as figueiras, onde as oliveiras azulam à beira das fontes. Um oásis de frescura e de luz, que faz do caminho de Damasco um jardim das delícias.

Damasco, a musa dos poetas árabes, o «sinal do deserto», a esmeralda engastada no ouro das areias, é uma das muito raras cidades cuja vida não sofreu qualquer flutuação no decurso da história. Sempre ali esteve, viva e imutável, porta do deserto, porta de Bagdade, porta de Meca, protegida pelas flechas místicas dos seus minaretes, que lançam para o Céu as orações de 270 mesquitas.

O bivaque instala-se perto do forte Gouraud. Goerger, sempre prudente, põe Ferracci de sobreaviso contra a perfídia das areias do deserto.

— Passaremos, Sr. Goerger, passaremos! — responde simplesmente Ferracci, puxando fumaças do seu cachimbo.

A três passos dali, o Dr. Jourdan conferencia com o cozinheiro Gauffreteau, sorvendo água duma cabaça:

— É preciso ferver bem a água, não é? E descon-

fia dos frutos, lava-os com água fervida. Compra antes laranjas.

— Não se preocupe, doutor, já estou habituado. Na Tunísia... — começa o pequeno Gauffreteau, o Napoleão das cantinas.

Só não estão ali Sauvage, Morizet e o jovem Sivel, os cineastas. Mal chegaram, rasparam-se para os socos [1] de Damasco. A luz baixa muito depressa, não têm um minuto a perder para filmar, à volta dos montões das sedas afamadas, dos brocados de ouro e de prata, das pilhas de frutas em conserva, das montanhas de caixas com embutidos, as fases subtis e intermináveis do regateio, jogo favorito dos Orientais.

No dia seguinte, despertar pela alvorada. Em breve, toda a guarnição francesa ali está, os legionários do forte Gouraud prestando honras, os sipais com as suas imensas capas vermelhas, que envolvem ao mesmo tempo homens e cavalos. Os cavaleiros dum corpo auxiliar de cherquesses escoltam os carros-lagartas, que se põem a caminho para leste, para Palmira.

De repente, à volta do comboio, uma súbita agitação desorganiza as filas dos cavaleiros, electriza-lhes os cavalos. Na poeira dourada do deserto há um brusco frenesi. Ao tinir das armas e relinchar dos puros-sangues, demónios vestidos de negro e de prata rodopiam, caracolam, empinam os cavalos, que parecem trazer na ponta das botas e levantar com a extremidade das mãos secas. Saltam, ululando dum lado para o outro da sua montada lançada a galope, põem-se em pé na sela... É o adeus magnífico dos Cherquesses. Mas já o grupo Pamir chegou à região do esquecimento, da solidão, da decadência das coisas. A coluna encontra-se só numa pista árida, a areia bebeu até a sombra do último cavaleiro.

[1] Mercado, nos países árabes.

«Nada se parece tanto com um deserto como outro deserto», pensa Audouin-Dubreuil. «Dir-se-ia o Sara».

O sol metaliza um infinito de pálidos vapores oxidados, ruivos, abrasados. Onde está o céu, onde a terra, neste universo impreciso, em que vibram invisíveis malefícios? Porque é que estas regiões estão mortas e como? Que resta de vida neste pesadelo de pedras e neste solo apodrecido? Só o sabem as formigas, os camelos e os Beduínos.

— A particularidade da Síria é ser um deserto, e num deserto a gente assoreia-se! — diz Goerger, que se mantém fiel à sua ideia.

— Passaremos, Sr. Goerger, passaremos! — repete Ferracci.

Que se pode atravessar o deserto com estes carros-lagartas, Haardt está ali para o provar. Durante dois anos não pensou noutra coisa, prevendo até aos mais ínfimos pormenores. O grupo encontrou agora o equilíbrio, o seu bom ritmo de avanço, com os carros espaçados uns dos outros «à distância do pó». A média é de 20 quilómetros por hora. Seis horas de sono por noite e doze horas de volante. A gente levanta-se

cedo: às 4 horas da manhã. Viaja-se o mais tarde possível, para escapar ao calor. Mas, assim que o Sol desaparece, faz frio. À luz dos faróis, nascem formas irreais, hostis, que fogem em breve do túnel luminoso, para se dissiparem na imensidão condensada. Só as estrelas, entre as dunas, oferecem o conforto dum espectáculo familiar.

Um vale mergulhado nas trevas, cercado por duas montanhas. Fantasmagóricas torres quadradas montam a guarda. Desenham-se arcos, suspensos pela noite no invisível: Palmira, cidade submersa no meio das areias, cidade morta, que teve a sua hora de esplendor no tempo duma rainha dominadora, bela e faustosa. Descendente da rainha do Sabá, Zenóbia, ambiciosa e ávida, conquistou um império que cobria de feitorias a Síria, o Egipto e até a Gália! Mas Roma não gostava dos conquistadores concorrentes. Arrasada a cidade, destruído o seu império, a rainha Zenóbia não teve outro remédio senão seguir o imperador romano... que casou com ela.

Hoje, o que resta de Palmira faz saudades do que ela foi. Ornada de mil colunas coríntias, das ruínas do templo cor-de-rosa de Baal, de restos de pedra esculpida, morre aos poucos de tédio e de esquecimento, no seu orgulho mutilado, olhando sem esperança para a triste desolação, donde não lhe chega já o ouro das caravanas.

Toda a noite chove sobre Palmira, chove sobre a memória de Zenóbia, chove sobre as tendas do grupo Pamir. Desde a alvorada que Cécillon puxa o lustro

ao carro de Haardt, de que é responsável, resmungando:

— Com esta chuva, vamos ficar lindos para o desfile!

É verdade que a fibra patriótica dos mecânicos começa a enfraquecer: em todas as cidades, em todos os fortes, em todos os postos, a passagem da expedição é pretexto de cerimónias para a guarnição francesa local, muito feliz com essa oportunidade. As visitas são tão raras! Cécillon e os seus camaradas, que têm respeito pela bandeira, fazem sempre os preparativos. Mas, mesmo assim, com a continuação, acham que a glória é um pouco fatigante. Ainda esta manhã, o clarim dos legionários e dos *goumiers* toca «a reunir», toda a gente está em sentido. Depois a coluna põe-se em movimento por cima das poças, os rastros fazem de ventosa na lama.

— Com este lamaçal, temos probabilidades de nos enterrarmos! — prediz Goerger.

Como animais preguiçosos e pesados, com todo o seu poder de rinocerontes teimosos, os carros-lagartas atacam a pista de Bagdade.

O Sol está alto... depois o Sol já está baixo. Esconde o seu disco vermelho nos confins da Terra e o dia pára. É simples. Isso parece durar desde sempre. Poderia não ter fim, como uma história sem palavras, uma imagem indefinidamente reflectida em múltiplos espelhos. Os espíritos embotam-se ou exaltam-se. Um céu gigantesco, um cenário sem limites, sem comparação, sem escala humana, um silêncio,

uma solidão, uma perfeição gelada ou escaldante, noite e dia, dia após dia, noite após noite. Avança-se, sim. Mas a coluna está em Damasco, em Palmira, em Bagdade, está no Sara? Onde está ela?

— É verdade que poderíamos perder-nos! — diz Goerger estremecendo.

Todavia, as pistas levam todas a qualquer parte, quando sabemos segui-las. Primeiro poste indicador, a 12 de Abril. O grupo Pamir renasce a esse sinal duma civilização que já começava a esquecer.

— Você vê que nos saímos bem, caro amigo — diz Haardt a Goerger, amàvelmente.

É a pista de Bagdade, onde as caravanas depositaram na sua esteira imóvel aluviões de carcaças esbranquiçadas. Um *relais* de correio aéreo está instalado num velho forte: Ruthba.

Mais além, o deserto acaba. Ramadi abre-se sem transição sobre um mundo maravilhoso. Um verdadeiro milagre da natureza regada por toda a água do Eufrates, onde se banham as palmeiras. Trigo e papoilas, burros e carneiros, e água, água, água!

Toda a água do céu, até: uma tempestade desaba sobre o comboio no momento da passagem da fronteira iraquiana. Chove no Eufrates, chove no Tigre!

Cécillon verifica:

— Chovia em Palmira. Chove em Bagdade. Não vale a pena vir tão longe para nos molharmos!

É verdade que a cidade das *Mil e Uma Noites* sem sol parece estranha. Bagdade, ensombrada por todos os contos orientais que circulam ao longo do Mediterrâneo, Bagdade, lanterna mágica em que se acendem os desejos de todos os Aladinos do deserto, armadilha e refúgio, rodeada de areia, farta de água e de riquezas, Bagdade, a discordante, a perturbadora, mistura os Beduínos, os Sírios, os Hindus, os Curdos, numa dança infatigável, que sapateia desde as ruelas escuras até à rua principal, New Street para os Ingleses.

As lojas invadem os passeios. Os mercadores extasiam-se com a beleza dos seus tapetes, dos seus véus, dos seus tecidos, dos seus cabedais, das suas pedras preciosas, dos seus objectos de arte, tesouros múltiplos de que não quereriam separar-se por nada no mundo senão por um pouco de dinheiro, menos ainda, para dar prazer ao freguês, mas perdem com isso, perdem com isso? Por toda a parte, insinuante, soberano, um cheiro de pistácia e de carneiro assado. A todas as horas do dia, pequenos braseiros avermelhados, que crepitam, exalam volutas de fumos gordos, como teimosos fumadores de cachimbo, diante duma assistência seduzida. Contadores de histórias encantam um auditório desalterado pelo chá de hortelã. Os artistas dos socos capturam, com o martelo infalível, os mil reflexos ensolarados que farão brilhar o seu jarro, a sua taça, a sua bandeja, o seu bracelete de cobre, de prata ou de ouro. No meio, à volta, para além, dentro deste cenário que ela própria esquarteja: a multidão. Burros, vacas, camelos, camiões, bicicletas, crianças choronas, descaradas, com a camisa leve empinada sobre o ventrezinho redondo, as mulheres ondulando à sombra dos seus véus furtivos, os cães que correm,

focinho ao sol, cauda à banda, em busca dum bom bocado ou com receio dum pontapé anónimo.

Mas Bagdade é também viver de novo com a hora europeia. As mundanidades florescem, a gravata é obrigatória e, para os mecânicos, a boina dos desfiles. É a readaptação a hábitos citadinos, numa cidade que conta (mas o número estará certo?) 200 000 habitantes. Penteiam-se os cabelos, alisam-se os bigodes, apara-se a barba. Esta tarde marca um grande dia: o rei Faiçal recebe Haardt, os seus acompanhantes e os sábios, passa em revista os carros-lagartas, faz admirar o seu regimento de escol, tropa formada pelo célebre Glubb Pachá, general da Legião Árabe que é o mais inglês possível. O rei interessa-se por tudo, espanta-se com a amplitude da missão Citroën:

— Vocês pensam atravessar todo o continente asiático? Ir até Pequim?...

Durante três dias, entre duas recepções, cada um prospecta por sua conta. Iaco usa os lápis. Morizet e Sauvage arrastam as pesadas máquinas pelos socos. Le Fèvre esmera as suas descrições, deslumbrado, apaixonado pela vida desta cidade feiticeira. Haardt e Goerger informam-se sobre a continuação da viagem, compulsam notas e mapas. Em doze dias, o grupo Pamir percorreu perto de 1000 quilómetros, atravessou três países: o Líbano, a Síria, o Iraque, cruzou montanhas, um deserto, rios carregados de história. Por toda a parte felicitados, festejados, congratulados, honrados e amimados, estes homens, em doze dias, já deixaram atrás de si os castelos fortes das cruzadas e as ruínas

de Balbeque, encontraram o fantasma da antiga Palmira; descobriram as mesquitas de Damasco, beberam o café na tenda dos beduínos nómadas e, em Bagdade, a fabulosa, foram recebidos por um rei... Amanhã entrarão na Pérsia e em breve no Afeganistão.

— A vida é bela! — diz Normand.

— O mais difícil ainda está por fazer — responde Goerger.

Tudo está em ordem. Mas Haardt mostra-se inquieto: não tem notícias do grupo China. Todas as tardes Laplanche está no seu posto de escuta. Todas as tardes em vão.

Uma noite, por fim, capta uma mensagem. As notícias não são boas:

«Estamos imobilizados a 40 quilómetros de Pequim por rotura rastros após três dias de caminho. Tentamos atingir Calgão com sobresselentes ainda disponíveis. Temos inteira confiança. Victor Point.»

3

O FAR-WEST DA CHINA

Calgão, à entrada do planalto da Ásia central, foi, no século XIII, uma etapa das hordas de Gengiscão, quando aquelas se precipitaram sobre o império da China. A partir daí, Calgão conservou como que uma tradição de virilidade brutal e guerreira. Em Abril de 1931 é uma mistura de testa de ponte militar, de cidade cogumelo do Far-West na *belle époque* e de acampamento de cavaleiros mongóis. É um imenso e ruidoso caravançarai, uma cidade fronteiriça em que todas as raças, todas as nações, todas as profissões, estão representadas por exemplares que são destemidos. Acotovelando-se nas ruelas lamacentas com os soldados chineses do Kuomintang e os grandes operários manchus de fato-macaco azul, vindos do Noroeste trabalhar para o caminho-de-ferro ou para a mina, há quirguizes atarracados vindos do Turquestão com os seus rebanhos de iaques, cavaleiros mongóis de rosto achatado e em forma de lua, caçadores cazaquistaneses de pele vermelha e calmucos vindos da Sibéria,

montanheses do Altai e do Hangayan Nurun, que vão caçar a pantera das neves a 3000 metros de altitude, muçulmanos do Sinquião, que os Chineses chamam «Chantu» (cabeças de turbante), e até mercadores turcomanos vindos das longínquas pradarias do Amudária, para venderem rebanhos de pequenos cavalos magníficos meio selvagens. Mercadores, caravaneiros, caçadores, armadores de trápola, pesquisadores de ouro, contrabandistas, vestidos as mais das vezes de peles de animais e, na maior parte, armados até aos dentes, encontram-se ali todos os homens da Ásia central, de olhos oblíquos, maçãs do rosto salientes, espessos cabelos negros. Ocidentais também, aventureiros muito corados, vindos da Europa e da América, russos brancos e russos menos brancos, suecos gigantescos e silenciosos, ingleses sempre dignos, alemães de cabeça rapada, americanos tagarelas e intrometidos. Tudo trafica, fala, pragueja e se bate em todas as línguas, apaixona-se pelos combates de camelos, come seja o que for, contanto que seja picante, bebe seja o que for, contanto que seja álcool.

De Calgão a Urga [1], a capital da Mongólia Exterior, vão 1000 quilómetros, pelo deserto de Gobi. Para aqueles que conseguem fazer a viagem em pleno Inverno, por causa do comércio das peles, a fortuna está assegurada. Mas torna-se cada vez mais difícil, desde que a Rússia soviética fechou as fronteiras da Mongólia Exterior, transformando qualquer empresa desse género em *raid* de contrabandistas. Não importa,

[1] Actualmente Ulan-Bator

alguns tentam ainda a aventura. Aqueles que voltam ficam cobertos de ouro, que vão imediatamente gastar no Pioneer's Inn (a Taberna dos Pioneiros), onde as partidas de dados e de *poker* são por vezes interrompidas por um ajuste de contas.

Foi aí, atrás do Pioneer's Inn, que o grupo China montou as suas tendas.

Há quinze dias que espera. Espera o seu chefe Victor Point, que voltou a Pequim para arrancar às entidades oficiais a autorização de continuar. Espera as lagartas sobresselentes, que devem vir de Paris. Espera os oito sábios chineses, que têm de juntar-se à expedição.

Para disfarçar a espera, Petro calcula uma vez mais os litros de gasolina que serão necessários para a travessia do deserto. Penaud e os seus mecânicos verificam pormenorizadamente os carros-lagartas, que tiveram de montar demasiado depressa à partida de Tientsin, e que sofreram muito na passagem de Nankeú, Brull experimenta, com o pequeno Kervizic, o funcionamento do grupo electrogéneo do emissor rádio, ou então dedica-se às matemáticas especiais. O naturalista Reymond explora o terreno, volta estafado todas as noites, fecha-se na sua tenda e manipula em grande segredo frascos que arruma cuidadosamente debaixo da cama. Uma noite, o mecânico Piat, seu companheiro de quarto, entra de improviso na tenda e solta um grito horrível. Acode-se-lhe e vê-se Piat, lívido, que indica com o dedo os frascos de Reymond. Estão cheios de lagostinhas pretas, com cauda de anzol: escorpiões.

Há-os pequenos, grandes, médios, mas todos têm o mesmo ar ameaçador, com as tenazes abertas e o esporão de veneno pronto a atacar.

— São bonitos, hem? — diz Reymond. — Comecei uma pequena criação!

A esta notícia, Piat solta um novo grito de horror.

— Nunca dormirei com essa porcaria de insectos!

Reymond fica escandalizado:

— Não são insectos, pelo amor de Deus! Vejam: têm oito patas, são aracnídeos.

— Aracnídeos ou o que quiser, recuso-me a coabitar com essas porcarias!

E Reymond teve de renunciar a uma criação que se revelava cheia de promessas.

A 10 de Maio, chega um homem alto e seco, com o rosto em forma de lâmina adoçado pelas rugas de bom humor, que pregueiam, quando sorri, o canto dos olhos inteligentes: Teilhard de Chardin, padre jesuíta e geólogo-paleontólogo, de quem se começa a falar desde que descobriu o fóssil do Sinantropo em Chu Ku-tien [1]. A expedição vai permitir-lhe realizar

---

[1] A 40 quilómetros ao norte de Pequim, trinta e oito esqueletos fósseis foram sendo sucessivamente desenterrados. Datam do Plistoceno inferior (começo da era quaternária, a dos glaciares, há um milhão de anos) e representam o elo que faltava até aí entre o Pitecantropo de Java (descoberto em 1889) e os primeiros homens. Começadas em 1921, as escavações prosseguiram até 1939. Nelas tomaram parte os professores Pei, Black, Weidenreich e o padre Teilhard de Chardin. Os trinta e oito esqueletos desapareceram durante a guerra de 1939-1945.

pela primeira vez, em milhares de quilómetros, um corte geológico longitudinal leste-oeste do planalto mongol. O padre pensa tirar daí conclusões interessantes. Estava combinado que se juntaria à expedição em Calgão. Ele é pontual ao encontro.

No dia seguinte, a noite desceu, o acampamento já dorme, quando *Paris,* o cão-lobo, salta da tenda de Dielmann ladrando como um louco. Atira-se a uma forma negra que se embaraça nos esticadores duma tenda. Vai morder, como bom guarda que é, quando Dielmann o detém: «*Paris,* alto!» Já Balourdet acode, de carabina na mão:

— Quem vem lá?

Então a forma levanta-se:

— Amigo! Amigo!

E pode ouvir-se acrescentar, com pronúncia parisiense:

— Como acolhimento simpático, não há nada a dizer, é, de facto, um acolhimento simpático.

Surpresa! Trazem uma luz: é Berger, um mecânico da fábrica. Tendo partido de Paris quinze dias antes, só saiu do comboio Moscovo-Ircutsk-Carbina para tomar o barco até Tientsin e de novo o comboio. Nas suas bagagens traz os preciosos rastros sobresselentes para os carros-lagartas: trinta enormes caixotes etiquetados «objectos pessoais». Aclamam-no, abraçam-no, levam-no em triunfo.

— E vocês queriam que o cão me comesse!

Três dias mais tarde, o grupo China recupera o seu chefe: Victor Point chegou. Uma vez mais, conseguiu

tudo em Pequim, parlamentou, argumentou, convenceu, a expedição já não é proibida. Tudo está pronto, os rastros novos foram montados sobre polias rectificadas, o material foi verificado vinte vezes, os homens readquiriram o moral, Penaud brinca, *Paris* agita-se. Que é que falta para partirem? Os sábios chineses! Eles enviaram uma curta mensagem para comunicarem que só estariam prontos dentro de «alguns dias». Point decide: não podemos esperar mais. Deixa, por sua vez, uma mensagem: «Vão ter connosco a Pai Ling Miao.»

A 16 de Maio, pela manhã, a coluna deixa sem saudades Calgão, a pitoresca. Diante dela estende-se, a 1500 metros de altitude, a grande estepe mongol: o «País das Ervas».

Ao vento frio e vivificante que vem do norte e verga as ervas altas, os carros avançam com bastante facilidade. À noite, estão à vista duma aldeia mongol: Serben, algumas *yurtes* (cabanas esféricas de paredes de feltro) agrupadas em círculo. Um homem de fato lilás destaca-se duma delas, muito pequeno debaixo dum grande gorro bicudo cor de açafrão, de pele de raposa das estepes. É Gumbô, o guia mongol contratado por Petro para a travessia do Gobi. Fala chinês, é simpático e ri permanentemente, com a boca fendida como um mealheiro, os olhos em amêndoa como moedas prontas a cair no mealheiro. A expedição adopta-o imediatamente. À noite, convida Point para a sua *yurte* familiar. A mãe de Gumbô, cujo rosto é um entrelaçado de rugas, inclina-se diante do hóspede e

oferece-lhe a sua própria escudela de madeira, que, por deferência, lambe cuidadosamente antes de a encher de chá com manteiga de iaque. Manteiga rançosa, bem entendido, é a melhor.

No dia seguinte, Gumbô agacha-se atrás de Point no carro-lagarta de comando e partimos de novo. A perder de vista, a estepe. O vento anima com longas ondulações essa extensão vasta como o mar. Aqui e ali erram grupos de cavalos em liberdade. Pertencem todos a alguém, mas não há ladrões na Mongólia. De repente, Reymond salta do carro e corre para uma moita. Examina-a e depois põe-se a executar à sua volta uma espécie de dança do escalpo. Paramos, aproximamo-nos:

— São alcaçuzes! Se gostam disto, sirvam-se! — diz Reymond, que junta o gesto à palavra.

Todos o imitam e cortam uma provisão de raizes...

Gumbô mostra o horizonte a Point, que pega no binóculo: gazelas! Gumbô tem boa vista, mas Point é bom atirador. Com a sua espingarda de mira telescópica, abate uma ao primeiro tiro. Eis com que melhorar o trivial.

O avanço continua, regular, em etapas de 150 quilómetros por dia.

Na noite de 19 de Maio, a coluna chega a Pai Ling Miao. Os potentes faróis arrancam à escuridão largas superfícies esbranquiçadas: grandes quantidades de cubos sobrepostos e encaixados uns nos outros, terraços que se sucedem, donde surgem telhados de

pagodes. Dois mil monges de hábito vermelho vivem neste convento de lamas, nos confins da estepe. Para além começa o deserto de Gobi.

Em princípio, os sábios chineses deveriam esperar o grupo aqui. Respeitarão o combinado, desta vez?

Lá estão, de facto. Point e os seus homens não vão, aliás, tardar muito a lamentá-lo. Lá estão os oito: o Dr. Tsu Ming-yi, que fala muito bem francês, chefe da delegação e membro influente do Kuomintang; dois militares: o gordo general Yao, delegado pessoal do marechal Chiang Kai-shek, e o coronel Tiao, que faz parte dos serviços de contra-espionagem chineses e só ali está para controlar as tomadas de vistas de Specht — a quem isso não agrada nada. Há ainda um jornalista muito magrizela, Chow, correspondente da agência oficial do Kuomintang; um estudante de zoologia, o Sr. Ho, o mais jovem e, visìvelmente, o mais agitado; o secretário do Dr. Tsu e, afinal de contas, dois sábios: Liú, botânico, sorridente, com os olhos brilhando de bonomia, e Young, geólogo, que Teilhard de Chardin conhece bem, por o ter tido como adjunto no serviço geológico chinês. O Dr. Tsu Ming-yi, que, todavia, conhece perfeitamente Point, inclina-se diante dele e estende-lhe o seu cartão de visita. Espantado, Point lê, escrito em francês:

DOUTOR TSU MING-YI

Membro do comité *central do Kuomintang*
Chefe da expedição científica sino-francesa

É um verdadeiro ultimato. Que importa! Point dita a Kervizic uma mensagem rádio optimista, que o quartel-mestre envia imediatamente. Será transmitida a Haardt pelo aviso francês *Regulus*, da divisão naval do Extremo Oriente:

«A partir de Calgão incidentes rastros suprimidos, depois modificações introduzidas por Brull. Material lagarta e motor notável. Consumo excelente. Capacidades travessia esplêndidas. Carros alcançarão vosso pavilhão Cachegar.»

Depois de pensar, o chefe do grupo China acrescenta:

«Sábios chineses chegaram, não são os que eu esperava. Victor Point.»

— Que sábios tão esquisitos: Kuomintang! Contra-espionagem! Delegados do marechal Chiang Kai-shek!... — resmunga Penaud.

Baptiza-os logo de «o bando de Chiang».

Point marca a cada recém-chegado o seu lugar no comboio.

— E as nossas bagagens? — pergunta o Dr. Tsu.

— Têm muitas?

Se têm muitas? Quatro camiões. Com que aguentar um cerco. Fatos para mudar em número suficiente para abrir uma loja de confecção, calçado cardado, varas de alpinista, bengalas ferradas, chapéus, capacetes, trinta e quatro pares de óculos, coletes acolchoados, polainas, luvas, *écharpes*, cobertores, peles, rolos de seda, sabres para cerimónias e até bandeiras e um retrato de Chiang Kai-shek. Várias baterias de cozinha, também. Fogões a petróleo. E provisões! Grandes sacos de arroz, de sémola, de legumes secos, conservas... Penaud senta-se no chão!

— Capitão — diz ele a Point —, se os carros têm de levar tudo isto, mais vale que fiquemos por aqui.

Point dá-lhe razão. Para carregar os carros, arrumou-se primeiro o indispensável: a gasolina (1000 litros por carro), o óleo (50 litros) e a água. Em seguida os víveres. No espaço que restava, cada um colocou metade das suas bagagens, abandonando o resto sem refilar. Point explica-o aos sábios chineses:

— Nós vamos tentar atravessar mil e quinhentos quilómetros de deserto. Sem um posto de reabastecimento. Levem só o indispensável, pois isso pode tornor-se uma questão de vida ou de morte.

Os chineses começam por recusar. Depois conferenciam. Um deles dirige-se às bagagens, desfá-las e deita fora corajosamente... um cinto! Point volta à carga, chama-os à razão. Nada a fazer! O padre Teilhard de Chardin intervém. Eles conhecem-no, pelo menos de reputação, devem acreditar nele quando lhes pede que escutem Point. São precisas seis horas de discussões para os decidir a mandarem para Calgão metade do seu material. É ainda excessivo. Então os mecânicos arranjam lugar para o que resta, sacrificando ainda um pouco das suas próprias coisas.

Intrigados, os lamas observam esta manobra de que nada compreendem. Por fim, com os carros carregados a mais não poder, com as molas de suspensão ao contrário, pode partir-se. Parte-se. E sob felizes aus-

pícios, ainda assim, visto que todos deram provas de boa vontade. Isso não dura muito: na paragem do meio-dia, Gauthier prepara a refeição, que se come de pé para perder menos tempo. Cada um serve-se como quer, os sábios chineses em primeiro lugar, depois os franceses apresentam as suas gamelas e detêm-se, perplexos.

— Ora diz lá, Gauthier — pergunta Penaud —, um bocadinho de carne fria por junto? Não merecemos isto!

— Carne fria? — diz Gauthier, ocupado no seu carro. — E as sardinhas, os queijos, os biscoitos, as compotas?

De tudo isso não há vestígios. O «bando de Chiang» passou por ali.

Para compor as coisas, o Dr. Tsu explica que os seus amigos deixaram a carne, «porque são vegetarianos».

Point e o padre Teilhard trocam um olhar significativo.

— Ao menos ainda nos resta o café — diz Chauvet.

Bebe-se e torna-se a partir. Para o futuro, Gauthier preparará rações individuais.

Ainda não é o deserto, mas quase. A erva é curta, rasa, só se encontra espaçada. Rios secos cortam a estrada e, aqui e acolá, aparecem as primeiras dunas. Não são, aliás, verdadeiramente dunas, mas como que uma ondulação do terreno.

No dia seguinte de manhã, novo incidente: o general Yao pega-se com Nuret e injuria-o em chinês. Sabe-se que Yao o mandou fazer-lhe a cama e dobrá-la. Nuret, que não compreendeu nada, nada fez. Point explica ao general que, no grupo, ninguém está ao serviço de ninguém, que não há patrões nem criados, que, por consequência, cada um faz e dobra a sua cama sem protestos, incluindo o padre Teilhard. O padre, esse, apaixona-se pelo relevo que vai descobrindo, afloramento de xisto preto, pedra granítica no alto das gargantas. Não se aguenta mais e vai ver aquelas pedras de mais perto. Baixa-se, apanha uma... Imediatamente o coronel Tiao o interpela:

— Essa pedra é propriedade da nação chinesa, o senhor não tem o direito de se apossar dela!

O olhar do padre fuzila durante um momento. Depois sorri docemente:

— Guarde-a então!

É assim todo o dia. Cada vez que o padre apanha uma amostra, o coronel Tiao mete-a na algibeira. Então Teilhard de Chardin apanha cada vez mais amostras e o coronel verga em breve sob o seu peso. Deve agora arrastar quilos de pedras. No fim do dia desiste.

À noite, em volta da fogueira, Victor Point fala ao padre Teilhard de todos estes incidentes.

— Isto não pressagia nada de bom — diz ele. — Se este grupo, em que se encontram mais militares e políticos que sábios, tivesse como missão impedir-nos de nos encontrarmos com Haardt, isso não me espantaria muito.

— Falei com Young, o geólogo; conheço-o bem. Não está à vontade. Ele e os sábios não são mal intencionados e queriam sinceramente cooperar. Mas não são eles quem manda. Não podem dizer nada, é evidente, mas tenho a impressão de que se trama qualquer coisa.

— Em todo o caso, estou decidido a conservar-me imperturbável e correcto, mas ao mesmo tempo muito firme, pronto a pôr os pontos nos is. Esta comédia não pode continuar; entramos no deserto, e as etapas vão tornar-se muito duras e muito fatigantes.

Duras e fatigantes, são-no. A pista é cada vez mais difícil, o ar pesado e húmido torna penoso o mínimo gesto, anunciando uma tempestade que não se decide a rebentar. Alguns dias mais tarde, Point sente-se na obrigação de mostrar a sua autoridade, tal como tinha previsto. É na etapa de Hoyer Yamatu.

Hoyer Yamatu não é uma cidade, nem mesmo uma aldeia, apenas um lugarejo: seis *yurtes* no total. Mas para as caravanas é uma capital, uma metrópole! Elas encontram lá a água e o sal. Os pastores vão lá vender a lã dos seus rebanhos, os caçadores trocam lá as suas peles por balas e armadilhas novas. E, evidentemente, os dois mercadores chineses da região fazem também um activo contrabando.

Segundo o seu hábito, Petro vai dar uma volta. Trava conhecimento com os Mongóis e com os mercadores chineses, informa-se sobre a estrada do dia seguinte, sobre a caravana de camelos que faz também escala na aldeia. Ela vai no outro sentido, para Pai Ling Miao.

— Aliás, vocês sabem — diz um dos mercadores —, visto que dois dos vossos homens para lá vão voltar com ela. Alugaram os camelos.

— Olá! — interroga-se Petro —, o que é que isto quer dizer?

Só terá a resposta no dia seguinte. Specht está a trabalhar, filmou os *yurtes*, a caravana em repouso, o acampamento francês. Quer terminar a sequência com um plano de Point calculando a estrada a seguir. Então adianta-se Ho, o estudante, que há vários dias dá visíveis sinais de fadiga, de nervosismo e de mau humor. Vem deliberadamente colocar-se entre Specht e Point, obstruindo o campo da máquina. Specht desloca-se para a direita, Ho faz outro tanto.

— Desculpe, Sr. Ho — diz Specht.

O Sr. Ho não ouve.

— Oh, Sr. Ho! Você incomoda-me, caramba! — grita Specht.

O Sr. Ho ensurdeceu.

Então é Point quem se desloca. Mas Ho faz outro tanto e a situação mantém-se.

Com calma, pausadamente, Point avança para o Sr. Ho:

— Posso sugerir-lhe, Sr. Ho, que se afaste ligeiramente para a direita ou para a esquerda, como quiser, a fim de permitir que Specht trabalhe?

Ho não responde. Não se mexe um milímetro,

firma-se ainda mais nos pés, endireita-se, cruza os braços e olha para Point com hostilidade.

Point não perde o sangue-frio. Gentilmente, mas com firmeza, pega em Ho pelo cotovelo e empurra-o para o lado:

— Ora aqui está, alguns centímetros apenas. Veja como é fácil!

Ho grita:

— Não me toque! Não me toque! Estou aqui em território nacional! Você não tem o direito!

— Então quer desviar-se sòzinho?

— Nunca!

«Não podemos, no entanto, matá-lo!», pensa Point, e, com as costas da mão, atira para longe o chapéu do chinês, que se precipita para o apanhar e se põe a chorar. É um desgosto verdadeiro, uma crise nervosa, chora, fecha os punhos e bate com os pés no chão. Depois retira-se para a sua tenda.

— Desconfie, capitão — diz Penaud a brincar —, ele vai queixar-se à mamã.

Mas não devia brincar, Ho perdeu a face e, na Ásia, isso não se perdoa.

O Dr. Tsu, que acudiu para tentar acalmar o estudante, é grosseiramente insultado por ele.

— O que é que ele lhe está a dizer? — perguntam a Petro.

— Sejamos discretos — responde. — De toda a maneira, não se pode traduzir. Mas o que lhes posso dizer — acrescenta Petro, que se lembra da recomendação do mercador chinês — é que é muito possível que dois dos nossos hóspedes nos deixem em breve.

