



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>



19.6

FG 2708

PROMENADE
AUTOUR
DE L'AMÉRIQUE
DU SUD

PAR
EDMOND COTTEAU
MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE PARIS



PARIS
K. NILSSON, RUE DE RIVOLI, 212.

—
1878

*A M. le Docteur Hering
hommage de l'auteur
Edmond Cotteau*

PROMENADE
AUTOUR
DE L'AMÉRIQUE
DU SUD

PAR
EDMOND COTTEAU
MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE PARIS

Extrait du Bulletin de la Société des Sciences historiques et naturelles de l'Yonne,
1^{er} semestre 1878.

PARIS
K. NILSSON, RUE DE RIVOLI, 212.

—
1878

PROMENADE
AUTOUR
DE L'AMÉRIQUE DU SUD

I

DE FRANCE AU BRÉSIL

Cinq grandes compagnies entretiennent deux fois par mois des communications régulières entre le Brésil et les ports de Bordeaux, Marseille, le Havre, Southampton et Liverpool. Paris n'est plus aujourd'hui qu'à vingt jours de Rio de Janeiro, et, grâce à une concurrence active, le prix de la traversée de France au Brésil, est relativement moindre que sur tout autre point du globe.

Le 5 juillet 1877, je m'embarquais à Pauillac, sur le paquebot *l'Équateur*, de la Compagnie des Messageries Maritimes. Ce magnifique bateau, récemment construit à la Ciotat, ne mesure pas moins de 125 mètres de long sur 12 de large, et 10 de profondeur du creux de la

quille au pont. Son aménagement intérieur a été parfaitement compris et approprié avec intelligence à la destination du navire, c'est-à-dire à la navigation des mers de la zone torride. Les cabines sont percées de larges fenêtres ; le grand salon, de plain-pied avec le pont, reçoit des flots d'air et de lumière ; il est surmonté d'une dunette élevée, vaste et commode observatoire, s'étendant sur une longueur de quarante mètres et comprenant toute la largeur du navire ; autour du salon, on a ménagé une galerie couverte qui sert à la fois de promenade et d'abri contre le vent, la pluie, et surtout le soleil.

En mettant le pied sur l'hôtel flottant, qui doit l'abriter pendant quelques semaines, tout voyageur s'empresse, ordinairement, par un examen rapide, de faire connaissance avec sa nouvelle demeure. Cette impression du premier moment, s'efface difficilement par la suite. En ce qui me concerne, elle fut de tout point favorable, et l'expérience ne fit que la confirmer.

A sept heures du soir, le petit vapeur, qui nous a amenés de Bordeaux, rompt ses amarres et s'éloigne de notre bord ; les derniers adieux s'échangent et nous commençons à nous mettre en route. Vers onze heures, une longue ligne de lumières nous indique l'emplacement de Royan. Bientôt après, le feu rouge du phare de Cordouan reste seul en vue à babord ; puis, tout retombe dans l'obscurité : la terre de France a disparu.

Dans la journée du lendemain, le golfe de Gascogne, malgré sa mauvaise réputation, se montre fort clément. Peu de passagers ont à s'en plaindre sérieusement.

Le 7 juillet, de grand matin, nous longeons, à une faible distance, les côtes accidentées et profondément découpées de la Galice ; on laisse à droite la baie

sinueuse au fond de laquelle se trouve le port militaire de Ferrol. Peu après le pilote vient à bord et nous dirige au mouillage de la Corogne.

Vue du navire, la ville qui s'étend en demi-cercle le long du rivage, avec ses hautes maisons ornées de vastes balcons vitrés (*miradores*) peints en vert, a fort bon aspect, et paraît plus considérable qu'elle ne l'est réellement. Son port et ses fortifications forment toute son importance ; c'est à peine si elle renferme 25,000 habitants.

