

vous lu que Kâbul était la capitale du pays avant le VIII^e siècle de notre ère ? Bien entendu nous ne tomberons pas dans l'autre extrême et nous n'irons pas soutenir que le vieux Kâbul n'existait pas avant que les rois bouddhistes Turks l'eussent adopté sur le tard comme siège de leur dynastie. Il n'y a aucune raison pour que ce ne soit pas cette ville que les manuscrits de Ptolémée désignent sous le nom de Karoura ou Kaboura (tout comme on doit reconnaître Kapiça dans leur Katisa); et des vestiges importants la localisent encore (cf. *infra* p. 146) entre les collines et la rive droite du Logar, près des villages actuels de Shêvakî et de Kamarî. Bien que Hiuan-tsang ne la mentionne pas, il dut la frôler d'assez près lors de son retour de l'Inde; et en se rendant d'Alexandrie d'Arachôsie à Bactres Alexandre aura fait de même, car ni l'un ni l'autre ne pouvait se dispenser de passer par l'inévitable Kapiça. Mais il faut savoir que pour traverser ce pays dans la direction Sud-Nord il y a eu de toute antiquité au moins trois itinéraires possibles. L'un continue la piste qui suit le cours du Logar et longe le Kôh-dâman ou « Piémont » de l'Est. L'autre côtoie au contraire les montagnes de l'Ouest, dites de Paghmân, par Istâlif, Istarghij et Hopiân. Le troisième enfin franchit les collines mitoyennes entre les deux cuvettes déjà décrites ci-dessus au col de Pây-é-Mînâr et tient autant que possible le milieu de la plaine. C'est ce que commence par faire aussi la route carrossable moderne. Prenons sa description en sens inverse. Après avoir franchi le Ghorband sur un pont de fer, elle pique droit au Sud et atteint bientôt le gros bourg de Chârikâr qui, avec ses quinze cents maisons et son bâzâr bien achalandé, a évidemment remplacé pour les besoins du commerce local l'ancienne capitale morte de Kâpiçî, située à une douzaine de kilomètres dans l'Est; puis, à travers de riches campagnes semées de quantité de fermes isolées, elle poursuit sur les villages de Qarâbâgh et de Saraï-Khvâjah. Mais si elle s'abstient ainsi de s'engager dans le *dasht* raviné et pierreux du Kôh-dâman occidental, elle ne s'astreint pas à suivre jusqu'au bout l'itinéraire médian. Au *kotal* de Pây-é-Mînâr elle préfère celui de la « Tanière de l'Ours » (Khers-Khâneh, aujourd'hui Khair-Khâneh, la « Maison de la bienfaisance ») pour pénétrer dans le bassin encore fertile, mais moins luxuriant, qui révèle à la vue les deux Kâbul, l'ancien et le moderne : quant au futur, il dérobe derrière un autre petit rideau de collines le tracé de ses larges avenues et la silhouette de ses palais inachevés.

Ceci fait, vous êtes poliment priés de remarquer que vous ne vous êtes pas le moins du monde rapprochés du but de votre voyage : le pont du Ghorband est exactement sur le même méridien que Kâbul, et au lieu de continuer à descendre vous avez au contraire repris deux cents mètres d'altitude. Il faut évidemment toute l'importance présente de Kâbul pour justifier une peine et un détour qui seraient autrement inutiles. De toutes façons il vous reste à tourner à angle droit vers l'Est pour couvrir par monts et par vaux les quelque 120 kilomètres à vol d'oiseau — la moitié en plus par la route — qui vous séparent encore de Jelâlâbâd. Nous vous avons déjà charitablement avertis que vous n'avez pas à compter pour vous y aider sur le Kâbul-rûd : comme il doit, lui aussi, descendre de 1.200 mètres en ces 120 kilomètres, vous concevez qu'il soit tout entier à son affaire et n'ait pas eu le temps de songer à aménager ses rives pour votre commodité. En aval de Kâbul et de son confluent avec le Logar, il se hâte de se précipiter dans les gorges dites de Tang-é-Ghârû, où vous n'aurez à le suivre aucun autre agrément que l'attrait du pittoresque. Ce n'est pas que les ingénieurs ne puissent à présent se charger de le border d'une route analogue à celle qui, par exemple, remonte vers le Kaçmîr la vallée profondément encaissée du Jhelam (ancienne *Vitastâ*) : ils en seront quittes pour la refaire à chaque printemps, après qu'elle aura été coupée chaque hiver par des glissements de terrain, jusqu'à ce qu'enfin elle se stabilise. Mais ce n'est encore là qu'un projet. Carrossables ou non, toutes les routes actuelles n'hésitent pas à abandonner la rivière pour ne la retrouver qu'à Jelâlâbâd. Traversant successivement sur