Duas horas mais tarde, o Sr. Ho tinha secado as lágrimas e partia para Pai Ling Miao com armas, bagagens e o jornalista Chow, que estava completamente esgotado pela viagem.

— Talvez que agora tenhamos paz? — pergunta Point a si mesmo. — Dizer que Haardt já fez mais de 3000 quilómetros!

Kervizic, com efeito, captou uma mensagem: o grupo Pamir está na Pérsia e vai entrar no Afeganistão. O seu avanço continua regularmente. Haardt pensa estar em Cachegar dentro de sete semanas.

4

A MAIS VELHA ESTRADA DO MUNDO

Os carros-lagartas esmagam e dispersam uma poeira milenar: para subir até ao alto planalto iraniano, o grupo Pamir toma, nos desfiladeiros dos montes Zagros, a mais velha estrada do mundo. A estrada que viu passar, do Mediterrâneo para a Ásia central ou da Ásia central para o Mediterrâneo, todas as migrações, todas as transumâncias, todas as invasões, desde a mais alta antiguidade, antes da história, antes do dilúvio: por lá passaram já os Sumérios, inventores da escrita, que vieram colonizar a Mesopotâmia 4000 anos antes da nossa era. As recordações de milhares de homens, de cavalos, de camelos, povoam essa pista, onde os seus passos regulares ou furiosos fizeram rolar as pedras. Por lá passaram, nos seus carros carregados de dardos, puxados por burros, os reis-sacerdotes caldeus, os carros de guerra de duas rodas dos Cassitas, que submeteram Babilónia, os cavaleiros hititas, os Medos e os Citas. Por lá passou, dirigindo-se para leste, agrupada em filas cerradas

de 30 cavalos, a cavalaria pesada de Alexandre e as falanges dos seus soldados de infantaria, armados de compridas lanças. Passaram os rápidos corcéis dos Aqueménidas, que inventaram o correio; passaram as caravanas, carregadas com as sedas tecidas do Azerbaijão, com o chá preto da China, com as especiarias da Índia...

Nesta «estrada da seda», que antes deles tomou o veneziano Marco Polo para se dirigir ao império de Koubilaï Khan, pelas altas passagem do Indocuche, os homens da expedição Citroën são prejudicados no seu avanço. Não são as sombras dos persas de Ciro que bloqueiam a passagem, são carneiros. Ou burros, ou nómadas, que balem, que zurram, que guincham, até que Cécillon, para não fazer chorar mais as crianças, asssustar as mulheres, ou enlouquecer os animais, pára o carro da frente. A expedição caiu em plena transumância de Primavera: os nómadas curdos sobem para as montanhas com os seus rebanhos. Por vezes, à noite, as suas tendas negras elevam-se a alguns passos do bivaque dos franceses.

O bivaque tornou-se uma rotina, uma tarefa tão habitual que se faz sem pensar. Quando Haardt dá o sinal de paragem, o primeiro trabalho consiste em montar a antena de rádio. Daqui e dali ouve-se gritar: «Uma ajuda para a antena.» Alguns fazem-se caros, alegam uma tarefa mais urgente, mas acabam afinal por ir ajudar. Só depois é que cada um monta a sua tenda em menos dum quarto de hora, tão bem adaptado está o material. A tenda monta-se costas com

costas com o reboque, apoiada nos lados deste. Em seis minutos as camas estão feitas. Em menos de meia hora, toda a gente está lavada, barbeada, penteada, muito bonita, muito limpa, pronta para responder à chamada da sineta do jantar, que Gauffreteau agita. No dia seguinte, pela alvorada, a desmontagem é igualmente rápida. Não se deixa nada para trás, todos os detritos são enterrados, a mínima casca de laranja tem de desaparecer. Haardt faz muita questão disso, e toda a equipa cumpre sem resmungar. Horrível pormenor: não se instala nunca um acampamento sem preparar imediatamente latrinas. Cala-te e cava!

Dos 1000 quilómetros que separam Bagdade de Teerão, três quartos pelo menos são pela montanha. A estrada trepa desde 70 metros de altitude, em Bagdade, até 2400 metros, na garganta de Sultane-Bulak, entre Hamadã e Kazvin. Os vales plantados de ácer es, de amendoeiras, de pistácias, alternam com escarpas rochosas, onde teimam em viver silvas hirsutas, salpicadas de carvalhos verdes. Faz fresco, está agradável, há sombra, por vezes mesmo chuvisca um pouco.

— A vida é bela! — diz Normand.

A estrada é fácil. A estrada é povoada: cavaleiros de casaco de feltro, carros barulhentos puxados por cavalos de crina tinta com hena, pastores de calças largas e tufadas guiando o rebanho à sua frente, mendigos, peregrinos, dervixes e mulheres veladas, porque, apesar das ordens de Reza Shah, muitas usam ainda o *tchador* negro.

As cidades são coloridas, doces e acolhedoras. Kermanchah, cidade provincial de ruelas preguiçosas, convida à sabedoria, a dos miniaturistas persas, que parecem ter a eternidade consigo, e à ternura, a dos poetas. Nas *tchaikhanes,* as casas de chá — que são como cafés onde só se bebesse chá, muito quente e muito açucarado, em pequenas tacinhas com asas de prata —, o samovar faz a toda a hora e a todo o propósito cantar a sua alminha serena.

Hamadã, a antiga Ecbátana, das sete muralhas de sete cores, branco, preto, púrpura, azul, laranja, prata e ouro, Hamadã é uma cidade próspera: tem o maior mercado de lã do Irão. Mas é também uma artista: dez mil dedos ágeis aí fabricam, nos tradicionais teares, os tapetes de lã ou de pêlo de camelo, com franja dum só lado, de cores delicadas, por vezes quase monocromos, de desenho simples, com os quatro cantos floridos. Crianças de 6 anos, raparigas risonhas, matronas, velhas magras e enrugadas... todas as idades da mulher são votadas aos célebres tapetes. No mercado são misturados com os *senneh,* mais pequenos, leves e macios, de cores mais intensas e de desenho minucioso. De cores vivas ou suaves, motivos apurados por séculos de tradição, os tapetes simbolizam uma arte de viver, evocam jardins maravilhosos, onde desabrocham as flores de paisagens fabulosas e de lendas adormecidas.

Kazvin não é nem acolhedora nem industriosa, é uma capital abandonada, onde perecem alguns belos vestígios, mesquitas, palácios esquecidos, monumentos muito ricos perdidos em ruas insignificantes. Mas no

seu pico selvagem, um pouco afastada, domina a maléfica e lendária cidadela de Alamut, que expia interminàvelmente a vergonha de ter abrigado o Velho Homem da montanha, o sanguinário Hassan ibn Sabah. Ele tinha formado um exército de assassinos drogados com haxixe, capturando todos os jovens da região. Drogados, adormecidos, despertavam em maravilhosos jardins, onde corriam à vontade o vinho, o mel e o leite, a água da fonte mais pura, onde as mais belas raparigas cantavam e dançavam entre as flores exóticas e as árvores raras. Era o paraíso prometido por Maomet! Drogados de novo, os jovens eram mandados embora, deliciados, para o castelo do Velho Homem. Quando despertavam, explicavam-lhes que tinham conhecido o verdadeiro paraíso, e que poderiam tornar a encontrá-lo mostrando-se escravos fiéis de Hassan ibn Sabah, o que eles se apressavam a fazer, assassinando todos aqueles que resistiam à tirania do seu senhor. Os Mongóis, dois séculos mais tarde, exterminaram-nos. Os que puderam escapar ganharam juízo. Os seus descendentes são os Ismaelitas, que veneram o Agha Khan. Em data fixa pesam-no e oferecem-lhe o seu próprio peso em ouro.

A 27 de Abril, a expedição chega à vista de Teerão. Diante da cidade, os campos estão em flor: um canteiro, não de rosas, mas de violetas e de primaveras. Ao longe, o Darnavand eleva o seu cume nevado a cerca de 6000 metros de altitude. Os carros-lagartas, um por um, passam sob a monumental porta, toda incrustada, ornada de mosaicos, onde todos os azuis

brincam uns com os outros, desde o precioso lápis-lazúli até ao turquesa mais refinado. A Expedição Amarela faz a sua entrada na capital moderna de um dos povos mais antigo do mundo, depois da China: doze séculos de história antes do Islão! É uma entrada triunfal. A multidão aplaude, aclama, a tropa apresenta armas, no céu passa uma esquadrilha de honra comandada pelo próprio general-chefe da aviação iraniana.

Teerão, 500 000 habitantes, é uma cidade em plena transformação. Junto de largas avenidas ladeadas de plátanos, estão em construção imóveis modernos. Mas as mesquitas azuis — Teerão consagra-se ao azul — conservam o seu encanto e o seu brilho.

Haardt interroga os seus homens um após outro. Oferece a cada um, depois de tantos dias de deserto, um confortável quarto de hotel, onde poderão descansar. Todos preferem não mudar em nada os hábitos do grupo e montar as tendas.

— Está-se tão bem em casa! — diz Cécillon.

Em casa não ficam tempo nenhum, porque têm de civilizar-se e Haardt teve de ir buscar outra vez o *carnet de bal* da expedição: festa aqui, *cocktail* acolá, recepções, chás, jantares, desfiles, autógrafos, disputam-se os heróis do dia, tece-se à sua volta sem descanso uma teia de honrarias, de mundanidades, de gentileza e de amizade.

Na noite morna, mil flores se libertam do seu perfume demasiado forte. Há mais estrelas pregadas no azul-escuro do céu que jóias no tesouro da coroa,

encerrado no banco Malli. Vários membros do grupo estão convidados esta noite para casa dum rico senhor persa. A festa, em volta dum palácio de cristal e de mosaicos, acende os seus lampiões por cima de taças de cerâmica. Os pássaros dormem. Uma música aguda, lancinante, imita o seu canto sob os bosquezinhos de rosas. Repuxos desenham arcos de triunfo cintilantes, que prendem a luz e destilam uma frescura requintada. Requintada é a palavra: tudo é refinado, concebido para deleitar a vista, o olfacto e o gosto mais exigente. Pilhas de almofadas, de tapetes de seda, bailarinas revoluteando nas suas musselinas, mesas carregadas de guloseimas.

Williams, com os óculos brilhando de gula, saboreia caviar cinzento de grandes grãos, o melhor do mundo (caviar é, aliás, uma palavra persa). Vem do Cáspio; os Iranianos revendem-no aos Russos. Haardt está no centro dum grupo de notáveis que o cumprimentam. Goerger, que, durante as suas viagens de reconhecimento, trabalhou muito nesta parte do mundo pelo bom nome da Expedição Amarela, empertiga-se e esquece-se de ser pessimista. Até Audouin-Dubreuil, que, ordinàriamente, não se deixa impressionar pelos festejos, acena com a cabeça e aprecia. Um pouco à parte, Iacovleff, com ar preocupado, está a deixar-se bater ao xadrez por um jovem oficial do estado-maior. É verdade que os Persas também inventaram o jogo do xadrez! Le Fèvre está conquistado;

no seu caderno de apontamentos anota: «Como é que se pode não ser persa?»[1]

De dia, durante os tempos livres, explora-se a cidade. Um vendedor de sorvetes vende os seus gelados à sombra lilás dum plátano; tintureiros, com os braços cor de anil até aos ombros, tingem meadas de lã. A multidão ruidosa pisa os tapetes «em rodagem», que os mercadores lhe põem debaixo dos pés para lhes dar um ar velho, antes de irem lavá-los num tanque de águas miraculosas. Em pacíficos pátios interiores, entrevistos por detrás dum portal esculpido, alguns homens, acocorados sobre almofadas, fumam o *kalian*, o narguilé [2] persa. Williams, num dos numerosos *hammams* da cidade, tenta perder alguns quilos supérfluos. Depois Iaco, Sauvage e Jourdan levam-no a visitar o Zur Khuné, ginásio tradicional. Homens com calções de couro agitam-se segundo um ritmo de tambores. Tocam com a ponta dos dedos no solo, nos lábios, no espaço por cima de si: uma maneira de se porem em comunicação com as forças que o rodeiam. Pegam em maças de madeira ou escudos pesados, e fazem habilidades sem fadiga aparente, segundo uma coreografia estonteante. Era outrora o segredo da resistência inultrapassável dos archeiros aqueménidas. Williams, ama-

[1] Alusão a uma frase célebre: «Como é que se pode ser persa?», da obra de Montesquieu *Lettres persanes* (1721). Sob a ficção do relato da viagem de dois amigos persas que visitam a Europa, Montesquieu denuncia com espírito e malícia a sociedade de luxo e os costumes corrompidos da sua época.

[2] Cachimbo de água.

dor de bom desporto, fica mudo. Eles não têm disto na América!

Gauffreteau, esse, faz as suas compras. Para 21 pessoas. Contempla com ar enojado metades de cabrito suspensas por uma pata, percorre com o olhar uma exposição de fruta. O vendedor é todo ele sorrisos. Gauffreteau indica o que quer, tira o dinheiro. O vendedor levanta os braços ao céu e começa uma longa litania que deixa o rancheiro indiferente, tanto mais que não lhe entende uma só palavra. O vendedor chora, bate no peito, torce as mãos. Gauffreteau paga a importância que decidiu pagar, mete a fruta nos sacos de que se muniu e carrega com eles Corset e Leroux, que o acompanham. Sempre sem uma palavra. Gauffreteau está ferido na sua dignidade de cozinheiro. Ontem um membro da expedição disse-lhe que «as conservas *Potin* estavam bem para o mato, mas que na cidade bem podia variar do trivial!» E a seguir Williams precipitou-se:

— Sabe fazer arroz à persa *(sic), my friend?* O cozinheiro persa conhece cento e catorze maneiras de cozer o arroz. Como você faz todos os dias arroz, deve pedir-lhe as receitas. Eu sei uma: *Tchelo Kébab!* Você coze o arroz durante um quarto de hora, lava-o, põe-lhe manteiga, coze um quarto de hora, baixa o lume e coze mais quarenta minutos...

— Mais de uma hora de cozedura! Deve ser famoso o seu arroz!

Gauffreteau amua. Todavia, ele é o primeiro a interessar-se pela cozinha persa, uma das melhores do

mundo, segundo se diz, com a chinesa e a francesa [1]. Só que Gauffreteau é como todos os cozinheiros, não suporta que o venham criticar quando está entregue às suas panelas. E como, com os meios de bordo e o tempo demasiado justo de que dispõe no bivaque, poderia conseguir obras-primas culinárias, que exigem lentas e sábias preparações? Mas Gauffreteau observa e informa-se. Num canto da sua memória, classifica novas receitas: *chirpine polo* (*pilaf* de arroz adoçado com açafrão e amêndoas, guarnecido de frango), *abruchte* (cozido de grão-de-bico e de tomate), *gazé* (doce perfumado com flores)...

Hoje, grande confusão: o jovem príncipe herdeiro [2] visita o acampamento. De olhar altivo, porte nobre, Sua Alteza Real não deixa de ser um jovem que, como qualquer outro, mais que qualquer outro talvez, é sensível ao apelo da aventura. Interessa-se por tudo, entusiasma-se, observa o material, passeia no «Escaravelho de Ouro», que sonha com certeza conduzir. Nalgumas palavras cheias de gentileza, diz a Haardt da sua admiração e deseja boa viagem à expedição.

Porque é preciso retomar a estrada: restam 1000 quilómetros ainda antes da fronteira do Afeganistão. O grupo Pamir deixa Teerão a 5 de Maio.

Sharud, Sebzevar, Nichapur... campos de dormideiras brancas ou lilases: o ópio, planície imensa semeada aqui e ali de bosquezinhos de acácias em flor.

---

[1] O autor faz questão de precisar que, pessoalmente, é a cozinha inglesa que ele considera como a melhor do mundo.

[2] O xá do Irão actual.

A chuva encharcou a paisagem, que, pouco a pouco, se transforma em pântano. A província não é segura. Por vezes perdem-se lá caravanas com corpos e haveres: cruéis cavaleiros turcomanos, colados aos seus cavalos de longas crinas, fazem delas o seu alvo favorito. É a estepe, que o galope dos corcéis robustos abala, com Meched, a Santa, no horizonte.

Meched, a Meca dos muçulmanos chiitas, orgulhosa das suas cúpulas de ouro puro, dos seus túmulos e dos seus mártires — o imã Reza, oitavo sucessor de Ali, genro de Maomé, e o xeque Mahruk, queimado vivo —, que atraem lá milhares de peregrinos todos os anos: os *mechedhedi*. Ser *mechedhedi* (com certificado de peregrinação) suscita a estima geral na Pérsia, no Iraque ou no Afeganistão. Os *mollahs* mantêm o fervor das multidões e velam pelos mortos, porque Meched cultiva os túmulos: ao longo do ano, de todos os horizontes, os fiéis enviam caravanas de defuntos bem enfaixados, a fim de repousarem ao lado dos homens santos.

Os *mollahs* são personagens estranhas e impressionantes. Impávidos, irradiando autoridade, parecem, com o seu turbante negro, duma essência diferente da do comum dos homens. Rodeiam-nos, escutam-nos, veneram-nos. Doutores em Direito após 21 anos de estudo (começam aos 7 anos), especialistas da exegese do Corão, metem-se em tudo, na religião, no direito privado, na vida pública, na política (o que nem sempre agrada ao governo).

A alguns dias de marcha antes de Meched, a Expedição Amarela encontrou o seu *mollah*. Era à noite, no momento de armar o acampamento. No frio um pouco húmido da noite que caía apareceu uma massa amarelada. Torre em ruínas? Fantasia da erosão e do vento? Era um velho caravançarai, uma estalagem para camelos. Todos os ângulos, todas as aberturas, tinham aquela moleza, aquele arredondado das coisas que serviram muito. Várias gerações de caravanas tinham praticado ali os seus hábitos, milhares de gestos familiares tinham desenhado e polido os seus contornos. Poucas pessoas: três ou quatro silhuetas, esbatidas pelo crepúsculo, à volta dum barril de água e dum samovar. Algures, algumas brasas faziam rechinar uma carne bem cheirosa. O perfume da lenha que ardia parecia-se com o duma lareira de aldeia, em França ou em qualquer outro sítio. Era o mesmo, o que anuncia o repouso, o instante de nos abandonarmos após um dia inteiro de trabalho. Haardt fez sinal a Cécillon. Para quê ir mais longe? Dormiriam ali, os carros-lagartas substituiriam os camelos.

Enquanto se instalava o acampamento, Haardt tinha-se aproximado dos fumadores, com Audouin-Dubreuil e Goerger atrás de si. Um dos homens, o mais pobre, tinha um turbante preto. Os seus olhos tinham um poder extraordinário, com pupilas muito escuras, muito brilhantes, aspirando toda a vida do rosto no centro duma multidão de rugas. Haardt inclinou-se gravemente. Os olhos negros corresponderam

à sua cortesia, franzindo-se ligeiramente, e sorriam. Uma voz suave murmurou:

— *Salamaleikum!* Sê bem-vindo.

O *mollah* falava francês. Haardt não conseguiu esconder completamente o seu espanto, o que lhe valeu outro sorriso; os Persas têm espírito.

— Senta-te estrangeiro. Tu não és russo nem inglês, que fazes então no nosso país?

— Descubro-o e admiro-o. Mas não me demoro. Vou, com os meus homens, tentar compreender a grandeza do velho mundo. Atravessaremos a Ásia até Pequim... Em todo o caso, tentaremos.

— Se vais tentar, consegui-lo-ás: aquele que é verdadeiramente um homem tira pão até duma pedra. Talvez encontres obstáculos que ignoras ainda, mas lembra-te de que, quando Deus fecha uma porta, abre sempre outra.

O *mollah* colocou um bocado de açúcar entre os lábios, bebeu demoradamente um gole de chá, fixou Haardt intensamente e acrescentou:

— Mas o teu destino, não podes mudá-lo, porque está escrito: tu és filho dos mortos e beberás a mesma água que eles. Ninguém, meu filho, sabe em que país morrerá!

A sineta de Gauffreteau chamou Haardt para junto dos seus homens.

Foi em Meched que um batedor de Haardt se juntou ao grupo: Elie de Vassoigne. Vem acompanhado

de Varnet, o intérprete, um francês do Irão. Haardt dá-lhes um aperto de mão:

— Então, Vassoigne? Você emagreceu, meu caro. Fale-nos um pouco sobre o Afeganistão!

Vassoigne sorri:

— Perdi dezasseis quilos! O Afeganistão não é para se repousar. O Norte está em ebulição, os Uzbecks revoltaram-se. Já não se pode passar. É a guerra!

Para Haardt é uma porta que se fecha: torna-se impossível passar pela garganta de Vakhdjir, como estava previsto. Tem de se abandonar o itinerário do Indocuche e do Pamir. Uma vez mais, a Ásia defende-se. Resta uma única possibilidade para comparecerem de qualquer forma ao *rendez-vous* de Cachegar com o grupo partido de Pequim: continuar para leste, em direcção às Índias, e abordar a Mongólia pelas passagens do Himalaia! Será possível? Isso equivale a um desvio de mais de 800 quilómetros, é um suplemento considerável de estrada e um risco mais. O novo itinerário é muito mais problemático, muito mais difícil que o anterior.

— De Beirute até aqui percorremos três mil e cem quilómetros. Não podemos desistir agora! Mas ignoro onde se encontra o grupo China... Se ao menos soubesse onde está Point! Sem dúvida, ainda em pleno deserto de Gobi?...

SEGUNDA PARTE

O ASSALTO

5

TEMPESTADE NO GOBI

Tão longe quanto a vista pode alcançar, é o nada. Não há horizonte, apresenta-se diluído numa bruma de calor. Por todos os lados, há apenas afloramentos de grés e de xistos escuros, varridos por um vento teimoso, que desloca lentamente as dunas. Ao ruído dos motores dos seus carros-lagartas, com os radiadores a ferver, o grupo China avança no Gobi morto. Diante dele, atrás dele, é a mesma areia, o mesmo pó de sílica, o mesmo resíduo desértico que aquele em que — Teilhard de Chardin explica-o — os dinossauros enterravam os seus ovos, milhares de anos antes.

— Poderíamos talvez encontrar alguns? — propõe Chauvet, guloso. — Isso desenjoar-nos-ia das sardinhas e da carne seca.

É verdade que há várias semanas a expedição está a dieta. Na Mongólia era a época do nascimento dos carneirinhos, não foi possível comprar ovelhas aos pastores.

Rochas negras, areia vermelha. E, por cima, num céu aquecido até ao branco, um sol que parece invadir todo o espaço. Para achar o caminho nesta imensidade, a expedição só dispõe de dois trunfos: o faro de Gumbô e o sextante. Todas as tardes, como no mar, o primeiro-tenente Point se entrega à observação de estrelas com o sextante, o que lhe permite calcular a posição.

Quanto a Gumbô, o guia mongol, devia deixar o comboio em Pai Ling Miao, porque só conhece a estepe, e não o deserto. Mas tinha-se afeiçoado ao grupo, tanto como o grupo se tinha afeiçoado a ele. De comum acordo, foi decidido que continuasse. Isso até calhava muito bem, porque o guia chinês que devia abrir o caminho através do Gobi recusou-se definitivamente a partir, porque os carros-lagartas o aterravam.

Gumbô não conhece o Gobi, mas Gumbô é mongol. A direcção do vento, um rasto de animal, uma espinhosa seca, são para ele indícios cheios de significado. Lê o deserto como num livro aberto. Passa um voo de patos, formação em V. É inesperado. Point pega na carabina, mas Gumbô desvia-a. São pássaros lamas. Não se deve tocar-lhes. São sagrados. E Gumbô faz que se modifique ligeiramente o caminho: um pouco mais para oeste, em função do voo dos patos.

Gumbô conhece todos os truques: por vezes aproxima-se dum montículo de pedras, examina-o e ele próprio lhe acrescenta uma pedra. É um *obó,* os postes de sinalização do deserto; indicam que é preciso virar, que está próxima uma fonte, ou mesmo que é

preciso rezar ali para afastar os maus espíritos. Cada viajante que passa deve acrescentar-lhe a sua pedra, é assim que os *obôs* não param de crescer.

Por vezes também, é um esqueleto de camelo que baliza a pista. Caiu ali, de doença ou de esgotamento, ninguém o saberá nunca. Ajoelhou-se lentamente. Para ele a pista parava ali. Com a sua vida. Morreu, alguns abutres passaram, talvez, depois as formigas e as moscas, porque, neste deserto, como em todos os outros, encontram-se enxames de moscas. Do camelo resta um esqueleto, limpo, polido pelo vento de areia, embranquecido pelo sol. Intacto, na exacta posição da queda.

Nada agradável! É preciso tirar partido do facto; fazendo humor.

— Mais um depósito de peças soltas para as caravanas! — diz Penaud.

Por vezes também, não há qualquer marca. Qualquer esqueleto. Coisa nenhuma. A paisagem é cortada por ravinas pedregosas, muito estreitas, verdadeiros labirintos de vales. Tenta-se um, é um beco sem saída. É preciso voltar atrás. Um outro. Termina por um precipício. Que fazer?

Gumbô sabe-o. Indica um caminho muito complicado, que conduz às cristas.

Por seu lado, o padre Teilhard aconselha:

— Encontramo-nos num veio de lava descoberto pela erosão e cavado por vales muito novos. Normalmente as cristas deveriam ser planas. É por lá que devemos passar.

O sábio preconiza a mesma solução que Gumbô!

Dão-lhes ouvidos e fazem bem: eles tinham razão. Petro pergunta a Gumbô como é que soube:

— Segui a pista dum lobo cinzento. Eles seguem sempre o melhor caminho.

E aqui está. Bastava pensar nisso!

Gumbô e o padre simpatizam um com o outro. Estabeleceu-se entre eles a conivência dos que sabem. E dos que são os únicos a saber. O padre e Gumbô compreendem o deserto. Por caminhos diferentes chegam ao mesmo ponto.

O padre observa o relevo, as estratificações do solo; com o seu martelo de geólogo destaca um fragmento de «pudim»[1] ... Com alguns indícios, reconstitui um passado milenário. A rocha e a terra contam-lhe uma longa história, a do planalto da Ásia central. O mar avançou até aqui, diz ele, não por muito tempo: alguns milhares de anos, no fim do Carbonífero[2], depois retirou-se definitivamente.

Chama Young, o geólogo chinês, que é seu assistente voluntário, mostra-lhe qualquer coisa na areia, um fragmento de moinho de pedra da época neolítica. Havia então homens ali? O padre e Young congratulam-se, como se tivessem encontrado um tesouro. Carl, o arqueólogo, está entusiasmado.

A ciência de Gumbô é diferente. É como que um instinto. Ele vê melhor, ouve melhor, cheira melhor

[1] Aglomerado de várias pedras soldadas naturalmente entre si.

[2] Era primária, a da formação da hulha.

que os outros. A sua própria epiderme deve dar-lhe informações que são imperceptíveis para qualquer outro.

A coluna avança ao ruído único dos motores e ao estalar da areia esmagada pelas lagartas. Gumbô pára um instante e anuncia:

— Uma caravana!

Olha-se, escuta-se: nada! Só alguns minutos depois é que nos chega um rumor confuso e como que um ruído de campainhas.

— Vem de Su-tcheú — acrescenta Gumbô.

Espanto. Desta vez recusamo-nos a acreditar nele; como poderia sabê-lo? Mas sabe-o. Em todas as caravanas da Ásia central, o animal da frente traz uma campainha cujo som particular indica a proveniência do comboio. Cada cidade possui assim o seu próprio indicativo. Gumbô conhece-os. Não se enganou, a caravana vem de Su-tcheú. Ei-la que aparece, longa fila negra serpenteando sobre a areia. Cada camelo está atado àquele que o precede. O que vem à frente é magnífico, maior que os outros, com o pêlo negro brilhando de gordura, o mais belo, o mais forte.

— Bravo — lança Chauvet, chupando a sua raiz de alcaçuz —, é a locomotiva!

Dum lado e doutro, faz-se alto. Uma vez mais, Gumbô troca, como exige o costume mongol, a sua bolsa de tabaco com o chefe caravaneiro. É o cachimbo da paz sem cachimbo. Centenas de tabaqueiras mudam assim de mão todos os anos no deserto.

Gumbô informa-se sobre a estrada. As explica-

ções são longas e confusas. Mas Gumbô dá a impressão de as compreender muito bem. No entanto, parece preocupado: os condutores da caravana pensam que o tempo vai piorar. Como? Porquê? Isso é pedir de mais. Os maus espíritos do deserto vão despertar, eis tudo.

E a caravana torna a partir. Mal parou. Não tornará a fazê-lo senão à meia-noite. Então os camelos serão descarregados e dormirão até à alvorada. Em seguida pastarão o que puderem, vagueando nas dunas, arrancando aqui e ali à areia vermelha uma erva magra e ressequida. Ao meio-dia será a partida e de novo caminharão com passo igual, em fila indiana, até à meia-noite. Doze horas sem uma paragem. Porquê esse horário? Não se sabe. Mas quem quer que tentou alterá-lo, não respeitando a regra de meio-dia-meia-noite, viu os seus animais morrerem uns após outros. Ou, antes, tal como se diz na Mongólia, onde a superstição proíbe de falar na morte: deixou-os pelo caminho.

Com excepção de Young, o geólogo, e Liú, o botânico, que se apaixonam pelas pesquisas de Teilhard e de Reymond, os chineses não se interessam por nenhum dos incidentes da viagem. Prostrados num torpor rabugento, dormitam quase sem interrupção nos seus respectivos carros. É verdade que o calor é arrasante, agravado pelo ar pesado e pelas rajadas de vento esporádicas, que se carregam de areia e secam os lábios, as gargantas e os brônquios. A água é racionada, como os víveres, por prudência.

De longe em longe apenas, pode-se não estancar

a sede, mas tentá-lo, quer à refeição, quando cada um recebe a sua ração de água, quer, todos os trezentos ou quatrocentos quilómetros, quando se encontra um poço, assinalado pelo *obô* de pedras acumuladas. Então, todos se precipitam, muito felizes por não encontrarem lá, como já tem acontecido, um animal morto mergulhado.

O calor aumenta ainda. Cada gesto custa um esforço. O Dr. Delastre e o padre Teilhard são os que parecem sofrer menos. Mas o gordo Nuret, por exemplo, que conduz o carro-oficina, transpira sem parar. O suor jorra-lhe da testa como dum ralo de regador demasiado cheio. Ao lado de Dielmann, no carro-cinema, *Paris*, o cão-lobo, deixa pender uma língua desmesurada e arqueja como uma máquina a vapor. Ele é ainda mais infeliz que os homens. Os cães não podem transpirar.

Point mandou substituir os condutores. O grupo China, tão unido à volta do seu chefe, compreende, no entanto, duas partes: os antigos, como Penaud, Balourdet, Dielmann, e os «menos de 30 anos», como Kégresse, Nuret, Conté. Quando as coisas se tornam difíceis, é aos jovens, aos da sua idade, que Point, naturalmente, pede um esforço suplementar.

E as coisa tornam-se, na verdade, difíceis. O céu cor de chumbo escurece mais. Ao calor tórrido junta-se o vento de areia, que sopra cada vez com mais violência. Muito em breve é a tempestade. É preciso fechar todos os carros. Um turbilhão levanta uma

coluna de areia, aspira-a irresistìvelmente para o alto: uma tromba. O vento sopra a mais de 100 quilómetros à hora, metralhando os pára-brisas Sobre a mica das janelas laterais, a areia escorrega como água. A visibilidade é nula, têm de parar. O vento desencadeia-se, acarretando dunas inteiras. Dentro dos carros, julgar-se-iam mergulhados num oceano amarelado. Não se vêem senão ondas de areia passando diante dos vidros, como correntes submarinas. Ouvem-se terríveis estrondos, descargas de electricidade estática, que dominam por instantes os rugidos do furacão.

Isto dura cinco horas consecutivas. Calafetados nos carros, numa meia-penumbra, os homens esperam, sem poderem fazer nada. Renunciaram mesmo a falar. Lutam contra a angústia que pouco a pouco os invade, tenham a que tiverem: será que vão acabar enterrados vivos sob toneladas de areia?

No carro-cinema, *Paris,* que normalmente não tem medo de nada, está encolhido, enroscado junto de Dielmann. Geme, assustado, como uma criança.

Por fim as rajadas tornam-se mais curtas, menos violentas, o trovão afasta-se, progressivamente o vento acalma; alguns turbilhões ainda, rente ao chão, e acabou-se. O deserto reencontra o seu silêncio e a sua imobilidade.

Dielmann é o primeiro a sair. Mal pôs pé no chão, todo o seu corpo é sacudido e cai para trás soltando um grito. Foi como que electrocutado pelo fecho do carro, que segurava. Quando tocou no solo, toda a electricidade produzida durante a tempestade pelo

vento e pela areia e acumulada nos carros, isolados pelos pneus e pelos rastros de borracha das lagartas, descarregou-se de chofre. Para Dielmann não será mais que uma terrível sacudidela.

— Ele é bom condutor — ironiza Penaud.

Basta apontar o indicador às placas de duralumínio dos carros para provocar faíscas!

— Atenção aos reservatórios! — grita Brull, que, desde a partida, pensa constantemente no perigo que representam, sob o calor tórrido e a electricidade estática, os milhares de litros de gasolina que os carros-lagartas transportam.

— É como estar sentado em cima duma bomba incendiária! — diz ele.

Mas não havia outra solução senão levarem consigo as reservas de carburante. Porque, se as caravanas de Petro puderam, em certos locais marcados, arranjar depósitos-*relais* de géneros alimentícios (que, por prudência e apesar da segurança do Sr. Hong, o chefe dos piratas, ele mandou enterrar, para evitar a pilhagem), isso não foi possível para a gasolina; o calor teria feito estoirar os barris.