La plupart des rues sont dallées ; la voie principale, la *Calle real*, malgré l'heure matinale, présente une grande animation. Des groupes de paysans Galiciens attirent mon attention par la singularité de leur costume ; longues guêtres, culotte courte, veste à collet droit et bonnet de forme étrange, semblable à la barrette de nos chantres de village, le tout en gros drap brun ; on les dit sobres et travailleurs : ce sont les Auvergnats de l'Espagne. Une foule déguenillée se presse autour des fontaines ; de jeunes femmes, vêtues de robes claires et pieds nus, rentrent chez elles la tête chargée d'un lourd baril plein d'eau. Une série de ruelles tortueuses conduit à la ville haute, où se trouve un petit jardin public, renfermant le tombeau du général anglais sir John Moore. On y jouit d'une belle vue sur la rade et la ville, qui, du reste, n'offre aucun monument remarquable.

Dans l'après-midi, nous reprenons la mer ; la côte d'Espagne se présente sous l'aspect de hautes montagnes dénudées, surmontées parfois d'une blanche église. Souvent un avant-poste d'ilots, formés de rochers abrupts, interdit l'accès du rivage. Vers le soir, nous doublons le cap Finistère, et faisons route au sud,

croisant sur notre passage plusieurs grands steamers. Ce point, très fréquenté, se trouve sur la route directe d'Angleterre aux Indes.

Le lendemain à midi, nous apercevons les îles Berlingas, groupe de rochers environnant un îlot de forme bizarre, et dont le dôme arrondi, séparé en deux parties et comme fendu par le milieu, supporte un phare. Quelques heures après, nous longeons la côte du Portugal, très élevée en cet endroit. Au point culminant, se dressent l'église et le château de Cintra, résidence d'été du roi. Bientôt la couleur de l'eau, qui du bleu foncé, passe au vert pâle, nous avertit que nous entrons dans le Tage. La rive droite du fleuve, avec ses villages, ses châteaux et ses jardins en terrasse, offre un aspect enchanteur ; le panorama devient splendide ; la blanche cité de Lisbonne nous apparaît ainsi que Rome, étagée sur sept collines. Le ciel est d'une pureté admirable. Nous dépassons rapidement le faubourg de Belem, avec sa merveilleuse tour mauresque, sentinelle avancée sur le fleuve. Quelques instants après, l'*Équateur* jette l'ancre à un kilomètre environ de la ville, en face le palais du gouvernement. Plus loin, l'estuaire formé par le Tage s'élargit et forme une immense rade intérieure, semblable à la pleine mer.

Mon premier soin, en débarquant, est de prendre le tramway qui conduit à Belem. Les tramways de Lisbonne méritent une description particulière. Ils ont la forme d'un long et large char à bancs couvert, mais ouvert sur les côtés, avec huit banquettes à quatre places, et plates-formes en avant et en arrière ; les voitures sont traînées habituellement par quatre mules ; on en ajoute deux autres lorsque la pente du terrain l'exige. Il y a toujours un pos-

tillon à cheval sur la première mule. La route qui conduit à Belem est sinueuse et accidentée ; on perd beaucoup de temps aux relais et aux montées ; mais, en revanche, les descentes se font avec une rapidité effrayante, et qui souvent, dit-on, a occasionné de graves accidents.

L'ancien monastère de Belem est un magnifique spécimen de l'architecture Hispano-Arabe de la fin du xv^e siècle. Il fut construit par don Manuel en l'honneur de la réussite de l'expédition de Vasco de Gama. Aujourd'hui, il sert d'asile pour les enfants abandonnés. Les dortoirs, les cuisines, les réfectoires, sont installés dans les vastes salles du vieux cloître. Au centre, se trouve un frais jardin, où je remarque de vigoureux massifs d'hortensias, en pleine floraison, hauts de plus de deux mètres. Tout autour règne une galerie supportée par de grosses colonnes trapues et d'élégants arceaux délicatement fouillés, d'une conservation parfaite. L'intérieur de l'église forme trois nefs, soutenues par des piliers finement sculptés. Le portail de face, ainsi que le portail latéral, sont d'une richesse extraordinaire. De nombreuses statues font saillie au milieu des ornements les plus capricieux. Sous le climat brûlant du Portugal, les monuments revêtent à la longue une teinte chaude et dorée qui ajoute encore à la beauté de cette merveilleuse dentelle de pierre.

