

fortifiée d'Alî-Masjid qui marque, à 15 kilomètres de Landî-Khâna, le milieu approximatif de la passe et où jadis la caravane montante et la descendante échangeaient leurs escortes, on est encore à 740 mètres; de là, par de grands lacets, on redescend jusqu'à Jam-rûd (490 mètres). Enfin, sur les derniers 15 kilomètres la vieille route, bordée de *stûpa* comme une voie antique de tombeaux, passait un peu plus au Nord que la route moderne; tandis que celle-ci se dirige droit sur le « Cantonnement » européen, l'autre gagnait par Takkal l'emplacement de la vieille ville, aujourd'hui Peshâwar-City; car celle-ci, par exception, ne nous a pas semblé avoir changé de place.

Nous voici donc à Purushapura; mais c'est à Takshaçilâ que nous voulons nous rendre: comment nous y rendrons-nous? Sur ce point Fa-hien, Song Yun, Hiuan-tsang sont tous d'accord: il faut aller rejoindre à Pushkarâvatî l'itinéraire qui vient d'être décrit ci-dessus. A la vérité, il deviendra nécessaire de traverser la « grande rivière » formée par la jonction du Kâbul-rûd et du Svât; mais on aura la consolation de penser qu'en passant par le Khaïber au lieu de Michnî on s'est dispensé de les franchir séparément l'une après l'autre. On ne peut davantage se dissimuler — et nous en avons déjà fait la remarque (p. 42) — que se rendre de Purushapura à Udabhânda par Pushkarâvatî et Po-lou-cha, c'est se condamner à un long détour: mais si forte est en toute saison l'attraction des belles plaines unies et, de l'automne au printemps, celle des passages à gué, que le circuit ainsi établi se perpétuera pendant des siècles: « Dans la plupart de mes expéditions contre l'Hindûstân, écrit encore Bâbur, je me servis des gués (10). » Notez qu'il en compte un de plus que Hiuan-tsang, car il spécifie à part la rivière de Kâbul et celle du Svât, et c'est aussi séparément que les ponts stratégiques anglais franchissent aujourd'hui, entre Peshâwar et Chârsadda, ces deux cours d'eau. Comme nous l'avons déjà dit, et comme le montre la carte, le Kâbul-rûd s'est en effet frayé dans la plaine gandhârienne, à la faveur de quelque grosse inondation, un nouveau lit plus large et plus méridional que l'ancien: il s'ensuit qu'il opère à présent sa jonction avec le Svât beaucoup plus en aval que du temps des pèlerins, et ce déplacement n'a peut-être pas peu contribué à la ruine définitive de Pushkarâvatî. Néanmoins ce n'est là qu'une variante sans grande importance et d'occurrence constante au Pañjâb, où le premier souci des ingénieurs, dès qu'ils ont établi un pont sur un fleuve, est de persuader ce dernier de vouloir bien continuer à passer dessous. Le point essentiel et non douteux est que pour Bâbur le principal gué du Sindh, c'est-à-dire de l'Indus, se trouvait toujours « au-dessus de son confluent avec le Kâbul-rûd », c'est-à-dire en amont d'Attock et, par conséquent, près d'Uṇḍ.

c) *Viâ Attock*. — Cependant le fait même que Bâbur choisissait délibérément « la route des gués » nous prouve qu'il connaissait une autre alternative; et il n'est pas malaisé de deviner laquelle. Le vieil itinéraire de Kâpiçî à Takshaçilâ par Pushkarâvatî avait évidemment pour lui d'être direct; mais il faut reconnaître qu'il n'épargnait guère à ses usagers les inévitables émotions que suscite toujours le passage des rivières: celle du Kapiça, celle du Laghmân, le Kôphên (deux fois), le Svât et l'Indus, c'est déjà, si l'on néglige ruisseaux et torrents, autant qu'on peut compter sur les doigts d'une main. Quand la décadence de Kâpiçî et de Pushkarâvatî eut dévié les caravanes vers Kâbul et Peshâwar, ce fut leur avantage évident de s'épargner ces guéages ou transbordements successifs, toujours trop fertiles en accidents pour les gens, les bêtes ou les marchandises. De Kâbul à Peshâwar la route demeurait en effet sur la rive méridionale de la rivière: pourquoi ne pas continuer à en faire autant entre Peshâwar et Attock, où justement le rétrécissement de l'Indus se prêtait à l'établissement d'un pont? En même temps qu'on ne s'imposait plus que la seule et inévitable traversée du grand fleuve, on réduisait d'un bon tiers la longueur du trajet... Tout cela est indéniable: toutefois les avantages du nouveau tracé restèrent longtemps balancés par ses inconvénients. Il s'agissait en somme d'abandonner de parti pris les régions riches et com-