Libertam-se os carros. Já os mecânicos estão a trabalhar, limpam os motores, refazem os ajustes, verificam a ignição, a carburação, o arranque. É quase um milagre: os motores trabalham. Point dá o sinal de partida.

A tempestade de areia modificou a paisagem completamente. A espécie de pista que se seguia está apagada, literalmente suprimida. As dunas no hori-

zonte desapareceram, outras se formaram a leste. Point orienta-se pela bússola. Rumo oeste. É a única solução. O próprio Gumbô já não se entende. Não se pára senão noite fechada. É preciso renderem-se à evidência: a pista está perdida e não se encontrou o depósito de reabastecimento. Point reduz uma vez mais as rações de água e de víveres. Os homens estão esgotados.

De manhã cedo, no dia seguinte, o calor recomeça, mais forte ainda que na véspera. Sob as lagartas dos carros, a areia muda sem cessar de consistência, dura, mole, friável, aglomerada, farinhenta, impalpável como pó. Por vezes, mesmo as lagartas patinam sobre ela e enterram-se. É preciso libertá-las à pá, estender à sua frente placas metálicas e os sacos de palha previstos para este fim.

Point escolhe de preferência os sítios em que a areia dá lugar a uma terra negra e dura. É um pouco melhor, mas não muito: este solo está podre, cede de repente sob as rodas da frente do carro-oficina. Estão metidas num buraco que estava coberto apenas por uma fina crosta escura. É preciso descarregar o veículo e libertá-lo por meio de um macaco. Mas isso não basta, o terreno afunda-se ainda mais. O macaco penetra nele como uma faca num *soufflé* de queijo. Então, Brull e Penaud fazem recuar um carro-lagarta, que reboca aquele que está enterrado. Lentamente, lentamente, vai puxando, os cabos retesam-se. Mas o carro-oficina está literalmente enterrado na terra, puxá-lo só dá como resultado enterrá-lo cada vez mais.

— Os três mais fortes! — grita Penaud. — Gauthier, Nuret, Piat: ponham-se debaixo e levantem-no!

Já os três mecânicos, os três colossos do grupo, se meteram debaixo do carro, de gatas, quase de rastos, escavando a terra para caberem; enquanto Conté manobra com suavidade e firmeza o carro tractor, eles retesam-se, esticam todos os músculos, e, com um esforço de todo o corpo, arrancam do seu buraco o carro-lagarta avariado. Pouco a pouco, centímetro a centímetro, ele emerge.

— Isto não é uma boa ginástica? — diz Piat, que também emerge ainda muito congestionado pelo esforço.

Aos buracos juntam-se em breve as pedras. Um pouco mais longe, é um furo, o primeiro. Muda-se a roda e conserta-se imediatamente. Durante o dia terão de fazer o mesmo trinta e sete vezes!

À noite, quando se arma o acampamento, o comboio tinha percorrido 160 quilómetros, à custa de doze horas de trabalho incessante. 13 quilómetros por hora! E a pista não foi encontrada!

O moral está em baixo. Os homens estão tão fatigados que nem sequer têm fome. Tanto melhor, pensa Gauthier, o responsável pela paparoca: não há pràticamente mais nada para comer.

Então Kervizic, sem dizer nada, vai buscar o gramofone de manivela e, na tarde ardente, por cima

destes homens esgotados, eleva-se, nasalada, uma voz:

No sábado à noite, depois do trabalho,
O operário parisiense
Diz a sua mulher, depois da sobremesa:
Vou levar-te ao café concerto...

É uma gargalhada geral. Estes homens abatidos encontram ainda em si energia bastante para repetirem em coro o refrão:

Oh...! Vem, pom-pombinha, vem pom-
[-pombinha, vem!

E Chauvet arrasta Rémillier numa polca endiabrada.

As ideias negras já estão longe. Kervizic teve uma inspiração de génio. Cada um dos grupos da Expedição Amarela tem um gramofone e alguns discos. Mas, desde os longos dias de espera em Calgão, ninguém tinha utilizado mais o aparelho, que, no entanto, Kervizic não tinha querido largar quando fora preciso sacrificar três quartos das bagagens às provisões de gasolina.

No dia seguinte, o terreno melhora, mas há, mesmo assim, vários furos e sobretudo o calor aumenta mais, o que já não se julgava possível. Ele é tal que um radiador rebenta, assim como vários bidões de gasolina. Repara-se o radiador, mas a gasolina está irremediàvelmente perdida.

A paisagem muda, as rochas tomam cores estranhas, irreais: rosa-bombom, amarelo-enxofre, cinzento-prateado. A terra mostra-se levantada a espaços, inchada como as bolhas que dilatam uma sopa espessa prestes a ferver. E depois, bruscamente, quando já nem sequer se procurava, encontra-se a pista. E um poste indicador. Gumbô traduz-lhe os caracteres mongóis. É mais que um poste indicador, é um poste-fronteira: deixa-se o território mongol do Ala Chan para entrar no dos Turghuts.

A paisagem muda ainda, avistam-se ao norte, prateados como um tanque de mercúrio, o Soho Nor e o Gachun Nor, lagos mortos, de lodos brancos e estéreis, onde não vive planta nem peixe. Deixam-se ao sul alguns vestígios de pedras, de antigas torres de vigia: as ruínas de Kara Koto. E depois, entre as dunas, eis o que parece uma miragem: pradarias verdes, uma floresta verde, lagos esmeralda, cores que se tinham esquecido.

Não é uma miragem; é, na extremidade do Gobi negro, o grande oásis de Etsin Gol, maravilhosa recompensa de frescura e doçura depois de quinze dias de marcha no deserto.

O oásis de Etsin Gol é um dom do Céu no meio das areias: ao longo da água, estende-se, de cada lado, uma nesga de terra fértil — florestas, prados, jardins, bosquezinhos de tamargueiras —, que cessa bruscamente, sem transição, no sítio em que o deserto recomeça, como acontece no Egipto relativamente ao

vale do Nilo. Pode-se caminhar com um pé sobre a erva e outro sobre a areia do deserto.

Depois da paragem ordenada por Point, não se trata de andar, mas sim de correr. É ver quem mergulhará primeiro na água fresca do lago.

Chafurdamos, nadamos, lavamo-nos. Reymond e Chauvet, as «belas vozes» do grupo China, baritonam e tenorizam um duo. Na margem, *Paris,* vai e vem, ladrando com ar inquieto diante destes homens que têm na realidade atitudes bem estranhas.

Uf! O Gobi está por detrás deles. O mais difícil está feito. Pelo menos assim o crêem.

O dia consagra-se à montagem do acampamento, ao repouso, ao balanço: os carros são verificados. Depois de tudo o que sofreram, estão, no entanto, prontos a partir de novo. Su-tcheú alcança-se quatro dias mais tarde. O grupo encontra lá um importante depósito de carburantes e de víveres, trazidos por uma das caravanas de Petro. Pode-se continuar. Ou, antes, poder-se-ia, se não houvesse complicações: Kervizic recebe um telegrama por intermédio da Legação Francesa de Pequim. A mensagem vem dirigida a Point. Informa:

1) Que uma grave revolta dos Muçulmanos acaba de rebentar no Sinquião;

2) Que o governador do Sinquião não autoriza o acesso da sua província à expedição senão com a condição expressa de ela não incluir nenhum membro chinês!

É esta última informação que mais inquieta Point: forçado pelo Governo de Nanquim a aceitar uma delegação chinesa, é intimado pelo governador do Sinquião a separar-se dela. A autorização do Kuomintang, tão necessária à partida de Pequim, torna-se agora um *handicap* que pode chegar mesmo a impedir o grupo China de prosseguir o seu caminho até ao encontro com Haardt. Point expõe a situação ao Dr. Tsu Ming-yi.

— O senhor mente — diz este.

Point mostra o telegrama.

— É uma falsificação — diz o chefe da delegação chinesa.

Point propõe-se convencê-lo. A discussão dura dois dias. Depois, farto de lutar, Point decide partir. Ver-se-á. É então que o general que comanda a praça de Su-tcheú, um certo Mâ Pu-fan, proíbe a partida da expedição. Razão invocada: a insegurança da estrada para Khami, a próxima etapa.

Uma hora depois, proibição de utilizar o rádio emissor, que alguns soldados armados vêm guardar. Desta vez não é apresentada nenhuma razão. Petro, mesmo assim, teve tempo de enviar um telegrama ao velho general Mâ Hung-ping, governador da província e tio de Mâ Pu-fan. Há três anos, Petro salvara-lhe a vida e o chefe do clã dos Mâ jurou que não o esqueceria.

A resposta chega no dia seguinte, pelo telégrafo oficial. O velho Mâ não esqueceu. Chama a Petro seu irmão mais novo, o que na China é uma fórmula de respeito e de afecto. Declara dar imediatamente as

suas instruções às «autoridades locais» para que a partida possa efectuar-se o mais cedo possível e nas melhores condições. Que pode fazer o sobrinho perante aquele que é, ao mesmo tempo, seu tio e seu superior hierárquico senão obedecer?

Pois bem, o sobrinho não faz nada. Silêncio total por parte do general governador da cidade.

— Desta vez, já não compreendo nada — diz Petro.

Point reuniu-os, ele, Brull e o padre Teilhard, para encararem a situação.

— Talvez que eu vos possa elucidar!...

É o Dr. Delastre que chega, trazendo a reboque um oficial chinês que coxeia: um dos ajudantes-de-campo do comandante da praça. Estava preso à cama por terríveis dores, cortadas de vómitos, que o esgotavam. Os médicos julgavam que era uma intoxicação e mandavam-no beber leite — que os Chineses detestam. Nenhum sinal de melhoras. Sabendo que havia um médico no grupo dos franceses, o doente tinha-o mandado chamar.

Delastre não tinha ilusões, era bastante culto para saber que o Imperador Amarelo, o legendário Huang Ti, tinha inventado a medicina (ao mesmo tempo que a pictografia, o calendário, as casas, o cadastro, o uniforme, os ritos e outras diversas pequenas coisas, tais como os nomes próprios ou a criação do bicho-da-seda) no 3.° milenário antes da nossa era, quando os restantes homens corriam ainda vestidos de peles de animais. Delastre estimava, pois, muito a ciência dos seus

confrades de olhos oblíquos, que conhecem nada menos que 24 locais diferentes de pulsação. Mas sabia também que se a medicina chinesa conhecia muitas coisas — a começar pela acupunctura [1] — que a medicina europeia ignorava, o inverso também podia ser verdadeiro, uma vez que as duas ciências são paralelas, e não associadas. Tinha, portanto, vindo e tinha, muito ràpidamente, diagnosticado uma hérnia estrangulada, com aperto lateral, inchaço imperceptível no ventre do paciente. Em poucos minutos terminou: uma injecção de procaína para anestesia local, e Delastre aliviava a hérnia, metia-a para dentro, suturava com *catgut*, punha alguns agrafes. Impressionado pela habilidade do médico, o doente curado procurava maneira de testemunhar o seu reconhecimento.

— Explique-nos o que se passa — disse-lhe Delastre —, pois nós já não percebemos nada.

O militar acedeu:

— É simples — explicava ele:

«1) O general Mâ Pu-fan proibiu-vos a partida porque a estrada era perigosa e porque uma carta anónima vos denunciou como suspeitos;

«2) Seu tio deu-lhe ordem para vos deixar partir e ele fá-lo-ia de boa vontade; mas:

---

[1] Terapêutica que consiste em espetar agulhas muito finas em certos pontos da pele, para estimular ou reduzir a energia (*yin-yang*) que circula no corpo humano e tratar assim os órgãos doentes. Primeiro contestada no Ocidente pela medicina clássica, a acupunctura está aí agora espalhada e oficialmente admitida.

«3) Três representantes do Kuomintang, membros do vosso grupo, avisaram o general de que o Governo central ia imediatamente tirar-vos os passaportes e ordenar-vos o regresso a Pequim. Pedem-lhe que vos impeça de partir até à chegada dessa ordem.

«Conclusão: o general Mâ Pu-fan bem quereria obedecer a seu tio, deixando-vos partir, mas não quer pôr-se numa posição falsa em relação ao Governo de Nanquim. Vocês deviam ir falar com ele.

Point vai imediatamente. Ouve confirmar que é dos membros chineses da expedição que a oposição vem. O general Mâ Pu-fan mostra a carta que recebeu do Dr. Tsu Ming-yi; ela acusa Point de assassinato. Nada menos:

«A vinte dias de marcha de qualquer lugar habitado, o chefe do grupo francês abandonou em pleno deserto o zoólogo chinês, o Sr. Ho. O Sr. Chow, jornalista, tendo tomado o partido do seu infeliz camarada, sofreu a mesma sorte, sem que nós pudéssemos intervir, uma vez que os estrangeiros eram mais numerosos e mais bem armados. À hora actual os nossos pobres companheiros estão mortos de sede ou foram assassinados por bandidos, não o sabemos...»

Eis como se faz a história! Point não acredita no que ouve.

A carta termina assim: «Estes factos foram comunicados ao nosso governo. Enquanto não chegam instruções, peço-lhe que se oponha à partida.»

— Faça cessar a oposição dos membros chineses do seu grupo — concluiu Mâ Pu-fan — e eu deixo-os partir.

Conferência a quatro na tenda de Point: Petro, Brull e o padre Teilhard.

— Agora percebo — disse Petro. — Quando você pôs os «sábios» chineses ao corrente da proibição para eles de entrarem no Sinquião, compreenderam muito bem que era verdade. Mas não podiam admiti-lo sem perderem a face. Era também perder a face deixarem-se prender na fronteira do Sinquião. Solução única: bloquear a expedição aqui e fazê-la voltar a Pequim, o que eles tentaram.

— Que fazer? — pergunta Brull, desesperado.

— Discutir. Ainda e sempre — responde Point.

Ele e Petro convocam o Dr. Tsu e o seu acólito, o general Yao. A entrevista dura quatro horas. Point avisa-os de que não ignora nada da sua atitude hostil, aconselha-os a não esquecerem os objectivos elevados da sua colaboração, faz jogar o argumento dos interesses pessoais: o senhor, Dr. Tsu, director do Instituto Franco-Chinês... o seu prestígio!, etc.

— Eu devo tomar em consideração a opinião dos meus companheiros — acaba por responder o chefe da delegação chinesa.

— Conhece ao menos a sua opinião verdadeira?

— Proponha-lhes uma votação em lista secreta — sopra Petro.

— Compreendido!

Prepara-se a votação. Cada um dos delegados chineses tem de escrever num bilhete a direcção que deseja seguir: Cachegar, a oeste, o encontro fixado com Haardt, ou Pequim, a leste.

— Nós não temos nada a perder com a votação e tudo a ganhar — explica Petro. — Eu confio no secretário de Tsu. Os dois sábios votarão também pela continuação. No pior dos casos, estarão em igualdade com o Dr. Tsu e os dois militares. Mas quem sabe se você não abalou as convicções do Dr. Tsu?

O resultado da votação confirma que a táctica de Petro era boa: quatro boletins são a favor de Cachegar, contra dois a favor de Pequim.

O Dr. Tsu aceita então partir, não sem condições. Redige o que chama o «tratado de Su-tcheú», espécie de contrato de compromisso mútuo, que, depois de ter solenemente proclamado «o passado está esquecido», estipula particularmente:

«No caso de um dos dois grupos, francês e chinês, não poder entrar no Sinquião, toda a missão esperaria: não nos separamos!»

Point assina, Brull e o padre Teilhard rubricam. Lado chinês: o Dr. Tsu, o general Yao e o coronel Tiao.

As raras notícias que chegam confirmam a importância da revolta dos Muçulmanos. No Sinquião, todos os chantus da região de Khami se sublevaram e, no exterior, os do Cansu caminham ao seu encontro. Point espera passar a fronteira graças a estas perturbações

e conservar assim consigo os delegados chineses, apesar da ordem do governador da província.

Em cinco dias de marcha na montanha, ao longo da pista abandonada do Ma Tsung Chan, 400 quilómetros, o grupo atinge a fronteira, na garganta de Mong Chui. Nenhum posto de guarda, mas, à beira dum poço, um poste onde estão gravados alguns caracteres chineses, aviso pouco animador deixado por uma caravana. Petro traduz:

«Perigo a oeste. Não vão para lá. Escondam os vossos camelos na montanha e esperem.»

Point não pode esperar mais, se quiser encontrar-se com Haardt. Khami está a 200 quilómetros apenas. O grupo China continua, entra no Sinquião.

Entra mesmo a toda a velocidade, descendo a íngreme encosta da garganta. Em baixo espera-o o espectáculo desolador duma aldeia muçulmana que acaba de arder.

Tudo são ruínas e cinzas fumegantes.

Ninguém, senão uma velha a chorar à beira da estrada:

— Não vão para lá! Eles batem-se! — grita ela.

— Quem se bate?

— Todos! Batem-se todos! Não vão para lá, o Sinquião está amaldiçoado.

— Para a frente! — ordena Point.

6

OS ESCOCESES DO FIM DO MUNDO

Haardt e o grupo Pamir estão no Afeganistão. O *no man's land* que protege Islam Kaleh, primeiro posto fronteiriço, não é nada animador. Terra ingrata e desértica.

— Fiquei lá trinta e seis horas enterrado sem ver vivalma — conta De Vassoigne a Goerger.

Este pensa imediatamente:

— Se chover, isso vai seguramente acontecer-nos!

Mas o tempo conserva-se bom. O Sol ilumina cruamente um fortim, lançando os seus raios sobre canos de espingardas levantadas... em sentido. Cécillon fica pasmado. Sonhava já com chagas e tumores. Pois bem, não! É ainda uma revista que se prepara. O grupo Pamir é recebido com o cerimonial número um: toda a guarnição (seis soldados = doze pés descalços) e o seu coronel, Saíd, um turbante em bigode e um sorriso de ogre, acima de um estômago belicoso atravessado por uma enorme cartucheira. Recita um longo cumprimento.

— Que diz este belo militar? — pergunta Haardt, saudando-o.

— Que os teus pés estejam em cima do meu olho — traduz Varnet. — É uma fórmula de boas-vindas.

Herat, essa, aonde chegamos algumas horas mais tarde, não é nada acolhedora. Tem mudado tantas vezes de invasores — os Citas, os Kustans, os Persas, os Hunos, os Mongóis, os Turcomanos, os Curdos — que está um pouco enjoada de turistas. Alexandre chamou-lhe Alexandria (era mania sua). Não foi a única a ser assim distinguida pelo grande conquistador e conservou disso um orgulho muito relativo. Desde então, protege-se contra os intrusos com as três grossas muralhas que a cercam. Entre as muralhas, fossos. No cimo: um caminho de ronda, com espingardas, evidentemente. As pessoas em Herat não se atiram ao pescoço dos estrangeiros, gostam de viver entre si, quer dizer, entre kafirs, dardis, usbequistaneses, ersaris, quirguizes, hazarahs, tártaros, tadjiks, à mistura, mesmo assim com alguns afegãs. Toda a gente no caminho da Pérsia passa por Herat. Toda a gente, mas não qualquer um: Ciro, Dario, Alexandre! É por isso que Haardt se sente bastante orgulhoso ao passar sem estorvo a tripla porta de Herat, a arisca.

A coluna dos carros-lagartas suscita uma intensa curiosidade na turbulenta população, olhos oblíquos riem por cima de fartos bigodes, rostos pálidos maltratados pelo sol e pelo vento mobilizam todas as suas rugas para melhor se espantarem.

— Servimos-lhes de Barnum! — exclama Cécillon.

Atenta, a multidão dos homens de turbante, camisa tufada, larga cartucheira, aflui à volta dos carros. Dum lado e doutro, observam-se, acham-se exóticos e pitorescos. Para ver melhor na rua, em que a escuridão é densa, um mecânico, Collet, acende os faróis do carro T. S. F.

— Aa aah! — extasia-se a multidão.

— E agora a fanfarra! — anuncia Cécillon, e toca a buzina.

— Oh! Oh! Ah! Ah!

Toda a cidade ri a bandeiras despregadas.

Williams aprecia:

— Um sorriso vale mais que uma espingarda.

Apresenta-se um guia para acompanhar a missão à morada que lhe é destinada. É uma linda casa cor-de-rosa, escondida entre flores, rodeada de fontes transparentes. Quarenta criados estão em sentido. O mordomo do lugar inclina-se, com uma mão sobre o coração. Varnet explica aos companheiros, siderados por este fasto:

— Sua Excelência o Governador de Herat dá as boas vindas à Expedição Citroën.

— Diz-lhe que ponha os pés no meu olho — murmura Cécillon a Varnet.

Haardt, que ouviu, fulmina-o com um olhar severo.

À noite, recepção em casa de Sua Excelência o Governador Abd Ur Rahim Khan. O seu acolhimento

é menos austero que o palácio que escolheu, uma cidadela de tijolo cru, com ameias, muito pouco simpática. Imaginamo-la cheia de inúmeros cárceres e salas de torturas. Para dar um carácter mais íntimo à recepção (ou para distrair o prìncipezinho), Sua Excelência aparece com o filho ao lado, uma criança de grandes olhos brilhantes, que arvora já uma *Mauser* a tiracolo.

Pai extremoso e tirano, Abd Ur Rahim Khan não gosta que se faça sombra ao seu sol. Os seus melhores cinquenta inimigos perderam por causa disso a cabeça. A justiça é rápida: a mão que rouba é cortada, o ladrão é pregado por uma orelha à porta do roubado, os que se opõem ao regime são expedidos, sem esperança de regresso, para a Lua ou qualquer outro sítio, a tiro de canhão. Aprende-se depressa a fazer contas com este género de aritmética: o governador conta tantos fiéis quantos homens existem vivos na sua província.

Com Haardt, o governador é absolutamente encantador. Mas confirma-lhe que não é possível à expedição alcançar Cachegar directamente. Os usbequistaneses revoltados cortam o caminho do Nordeste.

Os Usbequistaneses estão irritados com o jogo das fronteiras, de que nada compreendem. Não reconhecem nem a Rússia nem o Afeganistão, nem as leis da política, que querem contê-los de ambos os lados duma linha tracejada. Só entendem uma linguagem, a da grande estepe infinita em que lançam os seus cavalos à rédea solta, aonde levam os seus rebanhos a pastar, onde perseguem a sua caça favorita. Nómadas ou seminómadas, deixam às mulheres os pomares e os campos.

Cultivam a liberdade e os jogos violentos e viris. São impacientes, irredutíveis, impenitentes. Quando os seus cães estão enfurecidos, as espingardas atiram sòzinhas e por detrás de cada carneiro pode esconder-se uma arma que canta a morte.

É, portanto, pelo sul que o grupo Pamir (que, afinal, não chegará aos montes Pamir) vai contornar o Indocuche, pela pista de Alexandre, o Grande, via Girichk, Kandahar, Cabul, para chegar às primeiras passagens do Himalaia. 800 quilómetros de regiões desabitadas ou quase, de vaus problemáticos, de vales inundados.

Os rios indómitos constituem o principal obstáculo. Toda a gente se molha ao atravessá-los, o que desespera Williams:

— Quando eu molho o meu bota, ela fica pequeno no pé de mim!

— As suas botas terão tempo de secar no deserto — diz-lhe o Sr. de Vassoigne.

É, na verdade, um autêntico país de contrastes: demasiada água, ou então nem sequer a suficiente. Banhos de pés e *grill* a toda a hora em pistas ressequidas pelo vento escaldante. Os dias são demasiado quentes, as noites demasiado frias. Bem entendido, Goerger constipa-se e não se recompõe. Espirra ao sol e transpira ao ar gelado das horas nocturnas.

O cenário torna-se opressivo. Por toda a parte picos descarnados, rochas roídas até ao osso pela erosão, lanças de pedra rasgando o céu, cujo azul se decompõe em preto-branco sob o efeito do calor. A hostilidade está declarada. A montanha injuria o céu, a terra estala de fúria. As aldeias encolhem-se, fechadas com três voltas perante a ameaça do desconhecido. A altitude aumenta pouco a pouco. Instalam-se os planaltos. E o pó.

Iaco, com as sobrancelhas e a barba de fauno salpicadas de terra, sorri a Haardt:

— Compreendo agora porque é que era de bom tom lavar os pés dos viajantes, na antiguidade. Ah!, ser ungido com óleo perfumado!

Haardt suspira, com um fio de suor a traçar um sulco sob o seu capacete colonial. Mostra uma fita amarela de tons metálicos, o Adreskand, um rio lamacento que é preciso atravessar a vau. Cem quilómetros adiante, um outro: o Farah Rud, cento e cinquenta metros de águas desencadeadas.

— É um pouco mais largo que o Sena, mas tem falta de tascas — observa Cécillon.

Alguns indígenas acampam na margem. Ao seu chefe cheira a bom negócio. Geme, argumenta, assusta Goerger com a enumeração dos perigos da empresa, que vai até ao afogamento puro e simples. Mas Haardt põe as coisas no seu lugar. Por sua ordem, Ferracci manda-os instalar, com cabos de aço de 8 mm, um sistema de vaivém com a outra margem. Um após outro, os carros avançam, prudentemente, lentamente. O chefe dos transportadores deita os bofes pela boca. Ferracci rivaliza com ele. Os indígenas puxam, içam, empurram, rebocam, escandindo uma melopeia, e só são precisas... três horas para concluir a tarefa. Um

recorde. Os motores não apanharam água. À primeira volta de manivela os «grandes patos» passam, sem sofrerem com a sua nova condição de veículos anfíbios. E já os exploradores, ainda molhados, voltam a encontrar a poeira do deserto, a solidão sedenta do planalto, onde os ventos derrapam, arrancando bocados de carne à terra inculta.

A 29 de Maio, à luz insuportável do meio-dia, um rasto de poeira aparece no horizonte. Laplanche é o primeiro a identificá-lo:

— É um automóvel.

— Que circulação! — suspira còmicamente Cécillon.

No automóvel encontram-se dois batedores da missão, que há vários meses lhe preparam o caminho no Afeganistão: o arqueólogo Joseph Hackin, conservador do Museu Guimet, e o muito seco e muito magro primeiro-tenente Pecqueur, representante do Governo francês.

Abraços, efusões.

— O Sr. Haardt, suponho? — graceja Pecqueur[1].

O efectivo do grupo Pamir está doravante completo. Mais unidos que nunca, os sábios, os mecânicos

[1] Alusão à frase célebre do jornalista britânico Stanley. Encarregado pelo *New York Herald* de procurar o explorador escocês Livingstone, desaparecido havia três anos na África Equatorial, encontra-o, depois de porfiadas buscas, em Outubro de 1871, em Ujiji, na margem oriental do lago Tanganhica, a centenas de quilómetros de todos os lugares frequentados pelos Brancos. Avança então e diz simplesmente:

— O Dr. Livingstone, suponho?

e os responsáveis pela Missão Citroën vão poder vencer os obstáculos que os separam ainda da sua maior dificuldade: a travessia do Himalaia. Haardt irradia autoridade, mas o seu olhar fala de amizade. Interroga Pecqueur:

— Como está o Himalaia?

— Na sua melhor forma. Espera-nos.

Recomeça logo:

— Como vai o grupo China?

Haardt franze as sobrancelhas, o seu sorriso crispa-se. Torna-se mais sério.

— A vida é mais dura para eles do que para nós. Impossível contactá-los directamente por cima do Himalaia. Comunicamos pelo *relais* de Beirute. Mas eles chegarão a Cachegar... Pelo menos assim o espero.

O grupo Pamir, esse, chega sem obstáculos, diante do rio Helmen, que o separa de Guirichk. Na região dos génios, ninguém se surpreende por encontrar nas margens o bom génio do rio. Se bem que se possa ficar admirado de o ver sob esta forma: Babá Dariá, o barqueiro, tem tudo na cabeça, ou, antes, debaixo do turbante. Sem dúvida que é essa a razão pela qual (a função cria o órgão) a sua cabeça é enorme debaixo do seu enorme turbante. Os seus olhos lançam olhares vermelhos para melhor atiçar a coragem dos seus homens, e o seu nariz direito, por cima de espessos bigodes que tremem, serve de leme à vaga de imprecações que sai da sua boca. O resto é de pouca importância, um edifício frágil e leve transportado por pernas magras, que uma comprida camisola deixa a des-

coberto. É um velho fraco por assim dizer, se esquecermos que se exalta com muita facilidade e tem uma voz suficientemente forte para governar vinte rapazes valentes, dos quais é chefe de clã, de família e de equipa ao mesmo tempo. Babá Dariá (Pai do Rio) — que Cécillon baptiza imediatamente de «Babá ao rum» —, detém a concessão da passagem dos viajantes, como todos os anzaras, tribo que possui esse privilégio no Afeganistão.

Para passar o carro T. S. F., que pesa mais de 7 toneladas, Haardt decide ligar as duas barcaças por cabos de aço. Os melhores mergulhadores entre os mecânicos e o grupo dos transportadores começam uma longa série de acrobacias debaixo de água. As duas barcaças são brutalmente altas. A corrente é terrível. Os cabos, pouco maleáveis, deslizam mal, ferem as mãos, entalam-se. É preciso trabalhar durante cinco horas penosas para consolidar a rede metálica que prende os dois barcos. Babá Dariá não pára. Os seus gemidos, os seus gritos, os seus uivos, os seus rugidos, as suas invocações às gerações passadas, causam a admiração de ouvintes que, no entanto, estão treinados. Varnet recusa-se a traduzir e, aliás, confessa que não compreende tudo...

Uma vez colocado o carro T. S. F. em posição, é preciso não errar a manobra. No centro do rio encontra-se um banco de areia que se alcança garrando. Aí, empurrando com varas, recuam-se alguns metros e a corrente arrasta o barco até ao seu desembarcadouro. Babá Dariá, que observou a energia de Ferracci a dirigir as evoluções dos seus mecânicos, aproxima-se dele e, solenemente, confere-lhe a dignidade de «Babá Motor» («Pai dos Motores»). Devidamente entronizado, Farracci retira-se com o comboio para o acampamento que lhe destina Abd Ul Satar, governador de Guirichk.

— Vamos ter outra vez direito aos salamaleques! — murmura Cécillon, num resumo que engloba os cumprimentos e as gulodices das recepções oficiais.

Sob as magnólias e as romãzeiras em flor, os jardins de Sua Excelência são um encanto para os homens que acabam de afrontar os ventos escaldantes dos elevados planaltos. Impecàvelmente vestido e engravatado, Haardt não apresenta o mínimo sinal de cansaço. O Dr. Jourdan, esse, está fatigado. Passou o dia a fazer consultas aos indígenas. Não crê ter ganho muitos pontos sobre as superstições locais e descobriu muito em breve que aqueles doentes não tinham vindo junto dele para se curarem, mas para observarem de mais perto um curioso fenómeno. Há agora uma distância, que se acentua, entre os hábitos mais simples dos homens da expedição e os costumes das populações que os recebem. Algumas vezes subsiste, nos velhos costumes do país, um traço de lógica aparente, outras vezes essa mesma lógica torna-se incompreensível para os Ocidentais. É muitas vezes alucinante. Um gesto involuntário pode desencadear uma reacção imprevisível. Num país em que os diferentes grupos étnicos, segundo as suas simpatias e zonas de influência, fornecem uma abundante rede de espiões aos Rus-

sos, aos Ingleses, tal como ao Governo, é sempre possível ver mal interpretados os actos e gestos de cada um. No entanto Pecqueur desempenhou-se bem da sua embaixada junto do rei do Afeganistão e traçou para a missão uma via... real até Cabul.

Os carros-lagartas do grupo Pamir, objecto dos cuidados constantes de Ferracci e dos seus mecânicos, fazem maravilhas e avançam regularmente. Chegam a Candaar, cidadezinha que se dilata de bem-aventurança a 1000 metros de altitude, no perfume dos damasqueiros, sob a cúpula esmaltada de ouro da mesquita de Ahmad Châh, depois sobem em direcção aos altos planaltos do Norte.

Em Mukur, festa folclórica. Sauvage e Morizet estão nas suas sete quintas, filmam a toda a pressa os inquietantes guerreiros dançarinos, que evoluem ao som ràpidamente frenético dos tambores oblongos. Com os olhos pintados de antimónio, o olhar alucinado, rodam cada vez mais depressa. As máquinas têm dificuldade em segui-los. O tinir das pulseiras de prata, o esvoaçar das túnicas muito apertadas na cintura, por cima das calças largas, o martelar dos pés descalços nos turbilhões de poeira, os gestos sacudidos, os sons inarticulados, roucos ou estridentes, as expressões ferozes, o movimento louco das compridas cabeleiras hirsutas e crespas, que sacodem em todos os sentidos, tudo exprime o delírio do furor ou do êxtase.

— Isto vai! Isto vai! — exclama o operador Morizet, encantado, e não se sabe se fala dos dançarinos ou da máquina.

Que diz Cécillon? Pois bem, Cécillon, desta vez, não tem nada para dizer e fica mudo.

Mas é já Ghazni, depois Cabul, a capital, empoleirada a 1800 metros. Duas cidades numa: os bairros modernos, cujas casas imponentes parecem ainda sem existência verdadeira, e as ruelas animadas da velha cidade, onde renasce, se agita, palpita a vida: Noursal, Douramis, Asara, Otaks, Ghildjai e Tadjiks, todas as tribos estão representadas; cada uma tem a sua maneira de atar o turbante. As casas têm paredes de tijolo cru, amolecido pela idade, que servem de fundo às cem tonalidades de vermelho e de roxo dos aloendros e das buganvílias.

Depois das recepções oficiais, S. M. Nadir Shah, rei do Afeganistão, recebe em audiência amigável Haardt e os seus colaboradores.

Mas Haardt já pensa em partir outra vez.

— Bamyan, é, pelo menos, um dia de atraso... — começa ele.