Lorsque je rentre à Lisbonne il fait nuit close. C'est un dimanche ; de nombreux promeneurs, avides de respirer l'air frais du soir après une chaude journée de juillet, suivent tous la même direction. Entraîné par le courant, j'arrive au jardin public, où résonnent les accents de la musique militaire. Là, sous de beaux arbres illuminés, une foule compacte circule paisiblement, entre les rangs

pressés des dames assises le long de l'avenue principale. Peu d'entre elles me paraissent jolies ; leur teint est mat et leurs cheveux invariablement noirs. Si vous rencontrez une blonde, vous pouvez presque affirmer que c'est une étrangère.

Les rues les plus animées de Lisbonne sont les rues *Aurea*, *Augusta* et *Chiado* ; là se trouvent les plus beaux magasins. La place du Commerce est fort belle ; des constructions monumentales l'entourent de trois côtés, le quatrième est formé par le Tage ; un riche arc-de-triomphe d'un bon style fait face au fleuve ; au centre s'élève la statue colossale équestre en bronze de Jose I^{er}, haute de plus de six mètres. Près du jardin public, se trouve la place don Pedro, au milieu de laquelle se dresse une colonne monolithe surmontée de la statue du monarque. Cette place est pavée en mosaïques formées de cailloux blancs et noirs, simulant assez bien des inégalités de terrain qui n'existent pas ; effet original, mais d'un goût douteux. Sur une autre place dont le nom m'échappe, je remarquai une charmante colonne d'un seul morceau, percée à jour, et se contournant en trois spirales.

Une particularité des édifices de Lisbonne, c'est que les extrémités des toits se relèvent à la mode chinoise. Il n'y a d'autres cheminées que celles des cuisines ; la plupart des maisons sont ornées de larges balcons couverts. Beaucoup de façades sur la rue sont en carreaux de faïence multicolores, ce qui produit le meilleur effet. Enfin, la ville est très accidentée et offre quelque ressemblance avec les hauts quartiers de Naples. Toutefois, les collines sur lesquelles repose Lisbonne, sont moins élevées. Cette disposition particulière du terrain donne

lieu parfois à de charmantes échappées qui feraient le bonheur d'un artiste. Ça et là, un agave, quelque palmier, un yucca au blanc panache, des touffes éclatantes de géraniums, des citronniers au feuillage luisant, émergent des hautes murailles. Ici la végétation est tout à fait méridionale ; le pin de Norfolk y acquiert un développement considérable ; les poivriers se mêlent aux myrtes et aux grenadiers. Dans les jardins, des massifs de cactus croissent à l'ombre des orangers, et des pelouses de mesembryanthemum remplacent le gazon de nos climats.

Malgré la chaleur de l'été, les femmes du peuple ont l'habitude de s'encapuchonner dans un long réseau de laine blanche ; l'habillement des paysans et des bateliers est généralement fait d'un drap brun et grossier. Un bonnet de laine noire est leur coiffure ordinaire.

A onze heures du matin, le 9 juillet, nous levons l'ancre ; l'admirable panorama de Lisbonne se déroule de nouveau devant nous et se détache nettement sur le fond lumineux d'un ciel d'azur. Pendant quelques heures encore nous apercevons la terre ; puis tout se confond peu à peu avec la brume du soir, et nous voici sérieusement en route pour Dakar.

Nous avons laissé trente-six passagers de première classe à Lisbonne ; c'est à peu près la moitié de notre effectif. Aussi l'arrière du bateau me paraît-il désert. Quant à l'avant, il est toujours à peu près aussi peuplé ; la plupart des passagers de troisième classe sont des Basques et des Espagnols en destination de Buenos-Ayres.

