

merçantes du Gandhâra pour se lancer d'abord à travers des marais, puis sur les déclivités pierreuses, et à chaque pas ravinées par des torrents, des montagnes qui séparent le district de Peshâwar de celui de Kohât. Sans doute on abrégait ainsi la route : mais en topographie il est bien rare que la ligne droite soit le meilleur chemin d'un point à un autre; et dans l'Orient d'autrefois le temps ne faisait rien à l'affaire. En quoi est-on d'ailleurs plus avancé d'avoir sous la main un endroit idéal pour jeter un pont si l'on est hors d'état de le construire, ou bien, au cas où l'on se contenterait d'un pont de bateaux, de le faire assez solide pour résister à la violence du courant ?...

Mieux encore que la routine des chefs de caravanes, ces raisons peuvent expliquer pourquoi l'ancien itinéraire resta en usage jusqu'au XVI^e siècle. Mais il n'aura pas échappé au lecteur que les principales objections se ramènent en définitive à des problèmes de construction routière ou pontonnaire, et cessent d'être dirimantes dès que les perfectionnements de la technique et la stabilité administrative permettent de les résoudre. C'est justement ce qui s'est produit sous le long règne prospère d'Akbar; et c'est pourquoi, de nos jours encore, la « Grand Trunk Road » fonce tout droit vers l'Est entre Peshâwar et Attock, et que sa ligne presque ininterrompue de ponts et de chaussées s'est doublée de celle du chemin de fer. Par là s'écoule aujourd'hui, délaissant les sites désertés de Pushkarâvatî et d'Udabhânda, tout le courant commercial entre l'Inde et la Haute Asie, commodément surveillé au passage par le vieux fort moghol d'Attock, revu et perfectionné par les Royal Engineers. Sur l'autre bord de l'Indus, rail et grand-route ne tardent pas à rejoindre, près d'Ĥasan-Abdâl, l'antique itinéraire, et cheminent avec lui jusqu'à la station que nous avons connue en 1896 sous le nom de Shâh-Dêhrî, en 1919 sous celui de Saraï-Kâlâ et qui, à la demande de l'*Archæological Survey* arbore aujourd'hui fièrement le nom historique de Taxila : car si les « traditions locales » sont lentes à mourir, elles sont promptes à renaître.

1. (P. 36). BÂBUR, *Mémoires*, trad. Pavet de Courteille, I, p. 321; trad. A. S. Beveridge, p. 129 (cf. p. 208 et 222). — HIUAN-TSANG, *Mémoires*, trad. Stan. Julien, I, p. 55; S. Beal, I, p. 68; Th. Watters, I, p. 131. — ARRIEN, *Anabasis*, IV, 22.

2. (P. 37). Sur les curieux moyens qu'ont employés les autorités anglaises v. J. DARMESTETER, *Lettres de l'Inde* (Paris, 1888), p. 156 et suiv., et A. FOUCHER, *Sur la frontière indo-afghane* (Paris, 1901), p. 241 et suiv.

3. (P. 39). Voyez par exemple Sir Thomas HOLDICH, *India*, p. 28, ou *Cambridge History of India*, I, p. 75 et 354.

4. (P. 40). J. DARMESTETER, *loc. laud.*, p. 18. Notons que le pont d'Attock mesure plus de 250 mètres.

5. (P. 41). V. Sir Aurel STEIN, *On Alexander's Track to the Indus* (Londres, 1929).

6. (D^o). Il n'en était pas de même, il y a cent ans. AL. BURNES (*Travels*², II, p. 98-101), pour se rendre de Peshâwar à Dakka (1832), a préféré, comme plus sûre, la route

de Michni à celle du Khaïber et la compagnie des Mohmands celle des Âfridis; mais sa description de la route manque de précision, sinon de pittoresque. — Lors de son second voyage (1837) en compagnie de Leech, Lord et Wood, il prit la route du Khaïber (J. WOOD, *Journey*², p. 99 et suiv.).

7. (P. 42). Pour l'instant renvoyons le lecteur à nos *Notes sur la Géogr. anc. du Gandhâra* (B. E. F. E.-O., I) et au *Guide to Taxila* de Sir John MARSHALL (cf. *J. As.*, sept.-oct. 1919, p. 311).

8. (P. 43). HIUAN-TSANG, *Mémoires*, trad. St. J., I, p. 107; S. B., I, p. 99; Th. W., I, p. 205. — BÂBUR, *Mémoires*, trad. Pavet de Courteille, II, p. 77 et 134-135.

9. (D^o). L'hiver était sans doute employé à une tournée, militaire ou non, dans l'intérieur de l'Inde: les otages chinois descendaient pour cette saison au Pañjâb. Cf. HIUAN-TSANG, *Mémoires*, trad. St. J., I, p. 42 et 199; S. B., I, p. 57 et 173; Th. W., I, p. 124 et 292.

10. (P. 44). Trad. Pavet de Courteille, I, p. 286.

V. — ITINÉRAIRES ANCIENS ET MODERNES.

Arrivés au terme de notre voyage, il convient de jeter en arrière un regard d'ensemble sur la cinquantaine d'étapes que nous venons d'égrèner en chemin, et qui mesurent à peu près l'écart entre Dunkerque et Marseille : long parcours pour une caravane; bref trajet pour un train qui (il faut l'avoir vu pour y croire) brûle trois jours de marche en une heure; et distance insignifiante, en dépit des fatigues (et des pages) qu'elle nous a coûtées, quand on la reporte sur les effa-