— Bamyan, Sr. Haardt, mereceria anos de contemplação — protesta Hackin, que viveu lá vários meses. — Não se pode passar em Cabul, tendo atravessado todo o Afeganistão, sem fazer uma romagem até lá. Creia-me, em Bamyan toca-se no mistério da Ásia. Para isso vale a pena perder algumas horas. Aliás, um provérbio dos Usbequistaneses não diz: «Se a sorte está contigo, porquê correr? E se a sorte não está contigo, porquê correr?»

— Você é um bom advogado, Hackin, concedo-lhe um dia de excursão — acaba por decidir Haardt.

O vale de Bamyan, com cerca de 3 quilómetros de largura, perdeu a alma e conservou as culturas. Não é mais que um pomar adormecido no silêncio. Mas há 2000 anos, quando Cabul, Cabura, vivia no tempo de Alexandre, o universal, cerca de três mil monges escolheram-no como eremitério. Escavavam com as mãos a rocha branda das falésias para fazer com ela estátuas gigantescas. O seu trabalho era como uma oração, um acto de fé e de esperança. A sua religião celebrava a piedade, a caridade, a doçura: o budismo. Originário do Nepal, o budismo tinha seduzido os príncipes do séquito de Alexandre que chegaram à Índia. Do Buda inspirador da arte grega nasceu o estilo indo-grego do Gândara, que os homens santos, no rasto dos caravaneiros da seda, importaram para toda a Ásia. Por toda a parte, das fronteiras Curdas até à China, uma imagem fez sonhar os homens: a dum profeta maravilhosamente belo, que sorri baixando os olhos.

Os viajantes, guiados por Hackin, aproximam-se lentamente do santuário. Apenas o vento leve que aflora a rocha deixa ouvir uma voz quase humana, como uma recordação ténue dos cânticos antigos. Nada vive, nada mexe. Mas subsiste aqui uma presença imensa, uma paz vertiginosa. Duas estátuas colossais, esculpidas na montanha, resplandecem ao abrigo do seu nicho. A seus pés os homens sentem-se minúsculos. Uma de 53 metros de altura (23 pés[1] mais

[1] 7 metros aproximadamente.

que a estátua da liberdade em Nova Iorque! — diz Williams), a outra de 35 metros, meditam, serenas, cegas, visto que os Muçulmanos lhes quebraram o rosto, lhes alisaram a testa e o nariz, lhes apagaram os olhos e a boca. O ouro desbotou nas pregas que as envolvem. Objectos de amor, tornam-se objectos de ódio. Os Muçulmanos atiram a estas imagens ímpias, com balas ou com metralha. Ao redor, na montanha, centenas de moradas estão cavadas na rocha, cavernas donde Ali Babá expulsou os monges troglodítas.

Hackin dirige a visita. Ele trabalhou durante vários meses em frente dos budas, que contemplava por entre as colunatas em ogiva do seu observatório.

Bamyan é uma catedral desencantada, o beco sem saída onde murcharam as ilusões duma mística euro-asiática. Ou talvez seja mais do que isso ainda? Alguns pensam que Bamyan, a antiga e misteriosa Djuldjul, pilhada e arrasada por Gengiscão, foi, há dez mil anos, a metrópole da alta civilização de raça negra que teria povoado a Ásia. Melhor ainda, alguns outros vêem nas gigantescas estátuas sem rosto o testemunho duma civilização mais antiga ainda: a dos misteriosos Atlantes.

Haardt não se deixa distrair por muito tempo pelos sedimentos de lendas passadas. Não é daqueles que se apegam aos encantos da história, mas daqueles que a fazem.

As portas do Afeganistão, a leste, abrem para o inferno. À partida de Cabul, a estrada desce 1000

metros em 160 quilómetros. Por contraste, o termómetro, esse, não pára de subir. 40 graus em Djallalabad. E continua-se a descer! A coluna atravessa gargantas, cujas pedras fazem as vezes de placas de forno. O ar é tão seco, tão sufocante, que as suas exalações à volta de cada carro parecem fazê-lo derreter aos olhos congestionados daqueles que o seguem. Cécillon tem a cara vermelha, as pálpebras vermelhas, os olhos vermelhos, os lábios roxos.

Haardt, esse, não transpira. É desses viajantes que não se amarrotam, não se sujam, sempre barbeados de fresco.

A partir de 50 graus, Cécillon recusa-se a ver o termómetro fazer loucuras. Os carros sufocam. O mínimo obstáculo diminui consideràvelmente o seu avanço. Há doze horas que os condutores estão ao volante, de torso nu, uma máscara branca colada pelo suor à pele escaldante, uma franja de poeira alvacenta coroando o capacete colonial calcinado pelo sol. Em Daca, não se respira já, sobrevive-se. Ausência de água, apenas lama já seca. Ausência de apetite para os acepipes de Gauffreteau. Viram-nos e reviram-nos na humidade pesada das tendas. Cai-se num sono penoso. Normand pergunta a si mesmo se, na verdade, a vida é sempre bela. Um rumor súbito tira-o do seu entorpecimento. Umas passadas que fazem vibrar o solo sob o leito do acampamento. Normand levanta-se e vai ver, inquieto, pronto a dar o alerta na

noite que se cola à pele. Outras silhuetas deslizam já para fora das tendas. Cada um interroga-se:

— O que é? Que se passa?

O ruído rola e aumenta como uma maré. Em breve um cheiro vivo, um cheiro acre, animal, quente também, torna-se perceptível. O vento leve, que se levanta por fim, traz a música aguda de centenas de campainhas. Pecqueur passa a mão pelos cabelos, aspira o ar, escuta.

— Pachtus! — conclui. — Vêm de Cachemira com os seus rebanhos, para subirem para as altas pastagens.

O rumor torna-se estrondo, cadência dum exército em marcha. Os Pachtus! Nada nem ninguém pára a sua transumância quando abandonam as terras baixas do Indo pelas altas planuras do Afeganistão. Desgraçado daquele que se lhes opuser: o exército britânico pagou caro a sua animosidade para com os seus costumes. Regimentos inteiros foram dizimados pelos invencíveis nómadas. Em 1880, de quinze mil soldados lançados contra eles nos desfiladeiros do Indocuche não pouparam senão um homem, que mandaram para Peshawar como um aviso supremo. Ele não pôde contar nada: tinha enlouquecido.

À luz fria e sem relevo da Lua, sombras imensas, negras e corcovadas, entreabrem a escuridão com um focinho teimoso: fortes camelos com vigorosas emanações de lãs selvagens passam a algumas dezenas de metros do acampamento. Soberanas, desdenhosas, mulheres enfeitadas com prata cintilante deslizam a seu

lado, com a comprida espingarda atravessada sobre o peito. De andar seguro, pé firme, elas seguem parecendo nada ver e nada ouvir. Espectros alucinantes, guiados pela vontade da tribo, dominam a noite, levadas pelo movimento do rebanho. Atrás, seguem animais de tiro, sobrecarregados de montanhas oscilantes. Aeróstatos cativos, os animais oscilam, na extremidade das patas delgadas, a 2 metros do chão, levando sobre o dorso todo o recheio de uma casa que baloiça, crianças, velhos e os homens, que dormem, galinhas em gaiolas, caçarolas, víveres, odres cheios de água. Um magma devorador segue bufando, relinchando, bramando, balindo: o rebanho. Cavalos, cabras, carneiros de Caracul, cabeças contra caudas, confundidos aos milhares, enchem às cegas todo o espaço. Como um líquido, como um rio, com os mugidos, os maus cheiros, os bafos, as próprias vagas dum oceano que rebenta, homens e animais invadem o horizonte. Assim passam os Pachtus na eterna estrada que o seu povo modelou com as suas incansáveis marchas. Durante dias, noites, caminham, sem paragem, sem porto, sem descanço. Os homens afrontam o sol do dia, deixando às mulheres o encargo das horas nocturnas. Mulheres ou homens, que importa, a tarefa é idêntica, o casal igual. A espingarda muda de mão, da esposa para o marido ou do marido para a sua única mulher. Caminham. Um avança enquanto o outro dorme sobre o dorso dum camelo, um vela pelo outro, igualmente manhosos, igualmente perigosos, igualmente altivos. Igualmente

livres. Depois param por fim, descansam quarenta e oito horas. E a marcha recomeça, regular, encarniçada, invencível. Assim passam os Pachtus.

Pela alvorada, Williams põe a cabeça fora da tenda. Uma cabeça um pouco dilatada.

— Que lhe acontece, meu pobre amigo? — interroga Haardt.

— É uma mostico fêmea que foi amador de mim! — resmunga o infortunado Williams.

E acrescenta:

— Bem dormido?

— Bastante bem. Há tantas outras coisas a fazer sem ser dormir! — responde Haardt, com o olhar perdido para o Nordeste, para o Himalaia.

O comboio torna a partir. Faz já tanto calor como em pleno meio-dia. Mas em breve, como um livro que se fecha, a fronteira do Afeganistão empurra os viajantes para fora das suas terras. «Frontier of India. Go slowly. Speed limit 5 miles [1]» intima um letreiro. Há vários milhares de quilómetros, é o primeiro bocado de estrada alcatroada que a expedição encontra.

Um fortim perfila a sua severa geometria no cenário selvagem, Landi Khana. Gurcas, atarracados, impecàvelmente alinhados no seu uniforme azul, apresentam armas. Montanheses do Nepal, são soldados de escol, alpinistas de escol, atiradores de escol, duma fidelidade a toda a prova e duma lealdade feroz. Com a sua grande faca curva, o *kukri,* cortam uma cabeça

[1] Fronteira da Índia. Siga devagar. Velocidade limitada a 8 km/hora.

como descascam uma maçã. Um oficial britânico avança três passos, saúda, apresenta-se regulamentarmente:

— Captain Roggers, third Ghurka's Regiment. Very glad to meet you, gentlemen.

Conduz o grupo Pamir até ao forte de Landi Khotal, onde o esperam o general Sandeman e o coronel Vivian Gabriel, do exército inglês, encarregado de preparar o itinerário da expedição na Índia.

Diante da cidadela, ferrolho da fronteira, dois mil *siks* prestam honras. Altos, musculosos, bonitos, sorrindo com os dentes à mostra brilhando por cima da barba preta, que prendem numa rede, os *siks* do Penjabe são um dos povos mais nobres e mais orgulhosos da Ásia. Têm a sua língua, as suas tradições: não fumam nem bebem, mas comem carne; são vixnuístas, e votados aos cinco K: *kesh,* a comprida cabeleira que escondem no turbante; *kush,* a calça curta; *kangha,* o pente de aço; *kara,* o bracelete de ferro; *kirpan,* o longo punhal afiado; transportam este material com eles para todo o lado. Têm a sua religião, fundada por Nanak, e o seu livro sagrado, o *Granth,* redigido pelo guru Arjun Dev no século XVII, onde está escrito: «quer dês a morte, quer a vida, fá-lo sem olhar para trás». São místicos e patriotas, fanáticos da liberdade e individualistas ferozes, mas têm o sentido do grupo, da hierarquia e da acção colectiva. Depois de se terem batido furiosamente contra os Ingleses em 1857, aceitaram bater-se pelos seus antigos adversários e tornaram-se tropas de choque do Império Britânico.

O Império Britânico, ei-lo justamente: quando as portas do forte se abrem diante dos carros-lagartas, ressoam as tonalidades agudas e marciais das gaitas-de-foles. No pátio de exercício, em grande uniforme de parada, capacete colonial com espigão brilhante, blusão branco, cinto branco, polainas brancas, *kilt* com as cores do regimento, decorado com caudas de raposa, e *plaid* ao ombro, toda a fanfarra do 1.º regimento de *highlanders* acolhe a expedição. No ar puro deste posto fronteiriço do fim do mundo elevam-se e amplificam-se as notas dos pífaros, dos tambores e dos *bag-pipes* [1], que lançam aos ecos das montanhas os hinos guerreiros da Escócia. E depois, a um gesto do gigantesco tambor-mor, num mesmo esvoaçar de saiotes, todos aqueles joelhos marciais se levantam ao mesmo tempo: para melhor ritmarem a sua música, os escoceses marcam passo no mesmo lugar. Espectáculo inesquecível e simbólico. É todo o exército britânico, todo o império e séculos de história que desfilam sem mudar de lugar.

Sim, a Inglaterra está aqui: na messe onde são recebidos, a primeira frase que Haardt e os seus companheiros ouvem é:

— Have a drink? Whisky, of course!

E ao meio-dia, ao almoço, todos os oficiais se levantam e levantam o seu copo para a célebre saúde:

— Gentlemen, the King!

---

[1] Gaita-de-foles.

Gravuras do século XIX, troféus de caça, bandeiras das companhias, mogno e cristais, uísque e porto, cofres de ébano com prestigiosos charutos ou cigarros louros, *Times* e *Guardian* de há duas semanas, é todo o conforto britânico reconstituído nos confins da Índia...

Mas já é preciso partir, porque depois das 7 horas da tarde o passo de Khaiber está fechado. Trinta e sete túneis, uma subida impressionante e uma verdadeira armadilha com que os Afridis resistem permanentemente à ocupação inglesa: a «Khaiber pass». Os britânicos não se arriscam até aí senão com conhecimento de causa e proíbem-lhe toda a circulação entre as 19 e as 7 horas.

— Com os nossos engenhos-lagartas, devemos dar belos alvos — resmunga Cécillon. — Os Afridis ainda ontem mataram um soldado. Aqui estás morto antes de teres visto a espingarda!

Goerger vira a cabeça em todos os sentidos e enxuga a testa:

— Que responsabilidade! Que responsabilidade!

Williams, para ganhar coragem, entoa com toda a força:

Yankee Doodle came to town
Upon a little poney... [1]

[1] *Yankee Doodle*, velha canção popular dos Estados Unidos: «Yankee Doodle partiu para a cidade, montado num pequeno pónei.»

A sua voz cobre momentâneamente o roncar dos motores, mas interrompe-se para gritar:

— E se eles tomam mim por uma rapaz inglês?

— Cante a *Marselhesa!* — aconselha De Vassoigne.

Mas a emboscada não é para esta vez. A coluna alcança Peschawar sem encontrar obstáculos. Precisa duma semana inteira para atravessar o Penjabe, a 24 de Junho, é Shrinagar, onde, cinco dias depois, Haardt recebe uma mensagem rádio de Point, que não deixa de o inquietar:

«Chegados Khami 25 Junho. Atravessámos séria batalha entre tropas chinesas e Maometanos revoltados. Deixei Petro só em Khami com carro avariado... Revolta muito grave dos Maometanos torna avanço difícil.»

7

PRISIONEIROS DO SINQUIÃO

Ouve-se primeiro, ao longe, o roncar surdo do canhão, depois o barulho das espingardas, o estalar das metralhadoras e bruscamente é a guerra: carros voltados, cavalos sem vida, corpos de soldados mortos, juncam a estrada.

O grupo China cai em plena batalha: um comboio de tropas regulares chinesas é atacado pelos rebeldes chantus. Os soldados estão em má posição; pràticamente cercados, não têm qualquer defesa contra o tiro dos montanheses muçulmanos. A maior parte destes são caçadores profissionais. As balas de chumbo destes atiradores de escol fazem razias. Mas, vendo surgir os carros-lagartas, julgam que são reforços chineses e batem em retirada.

O comboio militar está em plena debandada, há mortos e feridos por toda a parte, um canhão atrelado está virado, com os cavalos a tentarem puxá-lo mesmo assim; os camelos de carga, tresloucados, partiram as correias e correm em todas as direcções, semeando a

carga. Neste pânico, os franceses conservam o sangue-frio. Já Specht saltou para o tecto do seu carro, em poucos segundos pôs a máquina no tripé e filma, filma desvairadamente. Delastre improvisa um posto de enfermagem de socorro; ajudado pelo padre Teilhard, trata e pensa os feridos.

Bastante depressa, no entanto, os oficiais restabelecem a ordem no comboio. Point vai apresentar-se ao comandante. Este julga que a via está, sem dúvida, livre até Khami.

— Veremos — decide Point, e ordena em breve a partida.

A via está livre... Quer dizer que está cheia de longas filas de carros puxados por machos ou iaques, ou mesmo homens. Estão carregados até ao céu de objectos heteróclitos: colchões, cobertores, caçarolas, móveis diversos... Às vezes, no alto, vai sentada uma velha: a avó. A filha ou a nora empurra o carrinho, as crianças seguem como podem. Poucos homens. Ou então velhos. Os outros estão noutro sítio. O êxodo, o longo cortejo de miséria lastimável e irrisória ligado a todas as guerras. Cada um foge, tentando salvar os seus fracos bens, objectos que participaram na vida familiar de várias gerações.

Mas o que é extraordinário aqui é que o êxodo é duplo: uma fila ascendente, outra descendente. E nada pràticamente distingue uma da outra.

Uma, são os camponeses chineses que vão refugiar-se em Khami, porque ouviram dizer que os militares estão a fortificar a cidade.

A outra, são os muçulmanos de Khami que abandonam as suas habitações, temendo as represálias que os soldados chineses poderiam exercer sobre eles.

As duas filas semelhantes cruzam-se em silêncio, sem uma palavra. Nem invectivas, nem compaixão. Duma parte e doutra não há senão desânimo e desolação. O próprio tempo está de acordo: chove.

Os carros-lagartas têm dificuldade em abrir caminho por entre esta multidão animada por duas correntes contrárias. Mas não é possível contentarem-se em segui-la, com caminhar simplesmente ao ritmo dos refugiados: eles não avançam suficientemente depressa, por vezes imobilizam-se.

Não sem dificuldade, o grupo chega por fim à vista de Khami, a cidade santa do Turquestão chinês.

Por detrás das fortificações há uma agitação frenética. Soldados por toda a parte, caravanas de camelos que ninguém sabe onde descarregar, os refugiados que afluem sem cessar e patinham debaixo de chuva nas ruas enlameadas. No interior do bairro muçulmano, todas as portas e janelas estão fechadas, as lojas encerradas. Os raros habitantes que ousam sair fazem-no apressando-se e rasando as paredes. Temem ser massacrados. Aquela revolta está a transformar-se em guerra civil.

Como é que a situação pôde complicar-se a este ponto? O muito hábil marechal-governador-ditador-presidente King governa o Sinquião com mão de ferro. E há séculos que turco-mongóis, muçulmanos e budistas aí vivem em paz. Mas King quis ser esperto

mais uma vez e exagerou. Um rei reinava sobre os muçulmanos do Sinquião havia mais de três séculos. Era vassalo dos imperadores chineses e entendia-se perfeitamente com os governadores enviados por Pequim. Por ocasião da morte de Shah Massud, o último rei chantu, King, na sua sede de poder, mandou prender o seu sucessor, o príncipe Nazar, que tinha atraído traiçoeiramente a Urumtsi. Fez saber que dali em diante era a ele que os Chantus deviam obediência. A resposta destes não se fez esperar: revoltaram-se imediatamente. Em massa.

Eles são numerosos, corajosos e, se não bem armados, pelo menos dotados de armas de que aprenderam a servir-se desde a sua mais tenra juventude: o longo punhal fino e a espingarda dum só tiro, no cano da qual fixam uma forquilhazinha para servir de apoio e melhor visar.

Eles ocupam as montanhas entre Khami e Turfan. Essa é a estrada da expedição. Que fazer?

Point pede audiência ao filho de Nazar Ben Massud, o jovem duque muçulmano Pei Sir. Ele encontra-se em Khami, onde King o retém, impedindo-o de se juntar aos seus partidários, sob pena de mandar executar seu pai, detido em Urumtsi.

Point explica o que é a expedição, a sua finalidade, a importância de se encontrar com Haardt em Cachegar e o seu desejo de ficar neutro na luta que opõe os Chantus a King.

O duque responde que a expedição pode partir sem receio. Ele prevenirá os seus partidários. Entrega

a Point o seu cartão de visita, no qual escreve algumas palavras em *djagatai*[1], a língua dos Chantus:

«Deixem passar os homens brancos. São meus hóspedes preciosos.»

Point vai também fazer uma visita ao comandante chinês de Khami. Sabe assim que os militares requisitaram as reservas de gasolina do grupo China. Já se esperava isso, em parte. De tal forma que Penaud tinha mandado carregar em Su-tcheú o carburante suficiente para poder ir de qualquer maneira até Turfan.

Petro preocupa-se, no entanto, por não ver as duas outras caravanas de peças soltas e de gasolina, de que os carros precisarão no regresso. Sem dúvida que foram demoradas pelo combate. É preciso esperá-las e preservá-las das requisições de uma ou outra parte. Petro oferece-se para ficar, para isso, em Khami. Um dos veículos está avariado. Conservá-lo-á e encontrar-se-á com eles em Turfan, logo que tenha recuperado as suas caravanas e posto o material em segurança.

— Khami corre o risco de ser cercada dum dia para outro! — objecta Point.

— Ora, quem viver, verá.

— Justamente, o importante é viver!

— Então deixem-me Gumbô. Com ele, livrar-me-ei sempre!

Já não há qualquer razão para se atrasarem. O grupo China inicia o primeiro dos 450 quilómetros que o separam de Turfan.

---

[1] Turco oriental.

— É uma loucura — objecta o Dr. Tsu Ming-yi —, vamos ser atacados!

— Não: nós somos neutros. E, se formos atacados, defender-nos-emos.

Point manda buscar as espingardas de repetição e as duas espingardas-metralhadoras de que o grupo China dispõe, o que faz berrar o general Yao:

— Guardem tudo isso! Vocês vão fazer que nos massacrem! Se formos atacados, teremos de nos render!

— E dizer que é general! — diz Penaud, desdenhoso.

A pista passa por desfiladeiros montanhosos e desce em vários planos até à grande depressão de Turfan, a 277 metros abaixo do nível do mar.

À tarde, assim que o acampamento está montado, vêem-se, perfiladas nas cristas, à luz do sol-poente, as silhuetas imóveis de cavaleiros cobertos com um turbante. Os delegados chineses limitam-se a saltar para o carro.

É um salto inútil, não se passa nada.

Pela manhã, os cavaleiros chantus ainda lá estão, montados nos seus cavalinhos de comprida crina, como se tivessem passado a noite a vigiar o acampamento. E, quando o comboio se põe a caminho no vale, começam a segui-lo do alto, à direita e à esquerda. O seu número aumenta pouco a pouco. Silenciosamente, com os cavalos a passo, avançam observando os carros e os seus ocupantes.

— Continuemos a andar normalmente — ordena Point.

— Finge que não dás por nada, creio que estão a olhar para nós! — diz Chauvet a Rémillier.

Um desvio do desfiladeiro revela um grupo de cavaleiros: os chantus. Imóveis como estátuas — mesmo os cavalos não se mexem —, frente aos que chegam, cortam o caminho. Cada um deles traz uma espingarda, com o cano para o ar e a coronha apoiada na coxa.

Balourdet, que fecha a marcha, grita:

— Há outros tantos atrás!

Voltamo-nos: é verdade. O grupo está cercado!

Point salta, em andamento, do carro da frente, ao mesmo tempo que levanta o braço para ordenar a paragem. Avança, com a espingarda na mão, para a frente dos cavaleiros. A meia distância, pousa a arma no chão e continua a avançar sòzinho. Depois cruza os braços e espera.

— Se eles assim não compreenderam! — diz Chauvet.

— Cala-te — diz Balourdet. — Não é ocasião para brincadeiras. Isto está por um fio!

Do grupo dos chantus destaca-se um homem, apeia-se e, fazendo exactamente os mesmos gestos que Point, caminha para ele. É um homem de elevada estatura; os seus olhos, dourados, são oblíquos, mas o nariz é recurvo. A boca é bem desenhada, um pouco cruel. A barba é negra, espessa e encaracolada como astracã. Dentro do seu cafetã de tecido enrugado, apertado por um largo cinto de couro, tem imponência. Revela no olhar todo o indomável orgulho dum povo

que fundou um dos maiores impérios do mundo: no ano 400 antes da nossa era, o príncipe turco Topa Kei reinou sobre toda a China.

Inclina-se, a mão toca-lhe no peito, nos lábios, na testa:

— Salamaleikum!

— Salamaleikum! — respondeu Point.

— Tchirik? (Soldados?) — interroga aquele, que é sem dúvida o chefe dos partidários chantus.

Como única resposta, Point estende o cartão do jovem duque Pei Sir, desejando com todas as forças que o impossível se produza: que o seu interlocutor saiba ler.

Parece que sabe! Restitui o cartão e inclina-se de novo:

— Ma Salamech! (Que Deus seja contigo!)

O homem faz um gesto e, nas cristas, tão silenciosamente como tinham vindo, os chantus desaparecem. O homem e o seu bando dão meia volta e vão-se embora a galope. A via está livre! Nos carros, alguns verificam então que sustinham a respiração havia alguns minutos!

O resto do trajecto faz-se sem incidentes. O calor é cada vez mais intenso, à medida que se desce para o funil sobreaquecido de Turfan. Os carros-lagartas estão a escaldar, os homens sufocam.

— Quarenta graus! — anuncia Brull... — Quarenta e cinco graus! — E, à vista de Turfan: — cinquenta graus.

— À sombra! — resmunga Chauvet.

Com calor ou sem ele, o grupo China aproxima-se do objectivo: a 5 de Julho acampa junto aos muros de Turfan, ao pé da mesquita de tijolo vermelho de Sucu-Tá.

Próxima etapa: Cachegar, a 1300 quilómetros, o encontro com Haardt! Em vinte dias poderia fazer-se a junção dos dois grupos. Se tudo correr bem.

— Em menos tempo até — diz Penaud.

Por uma vez, o chefe dos mecânicos mostra-se intimidado. Está de pé em frente de Point, amarfanhando a boina, procurando as palavras que não vêm:

— Pois bem, capitão, é para lhe dizer que... pensámos que revezando-nos ao volante e andando dia e noite... pois bem... poderíamos fazer isto em menos duma semana, vamos. Encontrar-nos-íamos a 14 de Julho.

Point sente-se comovido. Estes homens que desde Pequim nunca mais deixaram de estar na baila, que lutaram com as próprias mãos para fazerem avançar as pesadas máquinas nas encostas mais difíceis, que removeram montes de rochas para lhes abrir passagem, que atravessaram sem se queixarem o deserto e a guerra, que sofreram sede, fome, calor, ei-los que se propõem não parar mais. E porquê? Por uma satisfação de amor-próprio: chegarem no dia da festa nacional do seu país.

Point solta um suspiro e estende sem nada dizer o telegrama oficial que estava percorrendo com a vista:

«Ordem formal expedição Citroën chegar urgentemente Urumtsi na totalidade, sábios chineses incluídos.»

Está assinado:

«Marechal King, presidente do conselho e governador do Sinquião.»

— E se nós não fizéssemos caso? — pergunta Penaud. — Se avançássemos para Cachegar?

— Não se esqueçam que depois de nos reunirmos temos de voltar todos pelo Sinquião. Não podemos não fazer caso. Mas desconfio. Desconfio terrìvelmente...

Point não hesita muito tempo, entrega o comando a Brull. Parte para Urumtsi com um carro e Chauvet. A seu pedido, leva os três principais representantes chineses: Tsu, Yao, Tiao.

— Vocês ficam aqui — diz ele a Charles Brull. — Eu direi que os homens estão doentes. Aconteça o que acontecer, não se mexa. Pode ser que procurem armar-lhes ciladas. Não partam daqui senão quando receberem ordem assinada pela minha mão. Senão, esperem.

— Charles espera — diz Chauvet que não perde uma.

Dois dias depois, Point, Chauvet e os três chineses chegam a Urumtsi. Vieram em marchas forçadas. À entrada da cidade, são recebidos por um destacamento militar, que presta honras, enquanto ressoa uma salva de tiros de canhão. Point e Chauvet, cobertos de poeira, olham-se:

— Por nossa causa, tudo isto?

Uma estranha personagem, um civil todo vestido de preto, de chapéu de coco, o único sem dúvida em

todo o Sinquião, avança ao seu encontro e apresenta-se:

— Sr. Chen, comissário nos Negócios Estrangeiros.

Os seus olhos são obliquados, para baixo, o que lhe dá um ar de indizível tristeza. Apresenta aos franceses os cumprimentos do seu senhor, o marechal King, que lhes dá as boas-vindas, se alegra de ser seu hospedeiro e convida o comandante Point a vir falar com ele imediatamente. Chen está encarregado de conduzir Point ao quartel-general.

É mais do que um quartel-general, é um verdadeiro acampamento entrincheirado. Diante da porta, uma metralhadora está em bateria, com serventes no seu posto.

Reinando pelo terror, o marechal King vive no terror. Não se passa uma semana sem execução capital e é espectáculo corrente, nas ruas de Urumtsi, ver prisioneiros cambalearem sob um enorme jugo de madeira, ao qual são atados dois a dois. Mas King, o usurpador que se proclamou a si mesmo governador dois anos antes, graças à confusão provocada pelo assassinato do seu predecessor, King, responsável pelas execuções e pelos suplícios, King teme pela sua vida e entrincheira-se no último compartimento do seu quartel-general, por detrás dos muros blindados.

É aí que Point é introduzido, não sem que o Sr. Chen, o homem do coco, referisse a palavra de passe a diferentes funcionários e postos de guarda.

A sala não é grande e mal chega para conter uma enorme secretária de mogno, uma cama de cobre junto da qual se vê toda a aparelhagem do fumador de ópio, seis grandes cadeirões também de mogno e doze guardas de corpo impressionantes, enormes chineses vestidos de preto, parecendo-se como irmãos, carregados de cartucheiras, com a mão sobre a *Mauser* e coldre aberto à cintura.

Na sala há também, por detrás da gigantesca secretária, um homem duma magreza esquelética, vestido com um uniforme caqui, sem distintivo a não ser três estrelas na gola. Eis King. Eis o tirano diante de quem treme todo o Sinquião: um pequeno ser de pele pergaminhada, com o crânio, curiosamente amolgado, rapado à russa, com orelhas descoladas, bigode caído, à maneira de salgueiro-chorão, numa boca constantemente entreaberta para engolir o vácuo, como a dum peixe em luta.

Conserva-se imóvel, rígido e silencioso, pregado ao seu cadeirão. Recortados na máscara cor de cera, sublinhados de papos, estirados desmesuradamente para as têmporas, os olhos estão meio fechados, sempre. O olhar é fugidio, escorregadio, as pupilas minúsculas e nervosas. Sobre a secretária, as mãos, descarnadas, estão animadas dum tremor constante. Uma mal se levanta, esboça um gesto para convidar Point a sentar-se.

O marechal mostra-se muito amável. Ele bem vê, diz, que a expedição Citroën é um empreendimento sério e científico, o equipamento, os carros-lagartas,

as armas modernas — porque vocês estão armados, não é? — e a T. S. F. demonstram-lho. Sem dúvida que Citroën, que o marechal sabe ser um industrial célebre no Ocidente, quer abrir novos mercados? O Sinquião é um deles. A este propósito o marechal recorda, incidentalmente, a encomenda que fez a Point, alguns meses antes, de três carros-lagartas e de outros tantos postos de T. S. F. Ser-lhe-iam muito úteis actualmente, para combater alguns muçulmanos provocadores de agitações. Nada de grave, mas que pode, no entanto, comprometer a segurança da expedição francesa, de que o marechal, bem entendido, se sente responsável perante o mundo inteiro.

Não precisa de dizer mais, Point compreendeu: é toma lá, dá cá. A autorização para continuar em troca dos carros pedidos. Responde que os carros vêm a caminho. Citroën expediu-os de Paris e só os tumultos em volta de Khami retardam a sua entrega.

Interlúdio. Trazem chá, cigarros. Depois King recomeça. Quando fala duma expedição francesa, sem dúvida que comete um erro. Não se trata antes duma expedição sino-francesa?, inquire ele, acrescentando que ficou vivamente surpreendido ao saber da presença de sábios chineses entre os viajantes do comboio e mais ainda ao saber em seguida que esses sábios eram afinal militares e membros do Kuomintang.

Embora não seja perceptível qualquer receio na voz voluntàriamente amortecida e igual do seu hospedeiro, Point compreende qual é a sua preocupação. King conserva sistemàticamente o Sinquião num isolamento absoluto. A censura é total, toda a correspondência é examinada, o que parece perigoso é pura e simplesmente destruído. Como o são, sem excepção, todos os jornais, quer provenham da China ou de qualquer outro sítio. Nada passa a fronteira que não seja observado, peneirado. Mesmo os homens. É assim que se encontra em Urumtsi toda uma colónia de europeus, mais ou menos com residência vigiada, um engenheiro alemão, um missionário belga, um geólogo sueco, um botânico inglês, numerosos russos brancos. A sua única infelicidade foi terem, por uma razão ou outra, penetrado no Sinquião.

King desconfia particularmente de tudo o que vem da China, fonte de perturbações e de desordens. Deve, portanto, preocupar-se com a presença de políticos e de militares chineses: que vêm eles fazer ao Sinquião? Point responde que a presença desses homens lhe foi imposta. Se o marechal os retivesse em Urumtsi enquanto ele, Point, ia ao encontro de Haardt em Cachegar, isso não seria verdadeiramente uma catástrofe.

O marechal declara que ele próprio vai interrogar os chineses e deseja boa viagem a Point até Cachegar. A entrevista está terminada.

«Uf», pensa Point, «ainda assim não se passou muito mal, afinal de contas.» Mas quando, uma hora mais tarde, terminados os preparativos, se propõe deixar com Chauvet a casa que lhes tinha sido designada, dois soldados armados impedem-lhe brutalmente a passagem.

— Estou preso? — pergunta Point.

Se não está, parece. Proibição de sair, proibição de comunicar com quem quer que seja e impossível obter a mínima explicação. Com honras militares de manhã e prisão à tarde, o marechal King pratica o duche escocês.

Só três dias mais tarde é que Point consegue obter uma amostra de explicação, quando recebe a visita do Sr. Chen:

— É evidente que o senhor não está preso — diz-lhe este.

— E estas sentinelas diante da minha porta?