Deux jours après notre départ de Lisbonne, nous sommes en vue des Canaries ; c'est d'abord l'îlot d'Alle-

granza qui surgit à gauche, puis Graciosa, et, dans le lointain, la grande île de Lanzarote, que nous longeons tout l'après-midi à quinze ou vingt kilomètres de distance. Toutes ces terres paraissent nues, arides et couvertes d'un sable jaunâtre. Elles sont très élevées, déchiquetées, ravinées profondément et bordées de blanches falaises. Dans la soirée, nous passons devant le détroit de Bocagna et nous suivons d'assez près la côte de Fuertaventura ; on distingue quelques maisons dans l'intérieur et un village au bord de la mer. Nous laissons à notre droite, mais sans les apercevoir, la grande Canarie et plus loin encore Ténériffe et son fameux pic.

Dans la matinée du 12 juillet, nous doublons le cap Boïador, à cent milles au large de la côte du Sahara. A dix heures du soir, nous franchissons le Tropique par une température délicieuse de 24 degrés centigrades. Les jours ont beaucoup diminué ; à six heures un quart, le soleil se couche ; mais la nuit n'arrive pas aussi promptement que je l'aurais cru, d'après les récits des voyageurs. Le crépuscule, évidemment plus court qu'en France, dure encore au moins une demie heure. A cinq heures du matin il fait nuit close.

Aujourd'hui, 13 juillet à midi, par 24° 40' de latitude nord, le soleil est à 89°, c'est-à-dire à peu près perpendiculaire au-dessus de nos têtes. Dans ces conditions, l'ombre n'existe pour ainsi dire pas ; celle de mon chapeau dépasse à peine mes pieds. Le thermomètre, à l'abri, se maintient de jour comme de nuit à 24°. Un fait digne de remarque, c'est qu'en pleine mer, la température est à peu près constante, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit. Du moins, l'écart est infiniment moins considérable qu'à terre.

Le 14 juillet, nous sommes à une faible distance de la côte d'Afrique ; aussi la température se ressent-elle de ce voisinage. Sous la vérandah le thermomètre marque 35° ; le temps est brumeux, la mer est d'un bleu foncé. J'aperçois les premiers poissons volants, ou exocets ; ils s'élèvent par bandes sur les côtés du navire ; leur troupe, aux reflets argentés, fournit une course rapide à cinq ou six pieds au-dessus des vagues et s'y replonge brusquement, après un trajet qui ne dépasse guère une centaine de mètres.

A cinq heures on distingue à babord les deux mame-lons qui forment la pointe du cap Vert. Deux heures de navigation nous séparent de Dakar. Nous longeons d'assez près la côte du Sénégal qui nous apparaît généralement basse, avec des dunes de sable blanc et çà et là d'énormes baobabs. On contourne à la chute du jour les îlots de la Madeleine, entassement de noirs rochers aux formes bizarres, incessamment battus par les flots ; on y remarque une arche naturelle où les vagues s'en-gouffrent avec furie. Peu après nous passons devant Gorée. La frégate la *Thémis* est en rade ; des signaux sont échangés, et nous venons mouiller à 300 mètres de terre en face Dakar. De beaux nègres, proprement mais succinctement vêtus, viennent à bord, en même temps que les officiers de la *Thémis* et les employés civils et militaires de Dakar et de Gorée. L'arrivée du paquebot qui, deux fois par mois, apporte au Sénégal les lettres de France, est un jour de fête pour tous ces messieurs.

Nous avions à bord quelques officiers d'infanterie de marine dont la franche gaité et la constante bonne humeur avaient beaucoup contribué à abrégé les longues heures de la traversée. Chacun de nous avait pu apprécier

leur loyal caractère. Le moment des adieux était arrivé ; de cordiales poignées de main sont échangées ; des rendez-vous sont pris et donnés à Paris, et le petit vapeur qui fait le service de Dakar à Saint-Louis, capitale de notre colonie du Sénégal, et résidence du gouverneur, nous sépare de nos amis d'un jour, qui s'en vont, avec insouciance, braver les fatigues et les dangers d'un climat meurtrier.

Depuis que nous avons passé le tropique, la mer étant toujours calme, nous laissons les fenêtres de nos cabines ouvertes pendant la nuit. Cette fois elles avaient été fermées par ordre du commandant qui craignait une *tornado* ; (c'est ainsi que l'on appelle un orage qui éclate subitement, avec une violence extrême ; il est assez fréquent dans ces parages, surtout en cette saison). La chaleur était d'autant plus étouffante que, le navire étant à l'ancre, aucun souffle d'air ne se faisait sentir. Je passai la plus grande partie de la nuit sur le pont ; mais la *tornado* ne vint pas. De temps à autre, l'horizon s'illuminait sous la lueur éblouissante des éclairs ; la côte nous apparaissait comme en plein jour, puis tout retombait dans l'obscurité.

Au point du jour je prenais terre à Dakar ; quelques gouttes de pluie venaient de rafraîchir l'atmosphère, et la température était à peu près supportable. C'était la première fois que je foulais un sol tropical ; aussi tout était nouveau pour moi.

Dakar se compose de plusieurs villages nègres, d'une caserne de spahis, d'une gendarmerie, d'un couvent de sœurs de charité avec une petite église, et de quelques maisons Européennes, la plupart vouées au commerce de détail, épiceries, débits de vins, liqueurs et tabac,

cafés-restaurants, etc., le tout jeté un peu au hasard sur le versant légèrement incliné du promontoire qui forme le Cap Manuel. On marche sur le sable fin des dunes ; il n'y a pas trace de routes entretenues. C'est au moyen de petits sentiers que l'on circule entre les cases des nègres. Chaque habitation est enclose d'une haute palissade et se compose de cinq à six huttes couvertes en chaume et construites en bambou. Elles sont ordinairement de forme circulaire et on n'y pénètre que par une porte basse ; il n'y a pas de fenêtres. Quelques nattes à l'intérieur, un coffre en bois grossièrement taillé ; voilà tout l'ameublement. Cependant j'ai aperçu quelquefois dans des cases un peu mieux construites un petit lit en fer. Dans l'intérieur de l'enclos, une ou deux chèvres noires, cinq ou six poules maigres errent pêle-mêle avec les enfants qui se roulent sur le sable. Quelques arbres croissent au hasard dans un coin de la cour, et abritent parfois un bout de jardin mal entretenu. Sur de grandes places irrégulières et poussiéreuses sont disséminés d'énormes baobabs ; sous leur ombre, des hommes demi-nus, couchés dans le sable, sommeillent ou discutent en riant. Tous me demandent un sou ; c'est leur bonjour. En général le monde masculin passe sa vie à ne rien faire ; ce sont les femmes que l'on voit toujours travailler, porter les fardeaux, l'eau, etc.... Cependant j'ai vu dans une case une filature de coton toute primitive et une forge indigène, semblable à celles décrites par Livingstone et observées par lui dans l'intérieur de l'Afrique.

Malgré l'heure matinale, une grande animation règne parmi toute cette population noire. Les négresses vont aux puits, tous situés sur le bord de la mer, et en