— Simplesmente para garantirem a sua segurança.

— Mas porque é que não posso partir?

— Sua Excelência quer falar consigo de assuntos importantes. Essas conversações podem ser demoradas. É preferível que os seus companheiros que ficaram em Turfan voltem sem tardar...

— Eles não sairão de Turfan sem minha ordem.

— Dê-lha!

— Não!

— Pense bem.

Os dias passam... Point, prisioneiro, não cede. Compreendeu que o marechal quer apanhar os carros e ele recusa-se a entregar-lhos em bandeja. Mas o tempo corre, cada hora que passa é uma hora perdida, enquanto Haardt avança para o local do encontro! Dez dias depois da chegada, Point não aguenta mais,

manda Chauvet a Turfan com um bilhete para Brull:

«Venham todos depressa a Urumtsi, mas não entrem na cidade; acampem fora dos arrabaldes.»

Três dias mais tarde, Brull e todo o grupo estão à vista de Urumtsi. A alguns quilómetros da cidade, vêem surgir a todo o galope um cavaleiro em mangas de camisa: Point, com as feições transtornadas, irreconhecível. Não perde tempo:

— Meia volta! Sigam-me.

Guia-os para um templozinho rodeado dum bosque, afastado da cidade.

— Esperava-os ontem à noite — diz ele a Brull.

— Temos doentes que nos atrasaram: três casos de disenteria graves e sobretudo Kégresse, com crise de apendicite.

— Tanto melhor — respondeu Point, com espanto do seu interlocutor. — Deitem-no no templo, debaixo da galeria... Penaud, mande tirar os rastros de todos os carros, os transportadores e as polias!

Penaud sabe o preço da disciplina. Manda cumprir a ordem sem fazer perguntas.

Mal terminou, surge, correndo, uma companhia inteira de soldados chineses, conduzida por um civil, o Sr. Chen, muito zangado:

— Sr. Point, saiu do seu quarto sem autorização!

— Não me disse que não estava preso? — responde o primeiro-tenente, que efectivamente tinha fugido pela janela.

— Sua Excelência exige que a expedição ocupe o local reservado para ela na cidade!

— Impossível. Alguns dos nossos homens estão gravemente doentes, intransportáveis.

O Sr. Chen vai verificar. No templo, deitados na sua cama de campanha, Nuret, Reymond e Remillier gemem em coro, o que é de partir o coração. Kégresse, esse, está lívido, com as narinas contraídas, suor na testa, sofre visìvelmente. O Dr. Delastre está junto dele. Vira-se para Chen:

— Preciso de gelo! Mandem-me trazer gelo.

O Sr. Chen está estupefacto. Fora do templo, no entanto, retoma o seu aprumo:

— Fique aqui, se quiser. Mas os carros devem ser levados para o interior da cidade!

— Impossível! — responde Point. — Estão fora de uso, tivemos de desmontar os transportadores para os examinar!

Desta vez Chen fica furioso. Sorri sem vontade e vai-se embora sem uma palavra. Só. Os soldados tomam posição à volta do acampamento: o grupo China está prisioneiro.

Duas horas mais tarde, Chen está de volta, triunfante: traz consigo dois mecânicos russos e o seu chefe: Gomerkine.

Muito grande, muito largo, muito gordo, Yvan Gomerkine é um dos homens mais ricos da Ásia central. Este russo misterioso é o confidente do marechal King, que lhe deu o monopólio do comércio das peles — em particular do *breitschwanz* — para todo

o território do Sinquião. Gomerkine é também proprietário da única garagem de Urumtsi. Aliás, não há geralmente senão um cliente: King, que possui 80 carros e nunca utiliza nenhum.

— Estes mecânicos vão montar de novo as vossas lagartas — anuncia Chen.

Mas o maciço Gomerkine aproxima-se dos carros, chama os seus dois homens, interroga-os. Volta-se para Chen:

— Impossível. Esta técnica é nova. Eles não a conhecem. Não podemos fazer nada!

É verdade? É mentira? E, se é mentira, porque é que Gomerkine toma o partido dos franceses? Ninguém o saberá nunca. Em todo o caso, de momento pelo menos, homens e carros ficarão aqui. Aliás, não ficam sós. São guardados à vista pelos soldados chineses, de baioneta calada.

— Que é que se passa? — pergunta Brull, quando os russos e Chen desaparecem.

— Vocês compreenderam — explica Point — que o marechal King cobiça os nossos carros-lagartas. Se se apoderar deles, adeus Expedição Amarela.

— Mas o marechal não pode ter-lhe dito isso!

— É evidente que não. Mas, sem o dizer, deu-mo a entender. Quanto aos pretextos oficiais, não faltam: temos connosco sábios chineses, alguns dos quais são políticos e militares, que introduzimos no Sinquião contra vontade do seu governante...

— Mas esse governante depende do Kuomintang, de que o Dr. Tsu, Yao e Tiao são os delegados!

— King não entra nessas considerações. É verdade que, se o Governo de Nanquim mandasse libertar-nos, ele seria, de facto, obrigado a fazê-lo. Doutra maneira arriscar-se-ia de mais. Mas o Governo de Nanquim não está ao corrente de nada. E, mesmo que estivesse, nada prova que as suas reacções nos seriam favoráveis.

Point nem supunha ter falado tão certo: o dia seguinte traz um Sr. Chen todo sorrisos, sob o seu imutável chapéu de coco. Vem avisar Point de que um telegrama referente a eles chegou de Nanquim: todos os passaportes e salvo-condutos da expedição Citroën estão anulados. O grupo Pamir já não está autorizado a entrar no Sinquião. O grupo China deve ficar à disposição das autoridades chinesas e será reconduzido para Pequim.

Tais são as ordens do Kuomintang. Foram provocadas por uma violenta campanha de imprensa dirigida por Ho e Chow, os «abandonados» do deserto de Gobi.

Como se isso não bastasse, o Dr. Tsu e os seus acólitos militares intrometem-se: recebidos pelo marechal King, explicam-lhe que seguiram Point ùnicamente para o vigiar e que as suas suspeitas estão agora confirmadas: viram o Dr. Delastre tratar rebeldes muçulmanos após a sua entrada no Sinquião (claro que não dizem que ele tratou indiferentemente chineses e chantus feridos), assistiram a uma entrevista secreta nas montanhas entre Point e o chefe dum grupo de muçulmanos.

— Aliás — acrescenta o Dr. Tsu —, vocês conhecem o itinerário do outro grupo: Síria, Iraque, Pérsia, Afeganistão, Cachemira! Só países muçulmanos! Os franceses, com certeza, estão ali para ajudar os muçulmanos a invadir o Sinquião.

Em plena revolta muçulmana, é uma acusação muito grave. O maquiavélico King aproveita-se disso para, primeiro, se desembaraçar dos delegados chineses. Agradece-lhes muito a sua dedicação. Doravante vai manter os franceses sob estreita vigilância. A presença do Dr. Tsu e dos seus não é, portanto, já necessária. King manda-os repatriar pelo Transiberiano, com muitas congratulações. Os pseudo-sábios chineses vão-se embora sem dizerem nada, felizes por escaparem sem perigo e salvando a face.

Em seguida, King envia o seu emissário Chen a Point, para lhe contar tudo aquilo e lhe fazer compreender que a melhor maneira de se livrar da acusação de conspiração com os muçulmanos seria pôr a sua T. S. F. e os seus carros à disposição do marechal.

Uma vez mais, Point responde como se não percebesse: é neutro no conflito do Sinquião, não trama nada nem com um nem com outro e os carros-lagartas não desempenharão outro papel senão aquele, pacífico, ao qual são destinados.

Mas, ao dar esta resposta, Point está bem perto de perder a coragem: o grupo China prisioneiro em Urumtsi, o grupo Pamir impedido de entrar no Sinquião, não há qualquer saída. E os dias passam, uns após outros, sombrios e tristes, sem trazerem qualquer

mudança à situação. Todavia, o jovem chefe recobra coragem. A primeira coisa a fazer é prevenir as autoridades francesas (e Haardt ao mesmo tempo) da posição desesperada em que se encontram os reféns de King. Como o fazer? O uso do posto de rádio é proibido, evidentemente. Está guardado dia e noite por soldados.

Point chama a conselho Brull e Penaud, com Kervisic, o radiotelegrafista, Conté, o mecânico responsável pelo carro T. S. F., e Carl, o arqueólogo, que desde a chegada a Urumtsi deixa crescer a barba loura, que apara em redondo. O problema é simples: como enviar uma radiomensagem sem despertar a atenção dos soldados? Quer dizer que é simples de perguntar, difícil de resolver. Para utilizar o rádio, é preciso fazer funcionar o seu grupo electrogéneo. Este faz um tal barulho que todos os soldados o ouvirão e verão também o cabo ligando o dínamo ao carro T. S. F.

— Tenho uma ideia — diz Conté: — porque não esconder o dínamo debaixo do carro e accioná-lo com o motor do mesmo? Bastaria ligá-los à polia do ventilador com uma correia...

— Pode fazer-se — considera Penaud.

— Boa ideia — diz Brull.

— Mas os soldados vão perguntar a si mesmos porque é que de repente nós pomos o carro em marcha — objecta Point.

— Para uma revisão mecânica — sugere Penaud.

— Difícil de acreditar — diz Kervizic: — é preciso panhar o aviso *Régulus,* da armada francesa do

Extremo Oriente. Ele está à escuta todos os dias, mas só à noite. Uma revisão mecânica de noite não pareceria muito normal.

— Faremos barulho para cobrir o do motor.

— Barulho, mas que barulho?

— Cantaremos, gritaremos!

— Organizemos uma grande festa — propõe Carl — com sessão musical; façamos que nos restituam o fonógrafo.

— Bravo! — aprova Brull —, e, se ouvirem o carro, diremos que é preciso corrente para os altifalantes.

— Mas a antena? — pergunta Kervizic.

— Como a bordo — diz-lhe Point —, no mastro! Se há uma festa, são precisas bandeiras. Poremos a antena ao mesmo tempo que as bandeiras, no mais alto choupo do acampamento.

Nessa mesma noite o quartel-mestre Kervizic trepa como um macaco ao cimo da árvore mais alta e fixa-lhe a roldana e a adriça. Conté desaparafusa a placa de duralumínio que separa o carro T. S. F. em dois: alojamento dos passageiros à frente, compartimento rádio atrás. Kervizic subirá pela frente e operará dentro do carro fechado.

25 de Julho. Uma data que conta. Para o grupo China, é deixa ou dobra. Todos estão informados e sabem o seu papel. Durante o jantar, Kervizic e Conté eclipsaram-se discretamente. Estão no seu posto, Conté ao volante, Kervizic com os auscultadores nos ouvidos.

Taparam todas as aberturas, para que nenhuma luz os denuncie.

Oito horas e trinta. Point dá o sinal e faz içar as bandeiras. No mesmo instante eleva-se na noite a voz quente e um pouco rouca de Lucienne Boyer [1], amplificada vinte vezes pelo altifalante:

«Parlez-moi d'amour, ah! redites-moi des mots tendres.»

O oficial chinês precipita-se:

— O que é isto? O que é isto?

— Uma festazinha — explica Carl.

— Porquê estas bandeiras, esta música?

— Para comemorar o centenário da terceira república francesa, meu caro! — responde o arqueólogo com orgulho.

O padre Teilhard de Chardin e Reymond estão perto do fonógrafo, mudam os discos. O altifalante está na outra extremidade do acampamento, com os homens do grupo que fazem de palhaços, sob a direcção de Carl, diante dos soldados chineses atraídos pelo espectáculo.

No carro T. S. F., cujo motor trabalha com suavidade, Kervizic, febrilmente, manipula o seu emissor: traço, ponto, traço, ponto, traço [2], dois traços, um ponto, um traço...

«Q. T. C., Q. T. C. [3], F. P. C. G. chama *Régulus*.»

[1] Célebre cantora francesa dos anos 30.

[2] Indicativo de começo de transmissão.

[3] Urgente, urgente!

Ouvi-lo-ão a mais de 6000 quilómetros dali? Várias vezes Kervizic emite a sua chamada, depois passa à escuta: nas ondas há atropelos, são vinte, pelo menos, a responder de Hong-Kong, Xangai, Tientsin, Xunquim, Hanói... o *Régulus*, o *Waldeck Rousseau*, todos os navios da frota francesa do Extremo Oriente! Cada vez que muda o comprimento de onda, Kervizic capta um novo indicativo. Então torna ao manipulador e, tão depressa quanto a mão pode emitir, envia esta mensagem:

«Prevenir Legafrança Pequim estamos imobilizados Urumtsi. Pedimos intervenha para que sejamos autorizados enviar três carros Cachegar para trazer grupo Haardt. Governador ameaça requisitar carros. Tenho pessoalmente estado prisioneiro dez dias. Victor Point.»

Kervizic terminou. Mas pensa, de súbito, que o quartel-general de King possui um receptor e pode interceptar as mensagens. Então acrescenta: «Escutam-nos, mandem a mensagem para o ar.»

Mandem a mensagem para o ar quer dizer: emitam doravante sem esperarem o meu indicativo de confirmação de escuta. O quartel-mestre espera que em Urumtsi não compreendam nem o calão nem as expressões dos senfilistas.

...«Parlez-moi d'amour.» O padre Teilhard pôs muitas vezes o disco no prato do gira-discos. Carl e Penaud, ternamente enlaçados, dançam com olhos em êxtase. Enquanto Lucienne Boyer desfia na noite azul

os seus longos soluços de amor, uma sombra desliza para junto de Point: Kervizic.

— Mensagem transmitida, meu capitão!

Estes franceses são loucos, pensam os soldados chineses.

8

COMBATE CONTRA O HIMALAIA

A 1300 metros de altitude, sob os ventos do Himalaia, a cidade de Shrinagar banha-se na frescura. Ela oferece aos Britânicos relvados como os da pátria, percorridos por veios de água cintilante.

Para o grupo Pamir, não há trinta e seis maneiras de passar da Índia para a China. Há três, das quais uma boa, pela pista de Ghilghit. Das outras duas, uma é rigorosamente proibida aos estrangeiros, a outra obriga a um itinerário que sobe a mais de 6000 metros. Antes mesmo de ter iniciado a subida, Haardt bate-se já com o colosso que limita o horizonte: o Himalaia. O coronel Vivian Gabriel não é nada encorajador:

— A pista de Ghilghit só está aberta quatro meses por ano. Fica encravada no flanco do precipício, apresenta gargantas a cinco mil metros. Só é praticável a pé ou a cavalo, e... ainda assim! Com os vossos carros, não passarão.

Haardt pensa em todo o material que é preciso transportar até Cachegar, se se quiser em seguida afrontar a Ásia central com algumas probabilidades de êxito.

— A cavalo, quanto tempo é preciso para chegar a Cachegar? — pergunta ele.

— Quarenta e cinco dias, se tudo correr bem. Mas, quer partam a pé, quer a cavalo, precisam de levar, em víveres, vestuário, etc., quinhentos quilos de bagagens por pessoa. Vocês são vinte e três, isso dá onze toneladas e meia de carga. Um carregador aguenta trinta quilos, um cavalo sessenta. Vocês têm, portanto, de partir com quatrocentos homens ou duzentos cavalos de carga. E ainda os cavalos de sela. Sem contar com a coluna de reabastecimento, cerca de duzentos e cinquenta homens mais, porque não encontrarão nada que comer nas raras aldeias por onde vão passar.

— Isso dá uma imensa caravana — calcula Haardt.

— Esperem, não é assim tão simples: Cachemira apenas autoriza uma caravana limitada a cinco europeus. Seria, portanto, necessário dividir o vosso grupo em quatro partes, com partidas escalonadas a oito dias de intervalo.

— Bem, nós dividiremos... Mas não posso abandonar os meus carros. Partiremos, pelo menos, com uma parte deles. A Expedição Amarela é uma expedição automóvel, utilizaremos cavalos, mas também aqueles que estão nos nossos motores!

— Impossível! Completamente impossível!

— Onde houver força de vontade há um caminho — responde Haardt.

Ele quer ver. No dia seguinte parte em reconhecimento para a montanha, com Ferracci. À volta dos dois homens montados em pequenos cavalos isabel, de cauda e crina agitada, os montes do grande Himalaia elevam-se, todos lanças elevadas, como um exército de gigantes imóveis. A montanha é jovem, agressiva, rude. Por cima dos pinhais multiplicam-se os corredores de avalanche, uma camada crespa e mal penteada, de entulho e de pedras móveis. O solo está podre, pernicioso. As encostas descem, brutais. Os abismos escondem quedas incomensuráveis, portas do Inferno. Além, alcandorada entre as nuvens que atormentam os picos e o deslizar esbranquiçado duma torrente nas suas gargantas, a estrada serpenteia, minúscula.

Ferracci salta do cavalo, enfia a gorra com gesto resoluto, aperta o cachimbo apagado entre os dentes e tira do blusão um metro dobradiço. Mede a largura da pista, como já fez várias vezes, desde a parede rochosa até ao precipício.

— Quanto, Ferracci? — interroga Haardt.

O chefe dos mecânicos suspira:

— Um metro e trinta, Sr. Haardt.

A distância duma roda à outra dos carros-lagartas é de um metro e quarenta!

Ferracci enche o cachimbo, cerrando os dentes:

— Afinal só faltam dez centímetros. Achá-los-emos, Sr. Haardt. Passaremos!

Com o risco de quebrar os ossos, aproxima-se do abismo e bate com a bota no rebordo do caminho,

que se esboroa imediatamente. Ferracci abana a cabeça:

— É papelão! Malvada estrada!

Contempla as curvas que se perdem a seus pés entre os meandros rochosos.

— E a inclinação, Sr. Haardt, bem viu: declives a quarenta por cento, ou mais! Ora, deixarei cá o meu cachimbo, mas prometo-lhe que passaremos!

Haardt sorri. Ele sabe que Ferracci fará mais que o impossível, que, se fosse preciso, reconstruiria a montanha a seu jeito.

— Passaremos!

A aposta é grandiosa, à medida do desafio da natureza, à medida da coragem destes homens.

De volta ao acampamento de Shrinagar, Haardt explica a todos o seu plano de campanha: cindir o grupo em três elementos:

1) Um elemento avançado partirá a 2 de Julho. Compreenderá Hackin, Iacovleff, o engenheiro de som Sivel e De Vassoigne, que, com uma equipa de carregadores, reconhecerá as partes perigosas e as ajeitará o melhor que possa;

2) Dez dias mais tarde partirá o segundo elemento: Haardt, Pecqueur, Williams, o Dr. Jourdan, o operador Morizet, o cozinheiro Gauffreteau, Ferracci, quatro mecânicos e dois carros-lagartas. O coronel Vivian Gabriel acompanhá-los-á. A sua experiência é preciosa: conhece a região há vinte anos;

3) Dez dias depois deles partirá o último elemento: Audouin-Dubreuil, Le Fèvre, Sauvage e Laplanche, com o seu posto de T. S. F. de campanha. Assegurará a ligação entre os dois primeiros elementos e o acampamento de base de Shrinagar, onde ficarão Goerger e o radiotelegrafista Schuller, com o posto emissor-receptor principal. Goerger liquidará as questões financeiras e repatriará para França o resto dos mecânicos e o material que não se leva.

— Porque — prossegue Haardt —, antes de lhes pedir esforços, vou pedir-lhes para fazerem sacrifícios: temos de reduzir as nossas bagagens. Trezentos quilos por pessoa, em lugar de quinhentos. Separem-se do necessário para só conservarem o indispensável em víveres, vestuário, cama, acampamento, ferramenta...

Perante a enorme quantidade de objectos que a missão transportou durante 5500 quilómetros, desde Beirute, a tarefa de cada um revela-se árdua. Não apenas é preciso eliminar impiedosamente muitas coisas, mas ainda é preciso arrumar o que resta em caixas rígidas de couro lavrado, os *yakdans,* que serão transportados por cavalos de carga. Audouin-Dubreuil mantém algumas discussões animadas com Ferracci, muito susceptível quanto às suas responsabilidades de chefe mecânico. Certas peças de sobresselentes deverão ser transportadas às costas de homens.

Gauffreteau resmunga, contando e recontando as suas rações reduzidas.

— É talvez o momento de abandonar as queridas latas de sardinhas que tu nos serves regularmente todos os dias, há quatro meses, ao pequeno-almoço e ao almoço! — diz-lhe Cécillon.

— Far-te-ei comer *paddy* e só *paddy!* — responde Gauffreteau com raiva. Acepipes: *paddy;* carne: *paddy;* queijo: *paddy;* sobremesa: *paddy,* e, se tiveres ainda fome, poderás sempre comer um pouco de *paddy!*

À perspectiva de não comer mais nada senão esse arroz ordinário e pegajoso, não descascado, Cécillon faz uma careta.

A 2 de Julho, dia da partida do primeiro elemento, chove. Vinte carregadores da aldeia montanhesa de Gourai, quinze cavalos de carga, póneis e os cavalos de sela sacodem a cabeça sob a tempestade. Ainda é de noite. Hackin, Iaco, Sivel, De Vassoigne, apertam um após outro a mão de Haardt, saúdam com um gesto os seus camaradas reunidos e saltam para a sela. Já não se vê a montanha afogada no nevoeiro.

Chove sem interrupção de 2 a 6 de Julho. Haardt olha para o céu como se estivesse nas suas mãos poder secar as monstruosas nuvens negras que derramam sem parar as suas cataratas. O caminho deve abater sob este dilúvio. Os dois carros-lagartas do segundo escalão passarão?

A 7 de Julho, o rio invade o acampamento, que é preciso evacuar. As notícias que chegam pela rádio de Ghilghit são alarmantes: o estado das pistas é desastroso, estão escavadas pelas torrentes, vários desabamentos bloqueiam a passagem.

Todos os dias, Haardt recebe avisos:

— Renuncie! O tempo não é propício. Vocês correm para o desastre. O vosso projecto é impossível!

Mas Haardt resiste. Ao lado do seu adjunto Audouin-Dubreuil, redondo, razoável e prudente como Sancho Pança, ele é como D. Quixote: direito, inflexível, teimoso. Procura realizar o seu ideal e nada o fará dobrar. Se cair, levantar-se-á e impor-se-á, mais obstinado que nunca.

A 10 de Julho recebe uma radiomensagem de Hackin: a garganta de Burzil, a 4200 metros, esteve prestes a engolir a sua caravana, os cavalos enterravam-se até ao peito na neve fresca, cuja camada ultrapassa os 6 metros nas concavidades.

Mas a chuva cessa como tinha começado, bruscamente. Toda a gente trabalha. É preciso carregar três chalupas que devem transportar as bagagens pelo rio até Bandipur, onde as esperam De Vassoigne e os seus carregadores gurais. Deixaram Hackin no *relais* de Astor, para descerem de novo em busca de Haardt.

Por fim, a 13 de Julho, ao romper do dia, o grosso da expedição deixa Bandipur, para onde Ferracci tinha partido à frente, com os dois carros-lagartas. O grupo ataca a subida mais dura do mundo, a pé, a cavalo... e de carro!

Pela estrada ainda alcatroada desfila a impressionante coorte dos cinquenta cavalos e póneis carregados de baús, de caixotes, de fardos de forragem. Atrás deles, outros tantos cules, com as costas vergadas sob os trinta quilos de carga, a nuca esticada pelo esforço, que se seguem em fila como formigas tenazes. Os gurais, fortes, pacientes, incansáveis, alongam o

passo, com as suas pernas nervosas. Endurecidos na escola da montanha, vão, sem um desfalecimento, ligar os músculos sob andrajos de lã grosseira, até à distante aldeia de Astor, 250 quilómetros de alta montanha, nunca abaixo de 2500 metros de altitude.

As ferraduras dos cavalos arrastam filamentos de bruma, a sua boca atira bafos mornos à face do Himalaia. Nas volutas da estrada, os cavaleiros balouçam-se no movimento contínuo das garupas. Haardt não se volta. Haardt não se volta nunca. Aldeãos madrugadores patinham na lama dos arrozais, para fazerem crescer esse *paddy*, que se vende a rupia cada cinco quilos. Mas os camponeses preferem o seu vale. Só sentem desprezo por aqueles cules que passam. Os cules pagam-lhes na mesma moeda.

A 5 quilómetros, quando muito, de Bandipur acabou-se o alcatrão. A estrada, no entanto, não oferece dificuldades até Tragbal, primeira etapa. Ferracci adiantou-se com os seus dois carros-lagartas. O fiel Cécillon conduz o *Escaravelho de Ouro*, o «carro do patrão». A seu lado, Corset, cujos olhos riem sempre. No outro carro, Normand, mais entusiasta que nunca, acha que «a vida é bela». Sente-se orgulhoso por ter sido escolhido para formar equipa com o grande e plácido Leroux. O seu carro-lagarta leva a sigla de Audouin-Dubreuil: o *Crescente de Prata*. Todos os cinco vão calados. Ferracci faz farfalhar o seu inseparável cachimbo. Os motores roncam. Por cima dos arrozais, as florestas amontoam sobre elevadas escarpas as massas negras e cinzentas dos pinheiros

e dos cedros de Cachemira. É como uma pele de urso, com cheiros selvagens, espessa, impermeável e tenebrosa. Afloram-na algumas nuvens, prendem-se nela, nela se desfiam, para, num rasgão, mostrarem uma nova acumulação de rochas e de cones de esvasamento. Por detrás deles, a Índia, o que dela resta na curva da estrada, uma imagem indecisa, algumas recordações entre aquelas que se esfumam, dia após dia, desde que a viagem dura. Os espíritos são muito mais solicitados por aquilo que vai passar-se agora. Também os viajantes, reunidos para passarem a noite em Tragbal, só pensam no segundo dia de montanha.

De novo, é uma fila de animais e de homens que se estende, minúscula, no infinito de pedra. Os carros-lagartas abrem o caminho. Avança-se... Pára-se. Haardt percorre a coluna. Encontra os carros-lagartas, à frente, parados numa curva do caminho aparentemente intransponível. Ferracci tirou para fora os macacos e os mecânicos atarefam-se à volta dos carros, fazem-nos escorregar com precaução.

— Levanta um pouco mais! Estou a meter o calço. Pronto! Avança devagarinho!

A manobra dura bem um quarto de hora. Pedra a pedra, os rastros das lagartas mordem o caminho. Como enormes lagartixas sobre uma muralha monstruosa, os dois carros progridem ao longo da parede vertical.

— Não olhe para baixo, patrão. Fie-se em mim!

Ferracci sabe que Haardt se esforça por suportar, sem o deixar transparecer, uma incurável vertigem.

Assim até Coragbal, em cada viragem, em cada obstáculo, os cavalos chocam com os carros parados e alteram a cadência dos homens. Mas avança-se.

O corso Ferracci não é, está longe de ser, um modelo de paciência. A sua primeira ponte dá-lhe oportunidade de se exteriorizar. Há duas horas que os cavalos descarregados pastam num prado à beira duma torrente de margens escarpadas. Os carregadores, sentados nos calcanhares, conversam na sua língua, o indostano. Causa desta paragem: uma pontezinha de madeira. Suspensa, aérea, frágil, atravessa uma torrente por cima duma ravina de 30 metros. Poderá ela suportar as duas toneladas de cada carro que Haardt acaba de mandar descarregar? Pecqueur observa a ponte, faz cálculos. O excitado Ferracci impacienta-se e volta-se para Haardt:

— Vamos, patrão?

— Vamos! Mas sem nenhum homem no carro, é muito perigoso. Despachem-se.

— Cécillon, Corset, Normand, Leroux! Cabo e cordas!

Puxado do outro lado pelos gurais e pelos mecânicos, o *Escaravelho de Ouro* desliza por cima do vazio, içado por 30 metros de cabo de aço. De repente, no meio da ponte, imobiliza-se! A direcção, bloqueada, no entanto, prèviamente, virou, uma roda roça contra a frágil guarda. Sem compreenderem, os gurais teimam em puxar. A madeira começa a gemer.

— Parem! *Porca lege!* Stop! Stop! *Porcu mundaccu!* [1]

Mas as pragas corsas não têm qualquer efeito sobre os gurais.

— Um homem ao volante, depressa! — grita Ferracci, e, ao mesmo tempo, precipita-se para o *Escaravelho de Ouro,* que periga por sobre o abismo. Num segundo está ao volante, endireita as rodas. Nunca ninguém faz o trabalho melhor que nós próprios.

Cécillon empalidece, grita desesperadamente: — Chefe, chefe, volte! — Estimula os gurais, que por fim levam para a outra margem o carro e o seu corajoso condutor, desbobinando todas as pragas da sua ilha natal.

Uf!

— É Bonaparte na ponte de Arcole!— aprecia o Dr. Jourdan.

Ferracci cora com o cumprimento e anuncia:

— Agora é a vez do *Crescente de Prata!*

É a primeira ponte. Há mais quarenta e quatro antes da garganta de Kilik. Aperfeiçoar-se-á o método: cordas presas ao volante vão permitir guiar de longe o carro.

Sete pontes, 100 quilómetros: a caravana caminha há cinco dias. Os gurais preparam as acrobacias dos carros-lagartas, retiram as pedras antes da passagem e recomeçam o seu duro e interminável transporte.

---

[1] Que porcaria de lei! Que desgraça de mundo!: pragas corsas.

Depois da garganta de Radjingan, a 3590 metros, e a aldeia dos gurais, fica a garganta de Burzil, quase tão alta como os mais altos Alpes: 4208 metros.

A pista desaparece debaixo da neve, escondendo as armadilhas das fendas. Os cavalos passam, vacilando ante o perigo, com o olhar louco, mas a ferradura firme. Alguns são engolidos por um buraco e desaparecem até às ventas na brancura dissimuladora. Ferracci manda sondar a espessa camada gelada, à frente dos carros-lagartas. Passo a passo, sob as suas ordens, os gurais abrem um caminho, sobre o abismo, acumulam a neve espessa. Os carros-lagartas metem-se por ele em primeira sobremultiplicada. Trepam a 1 quilómetro à hora, o ar rarefeito faz-lhes perder 50 % da sua potência. Os motores resfolegam. Os homens sofrem sob um sol que os esmaga, com os pés gelados, a cabeça em fogo.

— Pára, Normand! Estamos a escorregar para o lado! — exclama Leroux.

O declive é de 45 % sobre o caminho, inseguro, que está a ponto de ser esmagado pelas toneladas do *Crescente de Prata.* O carro fica, por milagre, bloqueado sobre um montículo de neve, meio suspenso sobre o vazio. Torna-se necessária uma equipa de gurais para fazer, ao longo da subida, um levantamento do gelo, a que se agarram os rastros. Os carros tornam a andar patinando, derrapando. Os motores resfolegam cada vez mais. Para os impedir de escorregarem no declive, seguram-nos aos lados com cordas, que os carregadores puxam. E isso dura doze horas, durante

as quais o abismo, em baixo, parece espreitá-los, aberto, insaciado.

Para a frente, mais alto, o mais longe possível!

Tal é a palavra de ordem geral. Cada gesto é uma vitória, cada esforço é um recorde, neste percurso inverosímil, em que os carros-lagartas traçam a via do progresso.

É a primeira vez que carros atingem uma tal altitude em toda a história do automóvel. Orgulhosos, os mecânicos, mas também esgotados! Pedem para acampar no cume do Burzil. São seis horas da tarde do 18 de Julho de 1931. É a conclusão duma façanha não igualada no mundo inteiro. Mas o risco duma tempestade de neve, que a varreria como uma palhinha, empurra a caravana para a longa descida que começa: 1000 metros de desnível.

Alguns quilómetros depois de Godai, o carro-lagarta da frente avança a 5 quilómetros à hora raspando a muralha; a pista, a 2000 metros de altitude, é suficientemente larga para o carro. De repente, um estrondo de rochas que rolam. As enormes pedras da parede de sustentação cederam. Centenas de metros cúbicos resvalam para o precipício. Sob a lagarta esquerda do *Escaravelho de Ouro,* suspenso como um animal pelas garras anteriores, o vazio. Cécillon transpira abundantemente, com as mãos crispadas no volante. Não pode ver nada, apenas sentiu o solo fugir-lhe e o carro inclinar-se perigosamente.

— Em que é que eu estou assente? — grita ele.

— Em nada! Não te mexas, sobretudo não te mexas!

O menor movimento pode atirar o carro para o abismo, 200 metros a pique.

Ferracci não perde tempo: arma-se um guindaste. O *Escaravelho de Ouro* é agarrado, sòlidamente estivado. Lentamente, delicadamente, com mil precauções para que não se afunde ainda mais o terreno minado pelas chuvas, o carro é puxado, arrastado até um solo mais sólido. São precisas cinco horas de esforços, cinco horas de angústia, para o salvar. Então, esgotado, trémulo, arrepiado, Cécillon abandona-se. Tem direito a descansar! Corset substitui-o, até Astor, encarrapitada simplesmente entre dois picos, indiferentes à ínfima agitação dos seus seiscentos aldeãos. Magros campos de trigo neste deserto de rocha são os únicos recursos da região. A expedição é aí acolhida ao som das flautas e dos tambores locais.

— Tu mereceste bem uma serenata de honra — diz, sorrindo, Corset a Cécillon.

Antes de Astor, a pista abateu. Depois, não se sabe muito bem o que resta dela. O troço Astor-Dachkin conta 40 quilómetros de fama sinistra. Os próprios póneis aguentam-se nela com grande dificuldade.

— Se, por um milagre inexplicável, vocês chegarem a Astor — diziam os peritos de Shrinagar —, depois, não poderão ir mais longe. Não é humanamente possível.