reviennent, portant sur leur tête d'énormes calebasses pleines d'eau. Quelques-unes sont vêtues d'une chemise d'indienne de couleur voyante et ont la tête entourée d'un mouchoir de soie verte, jaune ou rouge ; ce sont les élégantes. Elles ont des colliers d'or au cou et des bracelets aux bras et aux jambes. La plupart, et ce sont ordinairement les plus jeunes, sont simplement drapées dans une pièce d'étoffe à ramages ; beaucoup ont le torse entièrement nu et ne portent pour tout vêtement qu'un morceau d'étoffe roulé autour des reins et retombant en forme de pagne. Mais toutes paraissent bien faites, et il n'est pas rare d'en trouver de jolies. Leur chevelure est très soignée et roulée en une infinité de cordelettes. Cette mode, qui existe aussi en Abyssinie, est d'un effet réellement gracieux. En général, leurs vêtements sont très propres, ainsi que leur corps, et elles sont bien mieux que leurs cousines des Etats-Unis. A part quelques femmes riches, orgueilleusement empaquetées dans plusieurs pièces d'étoffes multicolores, tout ce monde noir vous regarde avec curiosité, vous sourit et vous interpelle par ces mots mille fois répétés : « Dis-donc » — « camarade » — « mossié » — « donne-moi un sou » — « deux sous. »

Tout en cheminant au hasard, je me trouvai sur la place du marché fort primitivement installé sur le sable, à l'abri de gigantesques baobabs. Le prix des denrées est relativement élevé ; un mauvais pied de salade vaut deux ou trois sous, un œuf, deux sous, un maigre canard, trois francs. Les boucheries, abritées sous de pauvres échoppes en bambou, ont un aspect absolument repoussant.

Je quittai bien vite ce lieu peu attrayant pour me

diriger du côté du jardin botanique, nouvellement créé par l'administration coloniale au fond d'un petit vallon qui aboutit à la plage. Ce jardin est bien entretenu et fort curieux pour un nouveau débarqué dans la zone tropicale. Ce qui me frappe tout d'abord, ce sont de magnifiques *flamboyants*, sorte d'acacias, alors couverts de fleurs écarlates ; puis des cocotiers chargés de fruits, des papayers, des palmiers d'espèces variées, un baobab dont l'énorme tronc, semblable à un gigantesque pain de sucre, a été creusé à sa base, en forme de hutte ; plusieurs personnes peuvent tenir à l'aise dans cette singulière excavation. Plus loin ce sont des bosquets de bambous, des agaves, des yuccas en fleurs, et toute une faune tropicale qui m'est inconnue. Au point culminant s'élève un kiosque avec vue sur la mer. D'insupportables négrillons nous accompagnent partout, et, malgré notre défense, se plaisent à fourrager les fleurs à notre intention. De gros lézards à tête jaune s'enfuient çà et là, ainsi que d'énormes crabes de terre de couleur violette.

Près du jardin botanique se trouve l'église catholique, petite, mais suffisante pour le nombre des fidèles ; car, à peu d'exceptions près, toute la population noire de Dakar est musulmane. Dans une des salles de la gendarmerie on a installé un petit musée encore peu intéressant, mais qui pourra le devenir par la suite. On y remarque une tortue colossale, à l'aspect féroce, et qui doit appartenir à une espèce peu connue.

Avant de quitter Dakar, le touriste consciencieux doit aller rendre visite au *roi* du pays. Ce chef nègre occupe une case semblable à celle de ses sujets. Il paraît que l'Etat lui fait une pension de quarante francs par mois.

Nous le trouvons accroupi sur une natte recouvrant un espèce de lit. Ses *ministres* sont autour de lui ; l'un d'entre eux est assis sur un grand coffre solidement rivé et fermé par un gros cadenas ; ce doit être le ministre des finances, ou le chef du cabinet ; il parle un peu le Français, et nous demande si la France a toujours « bon gouvernement. » Nous échangeons quelques poignées de main ; puis nous offrons une pièce de deux francs à Sa Majesté, et nous nous disposons à nous retirer. C'est alors que le susdit premier ministre nous fait remarquer que nous ne lui avons rien donné ; une pièce de cinquante centimes met fin à ses légitimes réclamations. Nous allons voir ensuite les femmes, filles et fils du roi et nous distribuons à ces dames et à leur petit monde tout ce que nous possédons de monnaie de cuivre.

A neuf heures la chaleur commence à devenir accablante, nous n'avons plus qu'un désir, celui de regagner le bord au plus vite. Sur la jetée, des négrillons pêchent à la ligne de charmants poissons plats aux nuances les plus éclatantes. Pour un sou qu'on leur jette à la mer, une douzaine de bambins plongent à l'envi, se livrent sous l'eau des combats fantastiques, et jamais la pièce n'est perdue. Leur porte-monnaie, c'est leur bouche. C'est aussi la bourse d'un grand diable de nègre qui veut absolument nous changer quelques pièces d'argent pour de l'or. A Dakar, l'or est très recherché ; on en fait des bracelets, des pendants d'oreille, des *gris-gris* (amulettes) dont toutes les femmes ici sont surchargées. Pas un petit nègre qui n'ait ses gris-gris autour du cou. Les hommes aussi ont tous des colliers.

A dix heures nous rejoignons l'*Equateur* qui achève son chargement de charbon. Une quinzaine de pirogues

entourent le bateau. Chacune d'elles est montée par trois ou quatre jeunes noirs, absolument nus ou à bien peu de chose près, criant, gesticulant et cherchant à attirer l'attention des passagers. Tous sont admirablement bien conformés et se jouent merveilleusement dans l'eau, qui paraît être leur élément naturel. Ils sont là, depuis le point du jour, à l'affût de la menue monnaie qu'on leur lance du navire. Tous à la fois se précipitent à la mer, et ne reparaissent à la surface que lorsque l'un des lutteurs s'est saisi de la pièce. On leur fait faire des régates, des courses à la pagaie ; rien ne saurait dépeindre l'agilité qu'ils déploient dans ces joutes aquatiques. Quelques-uns se font un jeu de passer sous l'*Equateur*, dont le tirant d'eau est de sept mètres, et vont ressortir encore plus loin, de l'autre côté d'un large bateau de charbon amarré à notre navire. Cependant la baie est infestée de requins ; on dit qu'un blanc, qui tomberait à la mer, courrait grand risque d'être dévoré. Quoiqu'il en soit, les nègres sont rarement attaqués ; du reste, ils se croient protégés par les gris-gris qu'ils portent au cou. Je suppose plutôt que les requins sont effrayés de leurs cris continuels, et que, trouvant une proie facile dans les innombrables poissons qui fourmillent sur ces côtes, ils n'ont pas grand appétit. Un fait cependant avéré, c'est que le terrible monstre s'attaquera toujours de préférence au blanc plutôt qu'au nègre.

Les pirogues en usage à Dakar, longues et étroites, sont grossièrement taillées dans un seul tronc d'arbre. Elles sont en bois du Chalcedra et viennent de Sierra Leone. Les nègres les amènent en suivant la côte et accomplissent ainsi dans ce frêle esquif un voyage d'environ deux cents lieues.

Au moment où nous levions l'ancre, nous fûmes témoins d'un phénomène assez fréquent dans les parages de Gorée. Je veux parler d'un ras de marée. La mer était calme au large; nulle brise ne troublait sa surface à l'endroit où nous nous trouvions; cependant, à deux kilomètres plus loin, aux abords de l'îlot de Gorée, elle soulevait des vagues monstrueuses qui déferlaient sans relâche sur le rivage. Dans ces circonstances, tout embarquement eût été impossible; je m'applaudis alors d'avoir suivi les conseils de notre excellent commandant, M. le capitaine Rousseau, qui, dans la prévision de ce qui devait arriver, m'avait toujours dissuadé d'aller visiter Gorée. Si j'avais passé outre, j'aurais eu le désagrément de voir partir l'*Équateur* sans moi, et d'attendre pendant quinze jours le paquebot suivant.