As encostas são tão pronunciadas, as curvas tão apertadas, que as equipas de carregadores de Astor que substituíram os gurais têm de segurar à mão os carros para os impedir de se esmagarem no abismo. Não é tudo: blocos de rochas obstruem a pista. Os olhos de Corset já não riem, medindo o obstáculo: lançam chispas. Então, de torso nu, o atlético Corset e o colosso que é Leroux pegam cada um num pesado martelo e atacam as rochas. Corados pelo esforço, soprando, resmungando, estes titãs atacam a própria carne da montanha. A sua coragem estimula a equipa dos carregadores. Todos trabalham com ardor. Passa-se.

Mas mais adiante é um rochedo enorme que corta a estrada.

— Este, não damos cabo dele com os martelos — comenta Leroux.

— Dinamite! — decide Haardt.

Normand encarrega-se disso. Recuam-se os carros, abrigam-se. Normand acende a mecha, volta correndo... A pedra deslocada cai em metralha. Passa-se.

E isto continua. Um dia inteiro de luta incessante. É uma das médias mais lentas efectuadas até agora: 6 quilómetros em cinco horas.

À noite, no bivaque, os homens estão mortos de fadiga. Têm fome.

— O que é que nos serves, Gauffreteau? — O cozinheiro adianta-se, envergonhado, muito pálido:

— Devo ter arrumado mal as provisões, os caixotes caíram no precipício durante o trajecto.

— O quê? — explode Ferracci. — Que é que isso quer dizer?

— Isto quer dizer que já não há mais nada para comer — confessa o cozinheiro.

— Como mais nada, absolutamente nada?

— Sim; restam picles — termina Gauffreteau, lastimosamente.

Quatro dias. Quatro dias de esforços a todo o instante sem nada para comer senão picles! Sem nada para beber senão chá, cuja água o Dr. Jourdan manda ferver durante vinte minutos, contados pelo relógio. Ferracci, apesar da fadiga, está louco de raiva:

— Vou comer o Gauffreteau! — ruge ele.

— Isso não dá uma refeição — comenta Normand —, avaliando com o olhar o esquelético cozinheiro.

A penar sob o sol, sem nenhum alimento, os homens perdem as forças, esgotam-se.

— O cavalo cansado, abatam-no! — ordena Haardt no quarto dia.

— Por fim carne fresca! — alegra-se Cécillon.

Abate-se o animal com um tiro de revólver, Leroux parte-o em bocados, Gauffreteau cozinha-o e serve-o.

— Querem picles a acompanhar? — pergunta inocentemente.

Têm de segurar Ferracci.

Um novo obstáculo espera a expedição: a pista desapareceu. Não há mais. Um formidável resvalamento de terreno apagou-a. Vê-se, 300 metros mais

abaixo, um monstruoso montão de rochas e de terra, o autor da maldade.

Haardt e Ferracci entreolham-se, consternados.

— Cem metros para saltar! — considera Haardt.

— Saltá-los-emos, Sr. Haardt! — afirma tranquilamente Ferracci.

— Teremos de desmontar completamente os carros.

Teremos. Temos: desmontam-se peça por peça, classifica-se cuidadosamente cada peça, cada cavilha. Não podem enganar-se!

Faz um calor abrasador. Pouca sombra, os raios de sol batem impiedosamente na rocha.

As peças desmontadas esperam a boa vontade dos carregadores. É o momento que estes escolhem para fazer greve. Não têm mais forças, depois destas provas desusadas... A passagem é muito perigosa, mesmo para um cavalo ou um homem sem carga... Eles não são em número suficiente... Os salários são muito baixos... Eis o que se tira das palavras intermináveis que o coronel Vivian Gabriel troca com eles.

Haardt concede-lhes de boa vontade um prémio de risco: 2 rupias por homem. Pecqueur volta a Astor para buscar reforços. Precisarão de cento e cinquenta homens, à razão de 10 quilos de carga por cada um, para vencerem a infernal barragem. Cento e cinquenta homens que fazem vaivém, apalpando com precaução cada centímetro do terreno friável, cento e cinquenta homens às costas dos quais, durante doze horas de trabalho ininterrupto, Corset e Leroux acomodam

peças de mecânica — oh!, quão inestimáveis! —, enquanto Cécillon e Normand as recebem do outro lado do buraco e as reagrupam metòdicamente por ordem. Nada perder, nada misturar, conservar a calma. Um dia mais de trabalho encarniçado para tornar a montar os carros-lagartas.

— Não é esta malvada estrada que dirá a última palavra! — diz Ferracci enraivecido.

Os carregadores já partiram com os cavalos e os cavaleiros.

— Vão, vão, já os apanhamos — resmunga Ferracci entre dentes.

O excitado mecânico tomou raiva aos cavalos.

— Tudo está feito para eles, neste país. «Eles» não podem admitir que haja em breve carros por todo o lado.

— Não é para já — replica Cécillon. — Quem poderia construir verdadeiras estradas aqui? Os Ingleses não precisam delas. Foi muita sorte terem-nos deixado a via livre!

Durante cinco dias, a expedição estende-se sobre quilómetros. Os carros-lagartas percorrem em dezoito horas 8 quilómetros de viragens ininterruptas.

Em Dachkin, 1700 metros, Haardt passa revista às suas tropas estafadas:

— Como vai isso, Morizet?

— Muito bem, Sr. Haardt, vai indo! — responde o pobre cineasta, com as pernas a tremer. Arranjou uma disenteria que não o larga desde Astor.

Haardt chama Ferracci à parte:

— O moral dos seus homens, Ferracci?

— O moral é bom, a estrada é que desapareceu, patrão! — responde o corso, melancólico.

Haardt pensava primeiro naqueles que sofriam mais. Por sua ordem, às refeições, os mecânicos eram sempre os primeiros a ser servidos. Todos os dias ele toma a sua refeição com cada um deles. Nas raras vezes em que há vinho, se não há que chegue para todos, vai para os mecânicos. Mas Haardt não brinca com a disciplina: depois de uma etapa particularmente fatigante, Cécillon e Corset tinham decidido «tomar uma banhoca» numa torrente próxima, para se lavarem, apesar da temperatura glacial da água. Chegaram ao jantar com um quarto de hora de atraso.

— Sirvam a cada um meia salsicha de Francoforte e um copo de água — disse Haardt a Gauffreteau.

Declarou aos mecânicos que exigia que todos estivessem a horas às refeições. Um pouco mais tarde, chamou Gauffreteau à parte e pediu-lhe que lhes desse de comer normalmente e cumprimentou Ferracci pelos seus homens, que ainda tinham coragem para abluções na água gelada depois dum dia tão duro.

Em Doian, Pecqueur, como em todas as aldeias grandes, refrescou as suas equipas de carregadores com novos recrutas. Williams, que rebentou o seu pónei (qualquer brincadeira a este respeito é de evitar), contenta-se, fleumàticamente, com escolher outro, mais robusto.

Sobre a região abateram-se tempestades, arremes-

sadas com fragor dum vale ao outro. Quais não vão ser os estragos na estrada?! Tal como já fez várias vezes, Haardt parte para fazer o reconhecimento da etapa.

— Vocês virão ter comigo — diz a Ferracci, ao partir.

Uma ordem é uma ordem. Mal o patrão desapareceu, Ferracci dá aos seus quatro mecânicos o sinal da partida. Então é o ataque das moscas. Normand dá palmadas nas faces, nos braços, Cécillon fica de mau humor, Leroux franze as espessas sobrancelhas, Corset faz redemoinhos com o lenço. Trabalho perdido: as moscas das areias atacam! Manobra para as fatigar. A fornalha do meio-dia torna-as loucas. Nada as repele, nem os gritos, nem os gestos enraivecidos dos cinco homens, nem a espessa máscara escorrendo suor, que o pó cola nos seus rostos cavados.

— O meu carro por um copo de cerveja! — sonha Cécillon em voz alta.

As horas passam num pesadelo. Os heróis arrastam-se num dédalo escaldante de viragens apertadas que desembocam em ladeiras instáveis. Os caminhos estão podres. É preciso refazer, com os meios de bordo, 500 metros de percurso. Deslocação. Aterro. Padejamento. Cada metro é ganho com esforço e perigosamente.

— Porque é que o patrão quer que o sigamos com os carros-lagartas sem os carregadores? — pergunta Cécillon, que as queimadelas do sol disfarçaram de chefe índio.

— Não vale a pena perguntar. Faz-se o que ele pede. Seguramente, tem as suas razões — responde Ferracci limpando a testa.

Há oito horas que o *Escaravelho de Ouro* e o *Crescente de Prata* lutam com obstáculos. Os seus passageiros estão irreconhecíveis, barbudos, sujos, com os olhos encovados e febris, os lábios gretados.

De repente, Ferracci estremece. A voz de Haardt ressoa-lhe por cima da cabeça:

— Você, Ferracci! E com os carros!

Uma curva apertada liga à estrada sobranceira ao *Escaravelho de Ouro*. Contra o céu que escurece, a silhueta de Haardt inclina-se sobre o pescoço do cavalo. Ele apeia-se e vem ao encontro do seu chefe mecânico.

— Eu tinha-lhe pedido que fosse ter comigo... mas a cavalo, ora esta!

Uma espécie de humidade fez-lhe brilhar o olhar. Que homens!

— Ora!, patrão, está feito, está feito! — resmunga Ferracci, que se sacode, intimidado pela emoção.

— Hoje ou amanhã... — grita Cécillon, também com a garganta apertada.

— Amanhã poderiam ter a ajuda dos carregadores. Vocês atropelam todas as minhas previsões!

Haardt não pode acrescentar mais nada. Pensa no trabalho que estes cinco homens tiveram de realizar, na sua dedicação sobre-humana, nos riscos que aceitaram, sós a contas com a montanha, nas suas enormes máquinas, quando um cavaleiro teria hesitado em par-

tir sem escolta... a menos que se chamasse Haardt! Amanhã, voltará em busca do resto da expedição.

— Estes homens vão aguentar-se até Ghilghit? — pergunta Haardt a Pecqueur e Vassoigne, olhando para os miseráveis carregadores de Astor. Há dois dias que saíram de Doian, deram provas de que não estão aptos a esquecer. A natureza parece ter enlouquecido, cataclismo, confusão alucinante. Com todo o seu poder incalculável, a terra esmagou o granito, que reflui para o espaço, levantado como uma enorme cicatriz inchada. Que são, nestes remoinhos de pedra, alguns homens inábeis em cima dos seus pesados engenhos? Que são as mãos humanas para conterem esta fúria mineral? E, todavia, ninguém cede, nem os companheiros da Expedição Amarela abafando com falta de ar, nem os pequenos cules, que contarão em breve esta aventura aos serões na sua aldeia.

Uns quatro dias mais, a empurrar, a puxar, a revolver com pás. Quarenta e nove curvas em gancho, com o risco de ir quarenta vezes parar ao precipício! O incrível é quotidiano: agarrando-se, trepando, escorregando, derrapando, tornando a agarrar-se, içados por talhas presas aos cabos, os carros-lagartas avançam sempre. E depois, quase sem transição, é o encantamento do vale do Indo, o grande rio da Índia que nasce no Tibete. Aí os trigos estão maduros e o linho está em flor; damascos rechonchudos, maçãs vermelhas, enfeitam as árvores. Aí há água, água por toda a parte!

A 4 de Agosto de 1931, com a pintura esfolhada, carroçarias amolgadas, motores trabalhando no máximo há 1200 horas, os carros-lagartas entram em Ghilghit e os homens da Expedição Amarela na lenda.

Haardt está na tenda. Há cinco minutos que ele lê e relê um telegrama que o residente inglês de Ghilghit lhe mandou levar. É uma mensagem de Audouin-Dubreuil: Laplanche captou o S. O .S. desesperado enviado a 25 de Julho por Point, prisioneiro do marechal King em Urumtsi.

O rosto de Haardt é impenetrável, duro. No momento do seu mais completo êxito, iria ele conhecer a amargura da derrota? Aperta os maxilares. Com a testa apoiada na mão, medita, recolhido, ausente. Tem de tomar uma decisão. Não partilhará com ninguém essa responsabilidade.

— Pecqueur, faz o favor de me enviar Ferracci?

Pecqueur apressa-se, preocupado. Não gosta daquele vinco que deforma o sorriso de Haardt.

Ferracci penetra sòzinho na tenda, espantado, interrogativo. Vê diante de si aquele que sempre viu na vanguarda, invencível, imperturbável. Vê que empalideceu, que está sucumbido.

— Ferracci, vamos separar-nos.

— Porquê, Sr. Haardt, está tudo em ordem, podemos continuar.

— Ferracci, o tenente Point está prisioneiro dos Chineses em Urumtsi. Tenho de ir libertá-lo o mais depressa possível. Com os carros não podemos ir de-

pressa. E para que serviria expor-vos no Caracórum e na garganta de Kilik? O Sinquião está fechado. Acabou-se, Ferracci: nada de riscos inúteis.

Ferracci fica como se tivesse levado uma sova. Sai da entrevista com a cabeça a zunir, caminhando como um autómato em direcção aos seus dois carros heróicos. Eles esperam, sempre prontos, apesar dos milhares de quilómetros. Nunca, em todos os sentidos da palavra, se enterraram. Ferracci contempla-os, acaricia-os desajeitadamente, como velhos animais domésticos de que nunca teve de se queixar. Eis acabada «a sua» Expedição Amarela. Podia fazer mais. Cécillon, Corset, Normand, Leroux, tê-lo-iam seguido até ao fim do mundo. Para eles também se acabou; os seus camaradas perdidos no terrível Sinquião em guerra! Os mecânicos fazem todos a si próprios a mesma pergunta. Que fazer?

— Obedecer — responde Ferracci, com a morte na alma. — Desmontar, abandonar as primeiras linhas, voltar a França com um dos carros, ficando o outro em Ghilghit [1] como «recordação», testemunho permanente duma epopeia mecânica que não terá equivalente, como não tinha tido precedente.

Ferracci não dormiu naquela noite. Está na primeira fila com os seus homens, para saudar Haardt uma última vez. Uma modesta manhã branca, como tantas outras. Os cavalos impacientam-se, os carregadores desaparecem um a um no nevoeiro. Direito na sua montada, que estende a cabeça para a coluna em

[1] Ainda lá se encontra.

marcha, Haardt, ele, que nunca se volta, olha ainda durante um momento para os companheiros que ali deixa. Mas já vai a pensar nos outros, nos do grupo China. Que fazem? O que se passa com eles? Faz uma última saudação com a mão e põe o cavalo em marcha, confunde-se lentamente com a bruma que os primeiros raios do levante douram. Uma nuvem negra vem do horizonte como uma ave sombria, plana sob o Sol como para lhe captar a luz e cobre com um véu a silhueta do «patrão», indecisa, no fim da estrada.

TERCEIRA PARTE

O INVERNO

9

NO «RENDEZ-VOUS» DE AKSU

No pequeno templo abandonado, à entrada de Urumtsi, Gustave Kégresse, deitado numa cama de campanha, sofre. Havia muitos dias que se sentia muito mal e vomitava, o seu ventre estava duro como pedra. O Dr. Delastre auscultou-o. Quando apalpou à direita, entre o umbigo e a anca, Kégresse sentiu uma dor forte. É o ponto de Mac Burney. O diagnóstico é certo: crise de apendicite aguda.

— É preciso operar de urgência — decide o médico.

Operá-lo! Aqui! Com certeza, Point tentou convencer o Sr. Chen, o homem de confiança do marechal King, a deixá-lo transportar o doente para o hospital de Urumtsi. Mas há um hospital em Urumtsi? Aliás, Chen não fez caso nenhum, aquela doença parece-lhe demasiado oportuna, suspeita.

— Vocês estão presos — diz ele —, e continuarão a estar enquanto se obstinarem a ficar com os carros-lagartas e a T. S. F.

— É preciso operar! — decide o Dr. Delastre. — Vários dias de conversa serão precisos para decidir King, admitindo que ele cede. Não podemos esperar!

No templozinho, em cima duma mesa rústica que se tapou com um pano branco, Kégresse está estendido, com os membros sòlidamente atados aos pés do móvel. Está nu debaixo dos lençóis, que foram fervidos durante muito tempo. Destapam o lado direito do ventre, libertando bem o campo operatório.

À volta da mesa: o cirúrgião, Delastre, que esfregou as mãos muito bem, passou-as por álcool, enfiou luvas de borracha. Fixou na testa um estranho aparelho, um espelho côncavo com um buraco para os olhos; no centro do espelho uma lâmpada eléctrica, alimentada pela grande pilha que o doutor tem na algibeira. É um espelho de Clar, que vai substituir o projector da sala de operações. Dum lado e outro do doente, Gautier e Dielmann seguram tochas eléctricas, iluminação complementar. Carl traz a caixa esterilizada dos instrumentos cirúrgicos. Reymond e o padre Teilhard também lá estão. Todos têm, tapando o nariz e a boca, um lenço que foi esterilizado com água a ferver.

Diante da porta do templo, Nuret e Balourdet fazem guarda, para evitar qualquer interrupção intempestiva.

O Dr. Delastre limpa com álcool o campo operatório, besunta-o com tintura de iodo.

— Como se sente? — pergunta ao paciente. — Normalmente devia fazer-se uma anestesia geral, mas não temos meios para isso. Então, contentemo-nos com uma anestesia local!

Adapta uma agulha comprida à seringa cheia duma solução de novocaína a 1%, que acaba de lhe passar Reymond, promovido a assistente para as circunstâncias. Enterra-se debaixo da pele, paralelamente à parede abdominal e injecta, retirando a agulha; torna a espetar noutro sítio, injecta outra vez, um pouco mais abaixo. Infiltra a região, a pele primeiro, depois, mais profundamente, o tecido celular subcutâneo. Espera alguns minutos, verifica a sensibilidade da carne com a agulha.

— Sente alguma coisa?

— Já não sinto nada — respondeu Kégresse, ainda assim um pouco pálido.

Então o cirúrgião pica cada vez mais profundamente nos músculos abdominais. Espera um pouco mais, escolhe um bisturi e com um movimento preciso faz uma incisão na pele com um traço certo. Os lábios da ferida entreabrem-se, mostrando a gordura amarela subcutânea. Delastre corta mais fundo, camada por camada. Chega aos músculos, cruzados, separa-os com apartadores. A pouco e pouco, aperta os vasos que sangram, liga com *catgut* as artèriazinhas, umas após outras. Completa a anestesia em profundidade e previne Kégresse:

— Agora vou fazer-lhe doer, estou a chegar ao peritoneu. Aperte os dentes!

Kégresse não deixa de o fazer.

A fina membrana do peritoneu, brilhante como uma bola de sabão, é extremamente sensível e difícil de anestesiar. Por detrás dela adivinham-se as pregas do intestino.

— Não se contraia!

Uma contracção pode provocar a hérnia. Delastre toma cuidadosamente medidas sobre o peritoneu e uma vez mais ainda, com um movimento seguro e rigoroso, faz a incisão, depois passa entre os dedos enluvados o intestino, dum rosa-nacarado, mais vermelho no sítio da inflamação. Encontra o apêndice, une a pele que o segura, une a base. Volta-se ràpidamente, agarra no ferro que Raymond pôs ao rubro num braseiro e aplica-o sobre o intestino. Não há outro processo!

O compartimento enche-se dum cheiro de carne queimada, Kégresse torce-se nas suas ataduras, com a testa a suar, os olhos fora das órbitas. Nas mãos de Gauthier e Dielmann, as luzes eléctricas estremecem.

— Está quase no fim — diz Delastre ao seu paciente —, o mais difícil já passou.

Dá pontos de bolsa no intestino, recolhe-o no peritoneu, que fecha com um ponto de luva, sutura os músculos com *catgut*. Tudo está no seu lugar! Termina na pele com uma costura com linha de linho, a vulgar linha da costureira, esterilizada, porque não dispõe de mais nada.

— Terminado — anuncia ele.

Ouve-se então o ruído mole duma massa que desaba. Gauthier, o grande e forte Gauthier, que tinha

aguentado até ali à força de vontade, acaba de desmaiar.

Kégresse está salvo. Rodeado dos cuidados dos camaradas, recompõe-se em poucos dias, ao mesmo tempo da apendicite e das emoções.

Entretanto, o marechal King prossegue com a sua chantagem: os carros e a T. S. F. em troca da liberdade, para que o grupo China vá ao encontro de Haardt. Point não cede.

Isto dura quarenta e três dias. Quarenta e três dias de conferências, de discussões sem fim com o ditador do Sinquião, por intermédio da sua alma danada, o Sr. Chen, que, debaixo do seu imutável chapéu de coco, se mostra ora impassível ora histérico. Point desespera: quanto tempo perdido! E, durante esse tempo, onde se encontra Haardt?

Haardt prossegue a sua cavalgada nas altas pistas do Caracórum. Já não há, para o acompanhar ali, a gritaria de Ferracci ou os pulos ásperos dos patudos carros-lagartas.

O vale do Kandjut conduz ao limiar do reino de Hunza. Limiar é a palavra verdadeira: na penumbra duma garganta pútrida e sobreaquecida, o Hunza está guardado por uma porta. Com um cadeado. O dragão que acompanha este género de entrada desapareceu no decorrer dos tempos, tal como os bandidos que, recentemente, há ainda cinquenta anos, aí roubavam as caravanas. Desde então o rei do Hunza, o mir, verificou

que havia coisas melhores para fazer. Espolia sempre os viajantes, mas com mais elegância: cobra um direito de passagem. Em contrapartida paga ele próprio um foro ao marajá de Cachemira: vinte onças de pó de ouro (o rio do Hunza arrasta pepitas), dois cavalos, dois cães, dois cestos de damascos.

O mir simplificou a geografia: aqui tudo se chama Hunza, as pessoas, o país, a capital e o rio. Mas na outra margem, a menos de 1 quilómetro, é o reino rival, Nagar. O mir de Nagar paga apenas dez onças de pó de ouro e dois cestos de damascos ao marajá de Cachemira. Isso sabe-se. Isso não se perdoa. Tal como uma infinidade de pequenas ofensas que opõem, desde tempos imemoriais, as duas aldeias, zombando uma da outra, cada uma em cima do seu pico rochoso. Os habitantes do Hunza são muçulmanos mulais, bebem vinho. Os habitantes do Nagar são muçulmanos chiitas e não bebem. Os habitantes do Hunza pretendem descender dos guerreiros de Alexandre e, se tivermos de os acreditar, os habitantes do Nagar não são mais que os seus bastardos.

Haardt e os seus companheiros acham bastante simpáticos os homens do Hunza, a sua alta estatura e o seu grande nariz. Envolvem-se numa comprida capa de lã, falam uma língua bizarra, o *burushuski,* sem origem conhecida, e casam-se todos no mesmo dia, em Dezembro. Caçam com arco ou falcão e percorrem sem fadiga, para isso, até 80 quilómetros a pé por dia. Praticam um jogo de pólo muito brutal,

em que vários homens encontram a morte todos os anos. Mas conhecem também actividades menos violentas: são eles, e não as mulheres, que fiam e tecem a lã.

A estada do grupo Pamir não se prolonga. Há para transpor o odioso vale do Kandjut, que se fecha sobre a presa como o reino de Hunza apanhava outrora os viajantes nas suas armadilhas. O transporte tem de ser feito às costas de homem sob uma chuva de cascalho. Evitam-se com grande dificuldade quedas de rochas mortíferas. Curva-se a cabeça para não pensar nas avalanches incessantes que podem engolir tudo... Cento e cinquenta homens deslizam em fila, colados às paredes ásperas. Cento e cinquenta homens, dobrados cada um sob 30 quilos de carga, passam, sem olharem para as ondas escumantes do rio Huozan, por sobre uma ponte que abana, de 60 metros de comprimento, de 50 centímetros de largura, com uma única corda como protecção. Uma ponte que balouça ao ritmo da marcha, com um homem de vinte em vinte metros, sobre troncos atados por cordas, um tronco por cada passo; entre eles, a água, o abismo, esperam.

A 17 de Agosto é Misgar, última aldeia Hunza, a 3100 metros de altitude. Misgar, a ariana, onde já a maçã de rosto mongol fura sob a pele ainda branca, onde o indostano toma uma pronúncia esquisita, onde o fio telegráfico acaba, fio de Ariadne dos Ocidentais.

Hackin, Iacovleff e Sivel esperam aqui o seu chefe. O último elemento, o de Audouin-Dubreuil, chega dez dias mais tarde. Assim se encontra de novo reunido o

grupo Pamir, com excepção dos mecânicos, que voltaram a França, e de Goerger, que está de atalaia desde Shrinagar. Ele esforça-se o mais possível: a 28 de Agosto, Haardt sabe por um telegrama que o Governo de Nanquim acaba finalmente de autorizar a entrada do grupo no Sinquião. Uma caravana de camelos com víveres vem ao seu encontro desde Cachegar. Já não era sem tempo: em dez dias as passagens teriam sido bloqueadas, teriam tido de voltar para trás.

Um após outro, os homens e os cavalos, esfalfados, arfando no ar rarefeito, sobem as encostas da garganta de Kilik, que, a 4750 metros, abre caminho nos elevados planaltos da Ásia central. Haardt entra no Sinquião.

O sol escalda, como escalda a sua reverberação na neve. Ela nunca desaparece a esta altitude. Em Kochbel, trocam-se os cavalos por iaques e os carregadores hunza por quirguizes.

Os quirguizes, de rostos grandes, olhos fendidos sobre maçãs do rosto salientes, estão cobertos, vestidos e calçados com peles de carneiro. As mulheres usam compridas tranças e colares de prata. Eles acolhem com muita gentileza os membros da expedição no seu *yurte* de feltro e oferecem-lhes *su-tcha,* chá salgado fervido em leite de iaque, e *kadak,* iogurte de iaque.

— Iaque, sempre iaque! — resmunga Le Fèvre, a quem esses animais silenciosos não inspiram muita confiança. Escreve nas suas notas: «O iaque é um ruminante estranho, uma espécie de piano de cauda imóvel e fúnebre, montado sobre quatro patas curtas

e rígidas.» De facto, o iaque é a providência dos nómadas da Ásia central. Montam-no, carregam-no, fazem-no puxar tudo, bebem o seu leite, comem a sua carne, utilizam a sua pele, os seus chifres e os seus cascos e até a sua bossa que, quando seca, serve de combustível.

É portanto com iaques que o grupo Pamir parte ao encontro da caravana de camelos, subindo em direcção a ela desde Cachegar, no extenso vale de Tach Kurgan[1], uma planície de erva curta, absolutamente deserta, se exceptuarmos as marmotas, que, aqui e acolá, levantam o focinho curioso.

Na etapa de Mitaka, surpresa: um corcel índio traz uma carta para Haardt; é uma mensagem de Point, recebida por Goerger em Shrinagar, telegrafada em Misgar e trazida por corredores a pé até aqui! As notícias são boas, pelo menos a sua primeira parte: «Consigo que quatro carros vão ao vosso encontro em troca instalação posto T. S. F. na zona combate para onde parto esta noite com Kervizic.»

Finalmente, o marechal King e Point chegaram a uma solução de compromisso: a 6 de Setembro, Maurice Penaud parte ao encontro de Haardt com quatro carros-lagartas, Carl, o padre Teilhard e quatro mecânicos, enquanto Point, com Chauvet e Kervizic, vai

[1] Tach Kurgan quer dizer: «torre de pedra». Marcava outrora o ponto de partida das caravanas da seda. Já é assim assinalada por Ptolomeu, no século II.

para leste num camião. Conservou os carros mas cedeu — provisòriamente — o seu posto emissor-receptor. Kervizic instala-o ràpidamente, ensina aos soldados a servirem-se dele e Point quer voltar imediatamente a Urumtsi. Apresenta-se ao general Tchang, comandante-chefe:

— Missão terminada, o rádio funciona. Regresso.

— Tem um salvo-conduto?

Point estende-lhe o salvo-conduto que o Sr. Chen lhe deu à partida. O general agarra nele e rasga-o imediatamente em mil bocados.

— O marechal governa talvez a província, mas aqui sou eu quem manda; o senhor é meu prisioneiro — diz ele trocista.

Não troça por muito tempo, Point já saltou pela janela, para o camião que o espera, com o motor a trabalhar. Salta para ele sem pôr o pé no estribo. Chauvet arranca ràpidamente diante dos soldados chineses boquiabertos. Quando estes começam a atirar, é demasiado tarde.

A alguns quilómetros, barragem dum posto de retaguarda.

— Avança! — diz simplesmente Point a Chauvet.

O mecânico acelera a fundo, a barreira do posto voa em estilhaços, os soldados dispersam-se em todas as direcções. Alguns apenas atiram, sem atingirem o alvo.

— Salvos! — diz Kervizic.

Mas Chauvet empalidece:

— Já quase não temos gasolina!

— Encontraremos na próxima aldeia.

Efectivamente, na aldeia próxima há: é o posto de reabastecimento do exército. Point agita montes de papéis em chinês que ninguém pode ler. Reclama com ar importante o oficial de posto mais alto e exige bidões de carburante.

— Ordem do general Tchang!

Alguns soldados apressam-se. Tornam a partir. Uf!

Pela noite que cai, o camião chega diante da cidade de Ku Cheng-tzé, o maior centro de caravanas do Sinquião. As portas da cidade estão fechadas. Point quer passar antes que o alerta chegue até ali. Tamborila nas portas.

— Missão urgente para Urumtsi! O conselheiro rádio do marechal King pede passagem.

Vai-se acordar o governador, que dorme com as chaves da cidade debaixo do travesseiro. Abre-se a porta leste, depois a porta oeste: a cidade está atravessada! Algumas horas depois, Point chega sem estorvo a Urumtsi.

Cumprido o seu contrato, ele quer partir imediatamente ao encontro de Penaud. Mas o marechal King não o entende assim. Torna-se a ver o inamovível chapéu de coco do Sr. Chen:

— O posto de T. S. F. que vocês instalaram funciona mal. Sabotaram-no!

— De modo nenhum — diz Kervizic —, seguramente os soldados tornaram a pô-lo numa concavidade. Eu tinha-os prevenido. Mande-o mudar.

— Ah, recusam-se a repará-lo! Aliás vocês fizeram propaganda antimilitarista no exército. Estão presos!

— É a ideia fixa deste homem! — comenta Chauvet, com um suspiro cómico.

Na realidade, King está furioso desde que soube que estes três franceses escaparam a todo o seu exército, se reabasteceram de gasolina num posto militar, atravessaram de noite a fortaleza mais bem guardada do país. Ele perde a face!

O grupo China instala-se na expectativa. Reymond herboriza, Brull faz matemáticas e Dielmann ensina o alsaciano aos cavaleiros casaquistaneses. Quanto ao Dr. Delastre, dá consultas, sumptuosamente instalado numa *yurte* de luxo oferecida por um rico paciente mongol que ele curou, mobilada com magníficas peles de animais trazidos por caçadores quirguizes reconhecidos, esplêndidos tapetes dados em sinal de agradecimento por mercadores turcomanos. Obrigaram-no a aceitar também: uma águia domesticada, galinhas, uma ovelha, cestos de ovos, sacos de arroz, colares e vidrilhos, botas, uma sela trabalhada à mão, punhais...

— Vou montar um bazar — diz ele.

Conseguiu recusar um cavalo e duas vacas. Mas Point não ri. Preocupa-se: que aconteceu a Petro, deixado há tanto tempo, só com o guia Gumbô, em Khami, em plena zona de combate? Onde está Haardt? E Penaud, que partiu ao seu encontro com quatro carros e tem 950 quilómetros a percorrer?

Penaud avança. À razão de 50 quilómetros por dia apenas, porque a estrada é difícil. Mas avança. Roda sobre quilómetros de seixos. Depois de Toksun, no desfiladeiro de Manan Chosé Daban, a cadência diminui mais, é preciso aplanar o terreno diante dos carros, afastar ou fazer saltar as pedras, tapar os buracos. Média: 200 metros por hora! Depois, antes de Karachar, são os pântanos; os carros-lagartas passam, mas os reboques enterram-se até acima dos eixos. Toda a gente patinha na lama, vive na lama.

Em Kutcha, todos podem enfim lavar-se da poeira e da lama da pista. Os carros-lagartas têm tal sucesso junto da população chantu, que nunca viu automóveis, que um estalajadeiro chinês propõe a Penaud, para o dia de mercado, pôr os carros no seu pátio, cobrar um *lan*, a moeda do país, por cada papalvo que quisesse vê-los, dois *lans* para lhes tocar, e partilhar em seguida os lucros!

Depois de mais um dia de poeira, é Aksu. As autoridades militares interdizem a Penaud o ir mais longe. A 23 de Setembro, telegrafa a Haardt:

«É-nos proibido ultrapassar Aksu. Esperamos-vos aqui com impaciência e ansiedade.»

Todos os seus pensamentos vão para o seu chefe. Terá ele chegado a Cachegar, como estava previsto?

Haardt está mesmo em Cachegar. A 6 de Setembro o seu grupo encontrou, diante do fortim de barro e palha de Bayik, a caravana de camelos partida de Cachegar sob a direcção dum mercador da Sibéria,

Moulabai. Alguns dias depois estavam em Tach Gurgan, cidade chinesa protegida por uma fortaleza da época Tang, passavam a garganta de Ollong Robat, a 4230 metros, no sopé do majestoso monte Muz Tagh-Ata (7860 metros), tornavam a descer para o posto de Bazi-Kul, seguiam pelas desvairadas gargantas do Ghez, que tiveram de atravessar e tornar a atravessar inúmeras vezes, abordavam Tukhai, a última aldeia quirguize, onde o vale se alarga numa vasta planície, ladeavam os arrozais de Tash Malik... Após sessenta e cinco dias de esforços sobre as estradas consideradas impraticáveis do grande Himalaia, do Caracórum e do Alto Pamir, chegavam a Cachegar, o mais belo oásis do Sinquião ocidental, com os seus jardins, os seus vergéis, os seus bosques de tílias, de choupos e de acácias, com flores frescas desabrochadas, crianças que brincam; bolos de milho dourados, sumarentas melancias e *brochettes Kebales* muito condimentadas, vendidas ao ar livre, com leite coalhado refrescado por gelo moído. Cachegar, a sua grande mesquita, as suas mulheres veladas, os seus tocadores de alaúde na rua: os chantus muçulmanos. É uma paragem agradável, que acalma. Mas Haardt não se demora aí: a 26 de Setembro o grupo Pamir, provido de sessenta póneis frescos e de trinta camelos, parte de novo. Para Aksu, onde Penaud o espera.

A 8 de Outubro, a junção está feita, na louca alegria dos reencontros. Finalmente!

Penaud mostra com orgulho a Haardt os quatro carros-lagartas que os mecânicos lavaram, poliram, limparam com cuidado.

Morizot foi buscar a sua máquina, filma a felicidade dos seus amigos, repetindo constantemente:

— Isto vai! Isto anda, isto anda!

Mas já Haardt interroga:

— Os outros? Point?

Victor Point perde tempo em Urumtsi, presa daquele pesadelo quotidiano que são as lides diplomáticas com o sempiterno Sr. Chen. Preocupa-se também com a sorte de Petro, do qual continua a não ter notícias. Na noite de 21 de Outubro, batem-lhe à porta. Põe-se em pé num pulo.

— Quem está aí?

Uma voz responde:

— Petropavlosky!

Petro! É Petro, magro, fatigado, mas sempre sorridente. Atrás dele, lá está também Gumbô, muito intimidado.

Mal Petro tinha entrado em Khami, defendida pelos chineses do velho Dju, de 81 anos, os rebeldes chantus de Ma Djung-ying, de 21 anos, cercavam a cidade. Petro não se preocupou com isso, queria encontrar a sua caravana de gasolina e de peças soltas. Efectua sòzinho uma sortida, sabe que Ma Djung-ying se apoderou da caravana, requisitou os camelos, a gasolina e as peças, escravizou os cameleiros. Vai pedir-lhe explicações, tenta recuperar as peças. Ma

Djung-ying conserva-o prisioneiro. Petro sabe que Ma Djung-ying quer acabar com o cerco de Khami, mas que o parlamentar que ele enviou ao velho Dju ficou sem cabeça. Oferece-se como segundo parlamentar, volta a Khami, onde quase se deixa matar pelos soldados chineses dos postos avançados, é salvo por um comandante que o reconheceu de longe, graças ao binóculo que Petro lhe oferecera oito dias antes. Encontra Gumbô e o carro, mas não tem peças para o reparar. Os Chantus põem minas junto às muralhas da cidade, os Chineses não sabem como impedi-los disso. Petro pretende consegui-lo, reclama para isso um bom ferreiro, ferro e coque. Arranjam-lhos; então manda cavar junto das muralhas fossos até à toalha de água subterrânea, e os Chantus não podem fazer explodir a pólvora na água. Durante este tempo, com o ferreiro, o ferro e o coque, Petro fabrica à mão a campânula de embraiagem partida, de que precisa. Não há perfuradora para os orifícios de ajuste, abre buracos segundo o velho método chinês: um por dia. Há trinta buracos. Trinta dias depois, a reparação está terminada. A cidade repeliu 43 assaltos, mas a sua situação é crítica, a fome reina. Petro e Gumbô alimentam-se apanhando à noite, nos telhados, pombos, com uma luz eléctrica. Oferecem-se ao velho Dju para ir buscar reforços. De noite, os soldados chineses abrem em silêncio, tijolo a tijolo, uma brecha nas suas próprias fortificações, do lado norte. No lado sul organiza-se uma fuzilaria de diversão. O carro-lagarta sai, atrás dele os chineses reconstroem a parede. Com todas as luzes

apagadas, Petro segue no carro, Gumbô caminha à frente, tacteando o chão com as mãos, para evitar que o carro caia num buraco. Uma patrulha chantu. Petro põe os faróis no máximo e acelera, Gumbô salta à sua passagem. Passam pelo meio das balas. Perdem-se no deserto, nos pântanos. Gumbô, que não conhece em absoluto a região, encontra mesmo assim a pista. Enterram-se na areia, desenterram-se da areia. Já não têm nada para comer, perdem-se de novo. Gumbô torna a encontrar a estrada. Atingem Urumtsi. Ei-la!

— Paciência, eu não soube desembaraçar-me — lastima-se Petro.

— O quê? — salta Point.

— Sim, não fui capaz de recuperar a caravana roubada. A gasolina e as peças perderam-se, receio bem!

— Caríssimo Petro!

Point abraça-o.

Depois do serviço que Petro lhe prestou assinalando a situação crítica de Khami, o marechal King não pode já recusar a Point autorização para ir ao encontro de Haardt. Com o seu fiel Chauvet, o chefe do grupo China voa para o Sul. Na passagem de Manan Chosé Daban, o seu carro-lagarta encontra os de Penaud no caminho do regresso. Haardt lá está e aperta nos braços o seu ajudante reencontrado:

— Bravo, Point. E obrigado!

10

OS ALMOÇOS DO MARECHAL KING

Urumtsi, a antiga Bichbalik dos Mongóis e dos Turcos, por detrás da sua dupla muralha que domina uma planície desértica ao pé da montanha Celeste, o Tião Chão, é apenas uma grande aldeia de casas cinzentas e de terrenos vagos, cortada por compridas ruas de terra batida, onde passam chantus silenciosos e furtivos, soldados chineses, um carro que se anuncia pela sua campainha, burros que não se apressam, intermináveis caravanas de camelos brutalmente carregados, um comboio militar. Por vezes o fato colorido dum dignitário põe uma nota de cor neste cinzento. Por momentos animam-no, durante o tempo dum relâmpago, alguns cavaleiros cazaquistaneses de ar feroz, vestidos de peles e de feltro, lançados a galope no cavalo com a crina flutuando ao vento da corrida. Mas o verdadeiro pitoresco encontra-se longe das ruas principais, nos bairros que agrupam em blocos distintos todas as raças que se acotovelam aqui: uigures, usbequistaneses, quirguizes, cazaquistaneses, mongóis *tockuts*, tadjiques de Cachegar, *solens* da Mongólia do norte e mesmo manchus, afegãs, *ladakhs*, tibetanos e *taranchis* do Turquestão Russo. É uma multidão apressada, animada, que se ocupa em toda a espécie de tarefas e fala todos os idiomas do mundo. Um cozinheiro chinês manipula, ao ar livre, com uma habilidade diabólica, pacotes de aletria transparente, que coze a vapor... Dois padres tauistas vão-se lentamente, recolhidos... Uma mulher *dungaze* caminha com passos curtos, o rosto de boneca, coberto de pó-de-arroz, valorizado pela franja negra dos cabelos e pelos lábios escarlates... Alguns mongóis estão vestidos de lilás, como Gumbô... Um mercador vende blocos de sal, que pesa numa balança de ferro... Por toda a parte, garotos e cães brincam, por entre as pernas dos cavaleiros e dos peões...

Este espectáculo colorido apaixona os membros do grupo Pamir, que encontraram aqui os homens do grupo China ali deixados enquanto Penaud, primeiro, e Point, depois, iam ao encontro de Haardt. Mas o grupo China, justamente, já não se diverte nada com isso, depois de muitos meses de contemplação quotidiana obrigatória. Quando é que aquilo vai acabar? Quando poderão finalmente sair de Urumtsi? Tal é a preocupação constante daqueles que lá estão prisioneiros há cento e dois dias.

Haardt está optimista. Foi recebido em audiência pelo marechal King, fez-lhe presente dum belo relógio de ouro, uma verdadeira jòiazinha de ourivesaria, para que o marechal nem sequer olhou, segundo o

costume que exige que as pessoas nunca se interessem pelo presente que lhes é dado. Por intermédio do intérprete, congratularam-se demoradamente. Quando Haardt quis entrar no assunto que importava: a obtenção duma autorização de partida, compreendendo, em especial, um salvo-conduto para atravessar a zona de dissidência controlada pelo exército, o marechal disfarçou com um gesto e algumas palavras: eram bagatelas, ninharias administrativas, que podem regular-se fàcilmente!

Mas depois, nada. As ninharias administrativas têm vida dura no Sinquião, como noutros lugares, e, se todos os dias o Sr. Chen vem transmitir a Haardt os mil cumprimentos do marechal-presidente, não traz mais nada, e, sobretudo, não traz as autorizações para a partida.

Por fim, a 30 de Outubro, Haardt pensa atingir o seu objectivo (e Point, mais desconfiado todavia, por uma longa experiência, não está longe de partilhar a sua opinião): Chen chega, sempre com o seu chapéu de coco, mas em grande cerimónia, escoltado por soldados em uniforme de parada. Inclina-se diante de Haardt e lê-lhe com gravidade um pergaminho que tira da algibeira. A autorização há tanto esperada? Ai, o Sr. Chen lê e sente-se na sua voz que pronuncia todas as maiúsculas:

«Sua Excelência o Presidente do Conselho do Governo do Sinquião, o Marechal King Chu Jen, Comandante-Chefe do Bravo Exército da Província, convida para almoçar o Sr. Haardt, Comandante da

Expedição Científica Francesa, acompanhado de quinze dos seus colaboradores, que fará o favor de designar.»

Haardt não pode deixar de agradecer, segundo o formulário. Ficará muito honrado em corresponder ao amável convite do marechal. Em que data?

O Sr. Chen não tem um sorriso, os seus olhinhos em verruma observam o chefe da Expedição Amarela, enquanto responde:

— Em 15 de Novembro!

— O quê? Mas isso é só daqui a quinze dias!

Impossível recusar. Mais quinze dias perdidos!

Haardt utiliza este tempo para completar os preparativos da partida. As demoras constantes impostas à expedição dão como resultado que vai ter de afrontar, num percurso de 6000 quilómetros, os rigores terríveis do Inverno na Mongólia, com um equipamento previsto para o Verão. Os carros concebidos para o calor, com carburadores especiais para evitar o *vapor lock*[1] nas longas encostas, deverão circular a temperaturas de — 40° no deserto de Gobi. Modificam-se, portanto, todos os ajustes. Transformam-se os carros-lagartas em verdadeiros *yurtes* ambulantes, forrando-os, motor e habitáculo, com acolchoados de feltro e peles. Instala-se um dispositivo de reaquecimento dos carburadores, um sistema de aquecimento da cabina pelo motor. Além disso, Penaud e os seus

[1] Quando a temperatura sobe muito, a gasolina ferve nas canalizações, transforma-se em vapor, e o motor pára, por falta de alimento.

mecânicos fabricam com as próprias mãos pequenos braseiros de recurso, montados em *cardans* [1] no interior dos carros, a fim de ficarem sempre em posição horizontal, qualquer que seja a inclinação do veículo. É preciso também pensar nas provisões: compram-se alimentos de alto poder calorífico, açúcares, gorduras, álcool. Substituem-se igualmente os víveres que faltam por causa da pilhagem das caravanas de Petro perto de Khami.

Quanto aos homens, os alfaiates e os correeiros de Urumtsi trabalham para eles: terão um equipamento polar, canadiana de pele, calças de feltro forrado de carneiro, botas de pele de raposa, luvas de carneiro, barrete de astracã ou cabra.

É, no entanto, num traje mais citadino que Haardt e os seus principais colaboradores se apresentam, no dia marcado, no palácio fortificado do marechal King. Alguns soldados começam por revistá-los, para verificar se trazem armas, depois do que são introduzidos na sala de recepção. Uma comprida mesa ocupa-lhe o centro. Dum lado, tomam lugar King e os dignitários da província, vestidos com fatos de seda. Do outro, Haardt e os homens da Expedição Amarela. Frente a frente, como uma réstia de cebolas, como os peões no começo duma partida de xadrez. Atrás de cada conviva, um chinês gigante da guarda negra do marechal King, com a mão na *Mauser* metida no coldre aberto sobre a anca. Bom ambiente! O governador não esqueceu, segundo parece, que o seu predecessor foi assassinado dois anos antes [1] durante um almoço oficial.

[1] Rótula mecânica que permite transmitir um movimento de rotação em várias direcções.

Começa-se por beber uma grande quantidade de copinhos de álcool de sorgo, o *Kaoliang*, com grande reforço de «*Kam pé, Kam pé!*» (À vossa saúde!). Depois começa a refeição, precedida das desculpas circunstanciadas de King, traduzidas pelo Sr. Chen:

— Que os meus honoráveis hóspedes perdoem a modéstia desta magra colação. Não é um verdadeiro almoço que lhes oferecemos.

É verdade que uma refeição chinesa tradicional comporta cem pratos e prepara-se com três dias de antecedência. Os ninhos de andorinhas, por exemplo, devem ser cozidos em água da chuva e mexidos lentamente com agulhas de prata. A cozinha chinesa conhece mais de cem legumes e oitocentas maneiras de preparar o peixe. Todavia, a refeição do marechal é mais que suficiente, apesar dos seus protestos de início: servem-se *nôos*, raízes de lótus recheadas de carne e de gengibre; *ni tcheng kan pei*, mariscos com mel; puré de caranguejos cortados aos bocadinhos, em vinho de arroz morno; rãs fumadas, línguas de pato e miolos de galinha; ovos marinados em salmoura e cal durante vários meses, pétalas de magnólias em filhós, ovos de camarões. Com, evidentemente, o mimo clássico, o *hong chao ya*, o pato coberto, escar-

[1] Foi aliás devido a este assassinato que King pôde apoderar-se do poder.

late sob o molho de soja, em que cozeu muito lentamente. O molho de soja existe em todos os pratos, substitui o sal. Há também — guloseima sem preço a 3000 quilómetros do mar — barbatanas de tubarão. E ainda dentes de alho e bocadinhos de pele de porco muito cozida, de que os Chineses são grandes apreciadores [1]. Trazem-se todos os pratos ao mesmo tempo. Come-se com pauzinhos de bambu três vezes mais compridos que os da China clássica. O marechal King dá a provar todos os pratos ao guarda que está a seu lado e espera dez minutos antes de ele próprio se servir, com receio de ser envenenado.

Não há queijo, nem leite. Nem chá. Bebe-se muito (desde 2757 antes de Jesus Cristo), mas fora das refeições [2]. Além disso, não há qualquer bebida. Como sobremesa: as sopas e guardanapos a escaldar para limpar o rosto. E depois tigelas de arroz.

— Não toquem no arroz — previne Petro. — Só aí está como símbolo. Se comerem, quer dizer que não se satisfizeram, e isso é uma ofensa para o vosso hospedeiro.

Os símbolos e a etiqueta, sempre! Há pouco, apresentaram Petro ao velho Dju, o governador de Khami, cercada, que ele salvou; saudaram-se como se não se conhecessem. Da mesma forma o general Tchang con-

[1] De facto, as refeições habituais na Mongólia e no Sinquião compõem-se de carne moída, que se traz crua aos convivas, com os ingredientes à parte; cada um deve mandar cozer a mistura que ele próprio prepara. Mas King quis honrar os seus hóspedes com uma verdadeira refeição chinesa tradicional.

[2] Verde: *Tsing tcha;* ou tinto: *Hong tcha.*

siderou Point como se nunca o tivesse visto, parecendo esquecer que este lhe tinha escapado quando procurava conservá-lo prisioneiro; só os seus olhos confessavam que se lembrava disso perfeitamente e não tinha perdoado nada.

A etiqueta, justamente, exige que a delicadeza seja retribuída. Haardt convida, portanto, por sua vez, o marechal.

— Sua Excelência aceita com prazer — responde o Sr. Chen. — Mas, por razões de segurança, não pode abandonar o seu quartel-general e a refeição deverá ser preparada pelos seus cozinheiros. Os senhores pagarão a despesa.

— Com prazer — diz Haardt, que começa a estar habituado.

O Sr. Chen continua:

— Sua Excelência fixou a data de 29 de Novembro para o almoço que os senhores lhe oferecem.

Haardt não diz nada. Mas não deixa de pensar: catorze dias mais de atrazo! Já esperava isso, mas desta vez compreendeu: nunca o marechal autorizará a partida da Expedição Amarela se não lhe deixarem em troca os três carros-lagartas e os postos de T. S. F., que, directamente ou por palavras encobertas, não deixou de pedir desde o começo das suas discussões com a expedição.

Ora os carros-lagartas e os postos, pedidos por Point a André Citroën, foram imediatamente expedidos de Paris em caixotes, via Pequim, mas foram apanhados e destruídos depois de Sutcheú pelos rebel-

des. Prevenido, Citroën enviou imediatamente outros três carros, pelo Transiberiano e Tchukutcha, na fronteira noroeste do Sinquião, com um comboieiro, Jacques Salesse, encarregado de os conduzir, custasse o que custasse, a Urumtsi. Não há notícias do comboieiro, nem dos carros comboiados.

Que fazer? A expedição francesa continua prisioneira, com os passaportes apreendidos, as cartas censuradas, todas as comunicações pela rádio proibidas, da mesma forma que as pesquisas científicas, as fotografias e as filmagens.

King espera ganhar tempo, depois obrigar os membros da Expedição Amarela a abandonarem-lhe os seus carros-lagartas e a voltarem a França pelo Transiberiano. Mas Haardt não cederá. Irá até ao fim.

— No entanto, patrão — diz-lhe um dia o sensato Audouin-Dubreuil, o seu Sancho Pança —, depois de todo este tempo perdido, as investigações científicas previstas não poderão ser todas concluídas. Então, valerá a pena continuar?

Haardt responde-lhe com uma frase da *Baghavatgita,* o livro santo dos hindus, uma das suas leituras preferidas:

— «Tu tens direito à acção, mas só à acção, não aos seus frutos. Que os frutos das tuas acções não sejam o teu móbil.»

Os franceses não são os únicos retidos em Urumtsi pelos caprichos de King. Há lá uma colónia inteira desocupada que espera a partida impossível: um engenheiro austríaco que tinha vindo por três meses dois anos antes; dois membros da expedição sueca de Sven Hedin; um casal polaco que, para subsistir, fabrica escovas; um ex-coronel czarista, que enlouqueceu e se recusa a abandonar um tesouro fabuloso existente apenas na sua imaginação; uma finlandesa robusta e decidida que já atravessou várias vezes o deserto de Gobi em camelo... Há também alguns europeus que vivem aqui por causa dos negócios: Kirkegaard, um dinamarquês, director dos correios; o poderoso Yvan Gumerkine, negociante de peles e garagista; Smirnoff, o cônsul do Governo soviético. É graças à intervenção deste cônsul (King poupa-o porque o Sinquião faz comércio com a U. R. S. S.) que alguns membros da Expedição Amarela são autorizados a deixar Urumtsi: por um lado, Brull, Carl, Kégresse, o operado de apendicite, e o Dr. Jourdan, que devem voltar a França, atingem a fronteira noroeste, para tomarem em Novosibirsque o Transiberiano, que os conduzirá a Paris; por outo lado, os artistas e os sábios obtêm licença para se entregarem a explorações científicas nas estações arqueológicas da região de Turfan. Hackin, Williams, Iacovleff, os cineastas Sauvage, Marizet, Sivel e o padre Teilhard partem imediatamente, acompanhados por Audouin-Dubreuil e vigiados por um controlador chinês, que fará que não procedam a qualquer escavação e não levem nada.

Há meses que Hackin, especialista da arqueologia budista, espera este momento. O deserto da Ásia central separou e ligou ao mesmo tempo quatro grandes

civilizações: a Índia, ao sul, o Irão, a oeste, a China, a leste, e, ao norte, os citas nómadas. Três séculos antes de Jesus Cristo, Alexandre esteve aí, depois de ter conquistado o Império Persa. A influência helenística exerceu-se na alta Ásia durante dois séculos. Depois foi a expansão dos citas do Norte, eles próprios repelidos em seguida pelos Hunos, pelos Chineses e, por fim, pelo Islão. De tudo isso restam vestígios, marcando a imensa encruzilhada de tantas raças, de culturas e de religiões, budismo, tauismo, confucianismo, teologia do mundo grego-latino e maniqueísmo persa. Vinte anos antes da Expedição Amarela, a expedição alemã de Grünwedel e de Albrecht von Le Coq, na estação de Karakhodja, perto de Turfan, trouxe manuscritos que comportavam nada menos que dezassete línguas e vinte e quatro alfabetos diferentes; revelou documentos maniqueístas duma importância considerável, na medida em que, aliás, tinham sido destruídos pelo fanatismo cristão ou muçulmano, enquanto o budismo, que admite todas as religiões, os tinha protegido aqui. Hackin está impaciente por observar os vestígios das influências e das transformações sofridas pelo budismo no decurso da sua penetração na alta Ásia, na estrada das caravanas da seda[1].

Outras expedições a precederam: Sir Aurel Stein, o francês Paul Pelliot em 1907, o russo Kozloff e os

[1] A seda era uma mercadoria muito preciosa. No século II, no tempo do imperador Aureliano, ela valia em Roma o seu peso em ouro.

Alemães. Mas nem tudo foi explorado, e restam, nas grutas-templos parcialmente invadidas pela areia, esculturas e pinturas murais, testemunhos sem preço para um arqueólogo. Em Bazaklik, 40 quilómetros a leste de Turfan, Hackin mete ombros à tarefa. Evidentemente, as condições não são ideais: dispõe de muito pouco tempo, a temperatura é glacial, não tem o direito de fazer escavações. Que importa? Enquanto o padre Teilhard prossegue sistemàticamente a sua prospecção geológica, enquanto os cineastas filmam tudo o que podem, Hackin levanta febrilmente os planos dos santuários, Williams tira centenas de fotografias das esculturas ou das pinturas e Iaco copia-as com minúcia. Tem então oportunidade de mostrar a sua habilidade. Fabricou uma paleta especial de ferro, que aquece com um maçarico, e tem em seguida de aplicar as tintas a toda a velocidade, antes que gelem!

Em Urumtsi, durante este tempo, a espera continua, minando o moral dos homens, exasperando os chefes, que todas as manhãs verificam com apreensão os progressos do Inverno. Todavia, a situação militar no Sinquião melhora; todavia, chegaram de Pequim pedidos de explicações, a instâncias da Legação de França; todavia, o Consulado Soviético interveio várias vezes a favor da expedição. Mas o marechal King não faz nenhum caso disso. Quer os três carros-lagartas que pretende terem-lhe prometido.

A 20 de Novembro, à noite, apresenta-se a Haardt um jovem desconhecido que mostra grande cansaço:

— Jacques Salesse. Trago-lhe de Paris, com os cumprimentos do Sr. Citroën, os três carros-lagartas e o material que tinha pedido.

Salesse, o comboieiro! Já não acreditávamos nisso!

— Onde estão os carros? — pergunta Haardt.

— Vieram pelo Transiberiano até Novosibirsque, por caminho-de-ferro até Sergiopol, em Quirguízia. Aí montei-os e desencantei, não sem dificuldade, porque não falo nem russo nem inglês, dois outros condutores, um relojoeiro que há onze anos não conduzia e um serralheiro que nunca tinha conduzido na sua vida. Partimos para 900 quilómetros de más pistas, debaixo de neve. De tempos a tempos fazem-se reparações, porque os meus dois pássaros não poupam nada a mecânica, um deles esborrachou mesmo um carro; com a circulação que há no deserto, já é preciso boa vontade! Aqui está. Estou desolado por não ter podido vir mais depressa.

Tínhamos vontade de o beijar!

— Os carros?

Haardt quer vê-los.

— O primeiro está a 30 quilómetros, com o eixo torcido. O segundo a 15, enterrado na areia. O terceiro a 8, esse não sei o que tem. Acabei a pé.

Os três carros-lagartas, reparados e postos como novos durante os dias seguintes, são conduzidos ao marechal King, com os postos de T. S. F.

A 29 de Novembro, no almoço oferecido por Haardt ao seu hospedeiro-carcereiro, o marechal-governador nem sequer os menciona. Mas, no momento de o deixar, Chen entrega ao chefe da expedição um envelope contendo um salvo-conduto:

«O Presidente do Conselho da Província do Sinquião, acumulando as funções de Comandante-Chefe das Fronteiras, interessado neste assunto de passaportes, declara: o chefe do grupo de viajantes franceses Haardt leva consigo: membros do grupo, vinte e seis nomes; automóveis, nove peças que se preparam para ir a Turfan, Khami, Sutcheú e ao País das Ervas. Apresentaram-se com um pedido de passaporte e, aprovando esse pedido, entrego-lhes, em conformidade, o presente salvo-conduto. Com o fim de permitir às autoridades militares e à polícia que lhes facilitem a passagem, pede-se a estes senhores que não provoquem incidentes e não transportem objectos proibidos, o que os livrará de serem castigados. Vigésimo ano da República Chinesa. Segunda lua, 28.° dia. Assinado: o Presidente do Governo e Comandante-Chefe: King Chu Jen.»

Tudo coberto de numerosos carimbos oficiais.

Desta vez foi!

Haardt não perde um segundo: no dia seguinte, 30 de Novembro, às 10 horas da manhã, a expedição, na totalidade, deixa, com armas e bagagens, Urumtsi, pela porta sul.

— Adeus, local encantador — diz Chauvet, atirando um beijo à cidade.

A Expedição Amarela inicia a última parte do seu itinerário: 6000 quilómetros a percorrer, em pleno Inverno, em regiões hostis e pouco seguras.

11

O RIO DOS DESASTRES

Monstruosos debaixo do seu feltro e das suas peles de animais, os carros-lagartas progridem lentamente na encosta que lhes vai permitir deixar o funil do Urumtsi. O declive não é muito acentuado, mas o solo completamente coberto de gelo faz patinar os rastros. É preciso, com temperaturas a $-10°$, partir o gelo com picaretas, espalhar terra, ramos arrancados aos magros arbustos desguarnecidos pelo Inverno.

— Isto começa bem! — resmunga Balourdet, com o seu bigode curto todo coberto de geada.

O carro da frente, descarregado, avança lentamente, agarra-se, progride. Por fim chega ao alto da garganta. Bloqueiam-no sòlidamente. Com um cabo, iça um a um os outros veículos.

Mais adiante têm de recomeçar. Assim, sem parar, durante todo o dia e toda a noite.

— É dura, a liberdade! — comenta Remillier.

Haardt não quer perder mais tempo. Impõe à expedição um ritmo de marcha forçada. Mal param no

oásis de Turfan, para recolherem na passagem, quase num voo, os sábios e os artistas que ali operam há alguns dias.

A expedição avança num solo friável de limo e de areia amarela. Entra na região devastada pela guerra: aldeias mutiladas, abandonadas; só há ruínas, miséria, frio. Após cinco dias nesta paisagem de tristeza e de morte, acampa perto de Khami. As tendas são imediatamente rodeadas pelos soldados do general Tchang, cujo quartel-general é aqui.

— Passaportes?

— Ei-los — diz Haardt.

Tchang confisca-os. Com certeza não esqueceu a afronta que Point lhe fez sofrer ao evadir-se, no estilo *western*, do seu posto de comando, alguns meses antes. Haardt, Point, Petro, parlamentam, discutem: os salvo-condutos estão em ordem, assinados pelo próprio punho do marechal King!

Ao fim de dois dias, Tchang dá-lhes razão.

— Mas — diz ele com um sorriso irónico — esses passaportes não mencionam os *boys* que vocês têm convosco. Tenho de telefonar para Urumtsi para saber o que fazer deles.

— Isto recomeça! — suspira Petro.

As comunicações com Urumtsi não são, na verdade, boas: passam-se dois dias sem notícias. A expedição gela, imobilizada (— 16°), junto das muralhas de Khami.

É então que Iacovleff tem uma ideia de génio: começa a fazer o retrato do general Tchang. Este tem

dificuldade em esconder a sua vaidade satisfeita. Quanto mais o retrato avança, mais o ambiente se desanuvia. Isso lisonjeia sem pudor o seu modelo, que se acha muito bonito e se empertiga, exige que o artista acrescente algumas condecorações, que ele vai por certo obter em breve.

Acabado o retrato, Iaco oferece-o ao general. Haardt junta-lhe o seu presente pessoal: um magnífico *colt*, no seu coldre de couro, mais algumas *Mauser* e binóculos para os oficiais do estado-maior. Miraculosamente, todos os obstáculos caem então: a expedição é autorizada a prosseguir o seu caminho. Tchang dá-lhe como brinde uma fotografia sua a cavalo, com dedicatória a Haardt: «Felicitações ao vencedor dos Pamires pelo seu encontro com o general Tchang, vencedor dos rebeldes muçulmanos.» Este general tem o sentido do que se chamará mais tarde as «relações públicas»!

Diga Tchang o que disser, os rebeldes muçulmanos não estão vencidos, o seu chefe Ma Djun Ying domina uma boa parte do Cansu, que a expedição aborda agora. Haardt decide abandonar a pista e fazer um desvio de 650 quilómetros pelo deserto, para alcançar Sutcheú, evitando o quartel-general de Ma Djun Ying e as fortes concentrações de rebeldes. Mas Haardt receia iniciar esta etapa sem reservas de carburante em quantidade suficiente.

— Há sete meses — diz Petro —, mandei enterrar duzentos bidões de 20 litros perto de Sing-Sing-Hia. Talvez que lá estejam ainda!

Isso fica a 60 quilómetros. Haardt manda lá Audouin-Dubreuil e Chauvet, com o chinês que os tinha enterrado. Dirigem-se para lá a toda a pressa, encontram o esconderijo, desenterram, de noite, os bidões, que estão intactos, e voltam triunfalmente com 4000 litros de gasolina suplementares. Continua-se!

A 13 de Dezembro, a expedição deixa a pista para seguir na direcção sudoeste, através do deserto. Tem-se gasolina, mas não se tem água, ou muito pouca: 200 litros de água para trinta pessoas. E não é aqui que poderão encontrá-la: nenhuma aldeia, nenhum sítio com água, nem um animal, nem um pássaro, só pedras, o triste xisto do terrível Gobi negro. A paisagem é mole, sem contornos, apenas animada por algumas colinas pedregosas. Faz frio. Durante as curtas paragens, renunciou-se a levantar as tendas, dorme-se nos carros, com excepção de Gumbô, o guia mongol, que prefere o solo gelado, aparentemente insensível ao frio, dentro do seu fato roxo forrado de pele de cordeiro. Naquela inextricável confusão de vales que mal se distinguem, a Expedição Amarela está inteiramente nas mãos de Gumbô. Ele aspira o vento, tacteia a terra, encontra sinais não se sabe onde e indica uma direcção. Ninguém sabe como é que ele faz. Ele também não, sem dúvida. Se se enganar, será a morte para todos.

Gumbô não se enganou: após trinta horas de marcha, a expedição encontra uma pista de camelos que leva a Sutcheú, a 400 quilómetros.

A pista sobe a mais de 1500 metros, a temperatura desce abaixo de $-20°$. Já não se monta acampamento,

fazem-se curtas paragens, o menos possível, durante as quais os homens adormecem nos carros calafetados, deixando os motores a trabalhar ao *ralenti*. As refeições são tomadas ao ar livre, de pé; aquecem-se com um maçarico os alimentos, que congelam quase imediatamente.

Em torno, a solidão, total, absoluta. Em 400 quilómetros nem um ruído, nem um ser vivo. O barulho dos motores ressoa até ao infinito neste silêncio de gelo. Haardt está calmo, paciente, a sua energia arrasta todos. Crer-se-ia que não descansa nunca. No seu íntimo, está furioso: pela primeira vez desde o começo da expedição, teve de renunciar a barbear-se esta manhã. É a primeira vitória do frio sobre ele. Será a única.

Os últimos 150 quilómetros são percorridos numa marcha de loucura, em *non stop*. É preciso chegar o mais depressa possível a Sutcheú, onde se encontrará água e os víveres e a gasolina deixados lá por Petro. É preciso! É preciso! Se pararem agora, gelarão ali. Durante seis dias e seis noites, os mecânicos renovam-se ao volante. Drogados com café e aguardente, dormem apenas duas horas por noite. Com os gestos retardados, ao mesmo tempo pelo frio e pela espessura dos seus fatos especiais, com a silhueta deformada pelas peles que os envolvem, parecem grandes ursos hirsutos, mas ursos esfomeados, cujas órbitas cavadas contornam olhos em que se lê uma determinação de dementes. Aguentar, aguentar, continuar! Tal é a sua ideia fixa.

A 18 de Dezembro, às 3 horas da manhã, em Tsien Hung Tsuan, ao pé dos montes Burin Ula, encontram a pista principal e seguem direitos ao sul, para Sutcheú, atravessam a Grande Muralha e chegam ao meio-dia às portas da cidade... que se fecham diante deles: não se passa!

Têm de parlamentar durante horas para que as portas se abram por fim. Petro encontra Gaô, o chinês a quem confiou a guarda das reservas de víveres e de gasolina. Hurrah!

Mas o governador de Sutcheú declara os passaportes caducos.

— Cá está, voltamos à mesma! — exclama Chauvet.

Haardt espera dois dias, depois pede a Kervizic que tente comunicar com Pequim pela rádio. Os soldados de guarda interpõem-se imediatamente, ameaçadores.

— Alarme! Alarme! — grita Conté. — Venham todos acudir!

Um soldado tenta arrancar a antena. Gauthier derruba-o com um soco dos seus fortes punhos.

A pancadaria vai dar mau resultado, mas Point chega, acalma toda a gente, detém Kervizic, que, imperturbàvelmente, continuava sem êxito a lançar o seu indicativo de chamada, protegido pelos camaradas, que lhe faziam uma muralha com os corpos. O delegado do Kuomintang junto do Governo acorre, exige comunicação da mensagem enviada.

Point tenta um *bluff:*

— Acabamos de avisar Pequim de que estamos ilegalmente retidos em Sutcheú.

Isso torna o delegado pensativo.

— Vocês não têm o direito! Vocês não têm o direito! — grita ele, visìvelmente apanhado de surpresa.

É então que Haardt aparece, calmo e sorridente, mas firme.

— Para si, enviado do Kuomintang, um passaporte passado pelo Kuomintang é válido? — manda perguntar ao delegado.

Este não pode responder que não. Petro chega com presentes: clavinas, revólveres, binóculos...

— Vamos embora! — anuncia Chauvet a Remillier, com uma piscadela de olho.

Vamo-nos embora efectivamente. E sem demorar. Mas, se a expedição encontrou víveres e gasolina, não tem óleo suficiente para o motor e sobretudo não tem peças sobresselentes, visto que estas se perderam com a caravana pilhada perto de Khami por Ma Djun Ying, a qual Petro tinha tentado em vão recuperar [1]. A sua falta vai fazer-se sentir duramente.

Na noite de 22 de Dezembro, a 100 quilómetros a leste de Sutcheú, o carro-cozinha sofre uma *panne.* Remillier, o seu condutor, abre o *capot* e desabafa em pragas provençais:

— Ma Fé de Deou! Qué troun d'ouséou! Vaï ti piqua en la jarra! Fan de Chichourle!

[1] Ver cap. 9, p. 201.

O pinhão de distribuição do eixo dos excêntricos está partido. É preciso desmontar parcialmente o motor: oito horas de trabalho, à luz dos faróis, com uma temperatura de −23°. Os mecânicos trabalham com as mãos nuas sobre o metal nu.

Remillier continua a praguejar em voz baixa, em provençal, Piat mantém-se plácido como sempre, mas não poupa a força, que é considerável. Quanto a Balourdet, fala meigamente ao motor, diz a cada peça o que vai fazer com ela:

— Meu lindo parafusozinho, tu vais deixar-te desaparafusar, na calma, na calma!

Todos trabalham sem perder um minuto.

Kan Tcheú atinge-se a 23 de Dezembro. Os homens e os carros, igualmente cansados, repousam aí durante umas horas. Revistam-se sumàriamente os motores.

Chauvet tira por um instante os olhos do carburador que está a desmontar e interpela os seus camaradas:

— Eh, rapazes! Vocês sabem que hoje é Natal?

A 26 de Dezembro, a Expedição Amarela retoma a longa pista. Não por muito tempo: a 53 quilómetros de Kan Tcheú, o rastro de um dos carros parte-se. Repara-se. Duas horas de trabalho. Torna-se a partir. Dez minutos depois, os blocos da roda da frente partem-se completamente, no carro de Chauvet. Haardt concede algumas horas de repouso. Dormimos ali

mesmo, sentados nos carros. Às 4 horas da manhã, partida. Vinte minutos mais tarde, o rastro do carro de Remillier salta. Repara-se. Cinco horas de trabalho. Alguns minutos depois, o rastro do carro de Piat solta o último suspiro. Já não se pode reparar é preciso mudar todo o conjunto de rastros. Faz mais frio que nunca. Com 20° abaixo de zero, é preciso substituir sessenta rolamentos, sessenta cavaletes, sessenta placas. Feito isso, continua-se.

Assim, durante três dias, numa pista caótica, inverosímil, continua-se este calvário mecânico. Partem-se peças, reparam-se, partem-se, reparam-se. À falta de sobresselentes, não se podem substituir as peças dos carros cansados. Têm de se desenvencilhar como puderem. A média é de 10 quilómetros por hora. E a pouca sorte mistura-se a isso: ao atravessar um ribeiro gelado, um dos carros rebenta com o gelo pouco espesso, devido a uma nascente quente subterrânea. Não é profundo, mas a água gela nos tambores de travões e bloqueia as rodas. É preciso derreter o gelo com o maçarico.

São precisas oito horas para vencer os últimos 20 quilómetros antes de Liang Tcheú, sede da missão alemã da Palavra de Deus. A 29 de Dezembro, às 2 horas da manhã, a expedição chega ao pé do pagode, encimado por uma cruz, erigido pelos padres católicos.

Aí os homens podem dormir em camas autênticas, comer alimentos quentes, sem terem de aquecer a gamela a maçarico antes de cada bocado. Aí Petro encontra intactas as suas reservas de abastecimento, que

o padre superior armazenou na escola. Aí, sob a direcção minuciosa de Penaud, faz-se a revisão cuidadosa dos veículos. Aí, enfim, a 31 de Dezembro à meia-noite, os homens da Expedição Amarela festejam com esses padres missionários do fim do mundo o nascimento do novo ano. Está agradável, há fogo na chaminé, diante da qual ressona *Paris,* o cão-mascote da expedição. Então o naturalista Reymond recolhe do fundo da memória as palavras duma velha canção alemã aprendida no colégio, que cantarola suavemente primeiro, depois cada vez com mais força, em homenagem aos seus hospedeiros:

Ich hatt' einen Kameraden
Einen bessern findst du nicht...

Breve se liga à sua a voz de baixo do alsaciano Dielmann e os padres, um pouco comovidos, retomam em coro com eles esse canto da fraternidade viril.

É preciso partir de novo. Um demónio parece empurrar Haardt, que apressa a largada, como se tivesse medo de não ter tempo suficiente. A temperatura desce ainda: −30°. O próximo posto de reabastecimento, Ning Hia, fica a 400 quilómetros, ou seja, seis dias, fazendo vinte horas em vinte e quatro.

O solo da pista é friável, obstruído por blocos, cortados por profundas brechas. Por vezes barram-na verdadeiras muralhas de *loess,* que é preciso atacar à picareta para abrir passagem. Os mecânicos tratam dos motores como uma ama do seu bebé: se o motor

parar, não trabalhará mais; se o *ralenti* for muito lento, provocará subidas de óleo aos cilindros, que engorduram as velas; mas, se trabalhar no máximo, o gasto excessivo de gasolina não permitirá chegar a Ning Hia! Durante estas curtas paragens, toda a gente dorme sentada nos carros, com o motor a trabalhar, revezando-se contìnuamente para ver o termómetro e evitar que a temperatura da água no reservatório desça abaixo de 90°. A paisagem é desolada: solidão, miséria, frio, doença, guerra. Quando se vê uma árvore, está morta, ao lado duma ave também morta. Quando se encontra uma aldeia, está fortificada e barricada. Bandos de ladrões ocupam o campo. É a Idade-Média. Os aldeãos defendem-se e pregam pelas orelhas, à porta das suas fortificações, as cabeças dos bandidos que apanharam.

A 10 de Janeiro, em Tchung Uei, a expedição acabou de contornar pelo sul a imensa bolsa desértica do Ala Chan. Haardt sobe em direcção ao Norte pela margem esquerda do rio Amarelo, que acarreta enormes bocados de gelo.

O rio Amarelo! O Hoang Ho, rio terrível e providencial, que se estende através da China por miríades de braços e num percurso de 4100 quilómetros. Viu morrer Gengiscão, um dos maiores conquistadores de todos os tempos. Vem do Tibete e tira o seu nome da cor, porque transporta o *loess,* verdadeiro unto flutuante que dá a prosperidade aos aldeãos chineses. Acarreta mais de um milhar de toneladas de lama fértil por ano. Mas por vezes o rio encoleriza-se e sai

do leito. Então é a catástrofe, então merece o nome de «Rio dos Desastres», o qual, entre mais oitenta e dois nomes, lhe deram os Chineses, para quem ele representa ao mesmo tempo a felicidade e a desgraça. É por causa dele, sem dúvida nenhuma, que a China é o único país no mundo que tem sempre tido, e terá certamente sempre, um ministro das Águas. Mas que podem os homens quando este monstro líquido trasborda, invadindo tudo, quebrando tudo à sua passagem, que pode a China contra este rio, a que chama ainda o «Flagelo dos Filhos de Han» e que fez mais de seiscentos milhões de vítimas em trinta séculos?

A 14 de Janeiro, em Ning Hia, a expedição encontra intactas as reservas armazenadas ali por Petro. Haardt é recebido pelo governador da cidade, o velho Mâ, que o avisa de que o Norte está ocupado por dois bandos rivais, o do general Su, antigo oficial regular que se tornou bandido, e o de um outro «senhor da guerra», Wang Yuing, um antigo bandido ligado ao Kuomintang.

— Vocês estão armados? Têm metralhadoras? — perguntou Mâ.

— Não temos metralhadoras, temos espingardas de tiro rápido.

— Bem — diz o velho governador. — O sensato é aquele que conhece os outros: não atirem quando é preciso falar, não falem quando é preciso atirar.

É munida desta pouco encorajadora recomendação que a expedição abandona Ning Hia, para continuar a subir para o Norte, sempre ao longo do rio Amarelo.

Depois de Teng Ku, 200 quilómetros adiante, na noite de 19 para 20 de Janeiro, às 2 horas da manhã, o carro da frente vai passar um dos braços gelados do rio Amarelo, quando o gelo cede ao peso do carro-lagarta. O carro desaparece na água até ao tampão do radiador. Audouin-Dubreuil, Pecqueur, Williams e Gauthier saem pelo tecto, salvando tudo o que podem do material. Diante dos membros da expedição, consternados, o carro sinistrado mergulha lentamente na água lamacenta, iluminada por baixo pela luz dos faróis, que continuam a funcionar.

— Vamos, depressa, depressa, vem, meu gordo! — diz Remillier a Chauvet.

— Gordo, não — rectifica Chauvet —, forte, mas não gordo!

Ambos, sem uma hesitação, entram na água gelada para atarem amarras ao carro. É preciso andar depressa: a água já começa a gelar em toda a volta. Penaud dirige as operações. Primeiro manda quebrar com a picareta, até à margem, o gelo que bloqueia a passagem; em seguida manda aproximar três carros, que vão puxar, com o cabo fixado por Chauvet e Remillier, o carro-lagarta que está prestes a perder-se. Treze horas de esforços. Treze horas a patinhar na água, na lama, no gelo. Treze horas, antes que finalmente emirja o carro-lagarta, envolvido por um espesso sudário de lodo e de gelo!

A 24 de Janeiro, às 4 horas da manhã, a expedição segue sempre ao longo do rio Amarelo — com prudência. Haardt obliquou para leste, para atingir

Pao Tu. Então levanta-se o vento amarelo, que vem do sul. Às 10 horas da manhã, sopra com violência, a visibilidade é nula, não se vê o *capot* dos carros. A poeira infiltra-se por toda a parte, mesmo nos motores, sob as capotas calafetadas. A areia amarela penetra nos cilindros e lima, carcome, os segmentos dos pistões.

— Mais 100 quilómetros e todos os motores param, chefe! — grita Penaud a Haardt, tentando cobrir o estrondo da tormenta.

— Eu sigo! — responde simplesmente Haardt.

A 3 quilómetros por hora de média! Quando as rajadas são, na verdade, demasiado fortes, pára-se. Depois torna-se a partir, na primeira acalmia. Os carros estão amarelos, os homens estão amarelos. Nada resiste ao vento do sul.

A 25 a tempestade acalma. Pára-se. Quando o vento pára totalmente, fazem-se reparações. Doze pistões novos são montados nos dois motores mais atingidos. Os mecânicos estão esgotados.

— Vamos embora! — decide Haardt, irredutível.

A expedição está só a uma centena de quilómetros de Pao Tu.

— Não é muito cedo! — suspira Remillier.

Mas é ele quem fala cedo de mais. A região é perigosa, infestada de bandos de antigos soldados feitos bandidos, que não reconhecem a autoridade da Associação para Protecção das Caravanas[1]. De repente

[1] Ver cap. 1, p. 26.

ouvem-se tiros: o carro de Audouin-Dubreuil e o carro-cozinha são atacados por ladrões. Chauvet e Balourdet saltam, atira cada um dois carregadores em rajada. Isso faz reflectir os assaltantes, vêm parlamentar:

— Porque é que vocês nos atiram? Nós somos soldados!

— E vocês, porque é que nos atiram?

— Tomámos-vos por bandidos!

— Nós também, caramba! — diz Remillier.

Aquilo não passará, felizmente, de algumas marcas de balas nos dois carros da frente.

De Pao Tu, onde a Expedição Amarela descansou um pouco e se reabasteceu, são precisos cinco dias, andando para norte, para alcançar o convento de lamas de Pai Ling-miao e refazer o itinerário de ida do grupo China. Os membros deste grupo encontram com prazer os monges de trajos vermelhos que os tinham tão gentilmente acolhido oito meses antes. São recebidos pelo chefe da comunidade. As trocas de palavras são assinaladas pela melhor boa vontade, mas trabalhosas: o principal do convento exprime-se em tibetano, o seu secretário traduz para mongol, Gumbô traduz para chinês e Petro para francês! Em seguida, inverte-se o circuito. Mas Hackin desenha à pressa uns fios de aletria num bocado de papel e estende-o ao lama. Este exclama: — Um dos franceses fala tibetano! — Não, Hackin não fala tibetano, mas escreve-o. Aprendeu-o em Paris, como língua morta, para decifrar os textos sagrados. Então o chefe do convento de lamas e o

conservador do museu Guimet põem-se a dialogar por escrito, passando papelinhos.

Sauvage gostaria de aproveitar o belo sol para filmar algumas cenas. Já está a aquecer, tomando mil precauções, a sua máquina, com o insubstituível maçarico, porque, ainda assim, estão aí uns 30° abaixo de zero!

Hackin, sempre por escrito, pede para Sauvage autorização de operar, tentando explicar sumàriamente de que se trata. O chefe dos lamas pensa um instante, escreve gravemente umas linhas e estende o papel a Hackin, abanando a cabeça, amável mas firmemente.

— Ele diz que não — traduz Hackin. — Diz que se os Ocidentais puserem as suas almas nessa caixa, nunca mais elas lhes serão restituídas.

12

O VALE DOS TÚMULOS

Na vasta planície coberta de neve que se estende diante da expedição, milhares de cavalos estão reunidos. Uns estão presos, outros, livres, caminham devagar e de repente dão uma galopada. Em toda a planície, os seus milhares de bafos, que fumegam no ar vivo, provocam como que uma espécie de bruma. À direita, pousados na neve, centenas de iurtes de feltro branco. À frente, ao longe, vêem-se homens a pé, que caminham, em quadrado ou em procissão, para um estranho palácio imaculado, com degraus guarnecidos de feltro branco, guardados por monstros de pedra.

Que é? Será a horda de ouro dos guerreiros de Samarcanda, as tropas selvagens dos cavaleiros de Gengiscão ou de Tamerlão, ressuscitadas nesta tarde de 5 de Fevereiro de 1932? Quase: são as «doze bandeiras» vassalas do príncipe mongol Si Ssu Ning, que vieram prestar homenagem ao seu senhor. Dos confins do horizonte, estes homens acorreram, nos seus

cavalos de crinas e caudas pesadas, salpicadas por causa da geada, semelhantes, com o tricórnio de feltro ou gorro de pele, com o fato guarnecido de peles de carneiro ou de raposa, com as botas de couro forradas, feitas para montar a cavalo, e não para andar no chão, com as lanças e os punhais de prata, semelhantes aos seus antepassados, que fundaram, no século XIII, o mais vasto império que jamais existiu no mundo.

Detido um momento por este espectáculo grandioso e fascinante, Haardt quer retomar a estrada. A expedição só percorreu 300 quilómetros desde o convento de lamas de Pai Ling-miao e há ainda muito caminho até Pequim.

— Não — diz Gumbô a Petro —, não se viaja na noite do Tsagane!

O Tsagane é o novo ano mongol, a primeira noite da lua nova. É a noite da paz, aquela em que se presta homenagem ao chefe, desejando-lhe mil prosperidades. Então os homens da Expedição Amarela param os carros ao lado dos cavalos semi-selvagens, armam as tendas na neve ao lado dos iurtes brancos. Os sábios e os técnicos do século XX vão passar a noite do Tsagane com estes cavaleiros surgidos do fundo das idades, que povoam agora a planície com as mil luzes das tochas que as suas procissões silenciosas trazem para o palácio do príncipe da estepe...

A 7 de Fevereiro a expedição atinge, em Serben, o bordo do planalto mongol, chega à grande pista que liga Urga a Pequim e inicia a descida, que vai, em degraus sucessivos, até à capital chinesa e à sua fértil

planície. É aí que Gumbô, o fiel guia mongol, encontra a iurte familiar e deixa os seus amigos ocidentais. Ele não os esquecerá nunca mais. Eles, aliás, também não.

Haardt, cada vez mais apressado, recusa-se a parar antes de Calgão, onde chegam a 8 de Fevereiro, pela madrugada. A capital do País das Ervas tem sempre o aspecto de posto fronteiriço, que os homens do grupo China lhe conheceram dez meses antes, com o seu ambiente de aventureiros cosmopolitas e pitorescos. Mas, desta vez, a Expedição Amarela está a chegar ao fim: Pequim está a três dias de marcha!

Na expectativa da chegada, todos se aprontam: limpeza do vestuário, volúpia dum banho de água quente. Depois disso, Balourdet corta o cabelo e penteia toda a gente, Haardt em primeiro lugar.

No dia seguinte, a expedição torna a partir. A 10 de Fevereiro atravessa, pela última vez, a Grande Muralha, cuja construção foi empreendida com trezentos mil homens, no ano 221 antes de Jesus Cristo, por Ts'in Che Huang Ti, o rei construtor que, depois de ter unificado a China desmembrada pelos reinos combatentes, quis suprimir tudo o que existia antes dele e ordenou que se queimassem todos os livros, incluindo os de Confúcio[1], cujo pensamento foi pre-

[1] Filósofo chinês (551-479 antes de Cristo) da era da dinastia guerreira dos Tcheú. Foi chamado «o mestre para 10 000 gerações». A sua doutrina moral baseia-se na amizade, equidade e exame da personalidade.

servado apenas pelos seus discípulos, que o transmitiram mais tarde de memória.

Imediatamente depois da Grande Muralha, abre-se a passagem de Nankeú, que deu tanto trabalho ao grupo China na sua viagem de ida. É transposta sem dificuldade e desta vez Pequim está ali, muito próxima. Pequim, o fim da viagem.

Ainda não, no entanto, 20 quilómetros antes de Pequim, abre-se à esquerda, para leste, uma estrada bem conservada. Com surpresa geral, Haardt, de ordinário tão apressado para avançar, cede à sugestão de Hackin e ordena que se adopte essa via. É a estrada do vale dos Túmulos, a estrada real onde estão enterrados os imperadores Ming. Foi construída por um deles, Tcheng Tsu, o restaurador da Grande Muralha.

Depois de ter passado por uma primeira porta de pedra, depois por uma segunda, os carros chegam ao vale dos Túmulos. Ali, numa paisagem cinzenta e castanha distendida pelo céu puro de Fevereiro, limitado por montanhas de um azul-pálido, diluídas na distância como uma aguarela de Lang Ying ou de Chen Tcheú[1], monumentais estátuas de pedra espalhadas por vários quilómetros, camelos, leões, guerreiros, guardam a última morada dos senhores da grande dinastia. Aí repousam para sempre esses treze imperadores Ming, que, depois de terem arrancado o Poder ao último imperador mongol (dinastia dos Yuan — 1368), se viram dele desapossados pelo primeiro imperador manchu (dinastia dos Ts'ing — 1644).

[1] Pintores célebres da época Ming, justamente. Lang Ying (1585-1660) fez parte da escola Tché e foi sobretudo um pintor de paisagens. Chen Tcheú, pintor e grafista muito hábil, foi o fundador da escola Wu.

— Assim passa a glória do mundo! — diz Audouin-Dubreuil.

— Não passa, fica — rectifica Hackin. — O mundo lembrar-se-á para sempre desta dinastia Ming, que conheceu o maior século da arte chinesa, com muita razão chamado «Época Claridade»: pintura, escultura, arquitectura, literatura... Os homens morreram, mas a marca que deixaram no mundo fica.

Haardt não diz nada, observa um velho chinês todo vestido de preto, incluindo o solidéu, surgido ali como por milagre.

— Que diz ele? — pergunta a Petro.

— Diz: «Os túmulos abrem-se a cada instante e fecham-se para sempre.» É um provérbio chinês muito velho.

Haardt fica muito tempo imóvel, silencioso, como que recolhido. Depois, dá, por fim, o sinal da partida. Para Pequim.

Pequim foi reconstruída para mil anos pelo grande imperador mongol Kubilai Khan, neto daquele que tinha arrasado a cidade em 1215: Gengiscão. Foi refeita segundo um plano rigorosamente geométrico: um quadrado de 6 quilómetros de lado, encimando um rectângulo de 8 por 3 quilómetros. O conjunto faz lembrar um jogo do avião, ao qual vai buscar os nomes de determinados bairros, como a ponte do céu, onde tem lugar o mercado popular da cidade chinesa. Há em

Pequim, com efeito, quatro cidades numa só: a cidade chinesa, com o seu bairro comercial e as suas ruas especializadas para cada espécie de negócio; a cidade tártara, o bairro das residências ricas, que abriga no centro da cidade imperial, onde viviam outrora seis mil funcionários e dignitários; por fim, no coração da cidade imperial: a cidade interdita (construída pelo imperador Ming Tcheng Tu, o fundador do vale dos Túmulos); por detrás das suas altas muralhas vermelhas viviam os ministros e os mandarins, à volta do telhado cor de laranja do Palácio de Inverno, que abriga a família imperial[1].

Nesta cidade, protegida por 34 quilómetros de fortificações cinzentas, vivem três milhões de homens.

A 12 de Fevereiro de 1932, às 11 horas da manhã, após trezentos e quinze dias e mais de 12 000 quilómetros de aventuras desde a partida de Beirute, a Expedição Amarela entra em Pequim pela porta oeste. Estes homens, que vêm da estepe e do deserto, têm dificuldade em habituar-se à animação que reina na capital chinesa. Cores e movimento tomam-lhes de assalto os olhos, acostumados aos longos horizontes imóveis.

As casas baixas têm telhados de telhas envernizadas de todas as cores, mel, verde, castanho, ocre, lilás. Todas têm janelas de papel, mais sólido que o vidro. Entra para elas e delas sai toda uma população atarefada, ruidosa. No bairro comercial, os carros-lagartas abrem com dificuldade caminho por entre a multidão,

[1] A «cidade interdita» deixou de o ser a partir de 1911.

entre os eléctricos, as carroças, os riquexós, as tabuletas colocadas em todos os sentidos, os vendedores ambulantes que oferecem pirâmides de frutos, de almôndegas muito temperadas ou de castanhas cristalizadas, os cozinheiros do ar livre, que preparam, fazendo malabarismos, aletria ou filhós. Verdadeiros malabaristas, há-os também, com teatros armados de qualquer forma, onde artistas acrobatas, disfarçados de dragões, dançam, mimam, cabriolam durante, às vezes, vinte e quatro horas seguidas, segundo ritos imutáveis, num turbilhão louco de cores e de gritos, ao som de órgãos de bambu, de gongos, de címbalos e de violinos de duas cordas. Por toda a parte, em grupo ou solitários: soldados, apressados ou passeando, contemplando o palanquim vermelho dum casamento que passa...

Mas eis o bairro das legações e outra espécie de folclore, mais familiar aos membros da expedição, a quem um ano de ausência não o fez esquecer: ao som do clarim, uma secção de caçadores alpinos presta honras. O Sr. Lagarde, conselheiro da Embaixada Francesa em Pequim, acolhe estes homens que venceram o Himalaia e o deserto de Gobi:

— ... e levante o meu copo!...

Haardt quer responder. Haardt deve responder. Levanta-se, mas nenhum som audível lhe sai da boca. Estará comovido a esse ponto? Não, está áfono, fatigado, esgotado pelos esforços que a si mesmo impôs; apanhou frio, uma violenta dor de garganta impede-o de falar. É talvez melhor assim. Que poderia ele acrescentar ao que realizou? Os comentários é aos outros

que compete fazê-los, ele teve a melhor parte: a acção.

Os mecânicos já não sabem para onde se virar, de todos os lados os reclamam para os festejar, pedir-lhes que contem as suas aventuras. Há ali homens elegantes, lindas mulheres com lindos vestidos...

— Esperem que nos habituemos — suplica Penaud.

Prova dum copo que lhe estendem. Esquisita bebida! O que é? Champanhe, já lhe tinha esquecido o gosto!

À noite, mergulharão durante uma hora em água de sabão, em autênticas banheiras, numa verdadeira casa de banho, estender-se-ão em verdadeiras camas, precipitar-se-ão sobre as cartas, os telegramas, o correio que os espera aqui há tanto tempo. Pela primeira vez, há mais de dez meses, quase um ano, descansarão!

Petro, esse, não perde tempo. No dia seguinte, encontra-se com uma americana de Pequim, filha do embaixador dos Estados Unidos, Miss Barbara Schurman, que o esperava aqui para começar com ele uma nova expedição, a da sua vida: casam-se. Casam-se mesmo duas vezes, primeiro na Legação Americana, depois na Legação Francesa. É aí que, tendo a porta ficado aberta durante a cerimónia, conformemente à lei, se vê surgir de repente o cão *Paris*, que vem colocar-se tranquilamente no meio dos homens da Expedição Amarela e fica, com muito juízo, sentado entre eles até ao fim. Nunca se saberá como é que, desde o

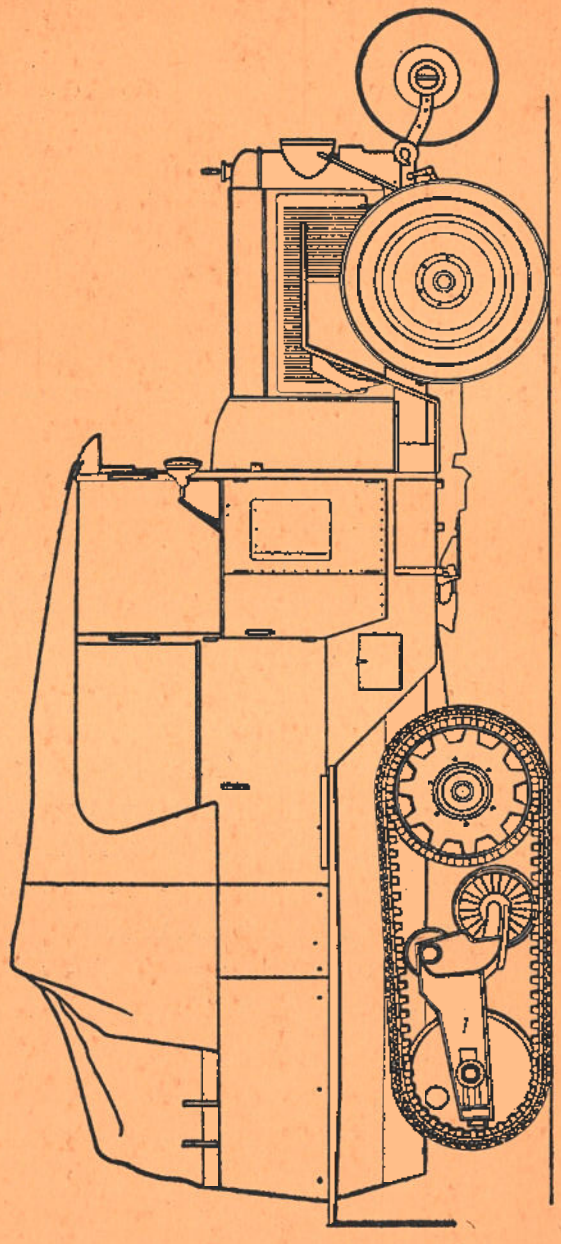
hotel onde o tinham deixado, ele foi capaz de encontrar o caminho da Legação, para assistir ao casamento de Petro!

Haardt não está presente; depois da indisposição da chegada, o Dr. Delastre obrigou-o a ficar na cama por alguns dias. Mas no dia seguinte, contra a opinião do médico, Haardt levanta-se para assistir a um jantar oficial. Apesar da sua forte gripe, quer continuar a trabalhar. Já sonha com uma continuação da Expedição Amarela: a Indochina, do Tonquim ao Sião, depois a Birmânia e, quem sabe, a Índia, a Pérsia... fechar a argola! Com o dinamismo tenaz, a vontade quase mística que o caracterizam, traça planos, combina um itinerário: os homens e os carros embarcam a 29 de Fevereiro em Tientsin, para Xangai, donde um navio americano os levará a Hong-Kong e à Indochina, aonde Haardt, com Pecqueur e Petro, irá ter com eles...

A 16 de Março de 1932, às 3 horas e 40 da manhã, Georges-Marie Haardt morre em Hong-Kong, no Repulse Bay Hotel, com uma pneumonia dupla.

No dia seguinte chega um telegrama de Paris, dirigido aos membros da Expedição Amarela:

«O homem morreu, mas a obra fica. Tragam para França o corpo do vosso chefe. Eu choro convosco. André Citroën.»



Carro-lagarta Citroën

APÊNDICE

OS CARROS-LAGARTAS *CITROËN*

A série dos carros-lagartas *Citroën* vai do B-2 de 1921 até 1930, data em que foram construídos os últimos carros-lagartas P-36, com motor de 4 cilindros 94×110, para o exército francês.

Os rastros ligeiros dos veículos *Citroën* foram realizados segundo os *brevets* do engenheiro Kégresse, que os tinha concebido para facilitar as deslocações na neve, quando era director técnico das garagens do czar Nicolau II da Rússia. De volta a França, Kégresse associou-se com Hinstin para explorar os seus *brevets*. Foi então que André Citroën se interessou por isso, pressentindo que esses rastros eram susceptíveis de ser utilizados não apenas na neve, mas também na areia, na lama e na rocha. Adquiriu o seu exclusivo em 1921 e equipou com eles os veículos da primeira travessia do Sara em automóvel (1922-1923, carros-lagartas B-2), da Expedição Negra (1924-1925, carros-lagartas B-2 melhorados e o modelo especial 15 CV, para o Sudão) e da Expedição Amarela (1931-1932).

Dois tipos de veículos foram utilizados pela Expedição Amarela:

O grupo Pamir (partida de Beirute, travessia do Himalaia) dispunha de veículos AC-4-F, especialmente preparados para poderem ser inteiramente desmontados em caso de necessidade e regulados para a circulação em altitude. O motor, desenhado pelo engenheiro Michelat, podia girar à velocidade, excepcional

para a época, de 3000 rotações por minuto. Era um quatro cilindros em linha, monobloco de ferro fundido, com válvulas laterais, cilindrada de 1628 cm³ (alesagem 72 mm, curso 100 mm), desenvolvendo 30 CV em 3000 rotações por minuto. Culatra móvel de ferro fundido com câmaras de combustão calibradas. Cambota de três apoios, chumaceiras de bronze regulado. Bielas reguladas sobre aço. Pistões de liga ligeira (alumínio) com armadura de aço-níquel, opondo-se aos efeitos de dilatação. Cártere inferior de liga ligeira com lamelas. Dois carretos de distribuição com dente helicoidal. Lubrificação por bomba de engrenagens. Circulação de água acelerada por bomba, radiador de grande superfície e ventilador. Carburador *Solex* horizontal, com boiador, borboleta de arranque a frio comandada por bicha. Ignição de alta tensão por magneto e bateria, com avanço automático. Arranque eléctrico com pinhão Bendix. Embraiagem de disco único, funcionando a seco. Caixa de velocidades com três para a frente e uma marcha atrás. Transmissão por árvore longitudinal com *cardans* ligeiros. Suspensão traseira «banjo». Travões de tambores. Direcção com sem-fim e sector. *Châssis* reforçado. Rastros ligeiros e rolos de apoio de borracha, em vez de rodas com pneus atrás.

O grupo China (partida de Pequim, travessia do deserto de Gobi) dispunha de veículos AC-6-F. Motor de seis cilindros em linha, monobloco de ferro fundido, com válvulas laterais. Cilindrada de 2442 cm³ (alesagem 72 mm, curso 100 mm), desenvolvendo 42 CV a 3000 rotações por minuto. Culatra móvel de ferro fundido. Cambota de quatro apoios, chumaceiras de bronze regulável, com amortecedor de vibração de torsão à frente. Bielas reguladas sobre aço. Pistões em liga ligeira. Cártere inferior em liga ligeira, com aletas. Distribuição por dois pinhões com dente helicoidal, eixo dos excêntricos de quatro apoios. Lubrificação sob pressão por bomba de engrenagem, circulação de água acelerada por bomba, radiador de grande superfície (treze litros de capacidade) e ventilador. Carburador *Solex* vertical com borboleta de arranque e borboleta de aceleração. Ignição de alta tensão

por magneto, com dois ruptores, bobina e bateria, avanço automático. Arranque eléctrico, com pinhão Bendix. Embraiagem de disco único, funcionando a seco. Caixa de três velocidades à frente e inversão de marcha atrás. Transmissão por árvore longitudinal acoplada por *cardans* metálicos blindados. Ponte traseira «banjo». Travões de tambores. Direcção de tubo fixo, com sem-fim e sector. *Châssis* reforçado. Rastros ligeiros e rolos de apoio de borracha, em vez de rodas com pneus atrás. Rolo louco à frente do carro.

O êxito que alcançaram os carros-lagartas depois dos rigorosos testes das Expedições Citroën abriu caminho aos veículos de tipo *Half-track,* que lhes sucederam vinte anos mais tarde.

ÍNDICE

PREFÁCIO 9

Primeira parte — O ENCONTRO

1. PARTIDA ACIDENTADA, EM PEQUIM 17
2. AS FANFARRAS DA GLÓRIA 41
3. O FAR-WEST DA CHINA 58
4. A MAIS VELHA ESTRADA DO MUNDO 74

Segunda parte — O ASSALTO

5. TEMPESTADE NO GOBI 91
6. OS ESCOCESES DO FIM DO MUNDO 112
7. PRISIONEIROS DO SINQUIÃO 134
8. COMBATE CONTRA O HIMALAIA 159

Terceira parte — O INVERNO

9. NO «RENDEZ-VOUS» DE AKSU 187
10. OS ALMOÇOS DO MARECHAL KING 204
11. O RIO DOS DESASTRES 219
12. O VALE DOS TÚMULOS 235

APÊNDICE 245