Nous sommes au 15 juillet; nous avons déjà franchi 4,277 kilomètres sur les 9,361 qui séparent Bordeaux de Rio de Janeiro. Mais nous ne nous arrêterons plus en route, et dix jours suffiront maintenant pour achever notre voyage. J'ai le regret de faire ce trajet directement; je ne visiterai ni Pernambouc, ni Bahia; pour cela il aurait fallu prendre le paquebot du 20.

Je glisserai rapidement sur cette seconde partie de la traversée. De Lisbonne à Dakar, la mer avait toujours été d'un calme plat, de sorte que le mouvement du navire était insensible, et que personne n'avait ressenti le moindre malaise. Maintenant le roulis reprendra ses droits, mais d'une façon bien bénigne. C'est à peine si deux ou trois fois les fenêtres des cabines seront fermées et les *violons* tendus. On appelle ainsi vulgairement les tringles et cordes qui servent à assujettir les bouteilles et plats sur les tables pendant les repas.

Le 18 juillet, par 6° de latitude nord, le thermomètre, qui depuis notre départ du Sénégal, se maintenait à 30°, s'abaisse à 26°. Cette portion de la zone équatoriale, redoutée par les marins, s'appelle le *pot au noir*, à cause de la fréquence des orages, des nuages sombres qui traversent l'horizon et des pluies torrentielles qui en sont la conséquence.

Le 19, nous apercevons beaucoup de poissons volants, et quelques galères, (nom vulgaire de la *Véllele*; ce curieux mollusque phosphorescent et revêtu des couleurs les plus variées, ne se rencontre que dans les hautes mers des pays chauds; il nage et rame à l'aide de ses tentacules tandis que sa crête dorsale, surmontée d'une lame cartilagineuse, lui sert de voile. Le même jour, à une heure de l'après-midi, nous franchissons l'équateur, toujours avec 26° de chaleur; température fort agréable, surtout avec la brise de mer. Le baptême de la ligne, tel qu'il se pratiquait autrefois, est depuis longtemps tombé en désuétude à bord des Messageries. Il fut remplacé avantageusement par quelques bouteilles de champagne offertes à nos compagnons de route.

Le 21, nous sommes à la hauteur de Pernambuco, à cinquante ou soixante lieues de terre. Quelques navires sont en vue. Le temps est admirable; les voiles, gonflées par un vent favorable, se joignent à la vapeur pour accélérer notre marche. La nuit est splendide; la planète Vénus et la fameuse Croix du Sud (constellation visible seulement dans l'hémisphère austral), brillent d'un éclat inaccoutumé.

Les jours suivants nous faisons route à raison de trois cents milles par jour, soit cinq cent cinquante-six kilomètres. Le thermomètre oscille entre 23° et 25°. Enfin, le 25 juillet dans la nuit, on signale le feu du cap Frio.

A six heures et demie le jour se lève, mais le temps est couvert et la côte ne se distingue pas nettement ; cependant, à mesure que nous approchons, le ciel s'éclaircit ; bientôt nous apercevons de hautes montagnes, dont la crête, vue d'un certain point et avec une certaine dose de bonne volonté, imite à peu près la silhouette de Louis XVI. Nous dépassons plusieurs petites îles ; le fameux *Pain de sucre* se dresse à notre gauche, semblable à une sentinelle avancée veillant à l'entrée de la rade ; on s'engage dans un étroit passage gardé par les forts Santa-Cruz et San-Joao. Devant nous s'ouvre l'incomparable baie de Rio, dominée par un cirque de hauts sommets dentelés, aux formes bizarres. Le soleil brille alors de tout son éclat ; pas un détail de ce merveilleux panorama n'échappe à notre vue. A dix heures nous jetons l'ancre en face de la ville, à proximité de l'île das Enchadas, où les steamers, avant de poursuivre leur voyage, ont l'habitude de renouveler leur provision de charbon.

—

II

RIO DE JANEIRO ET SES ENVIRONS

Rio de Janeiro, capitale du Brésil, est située, par 22° 54' de latitude sud et 45° 36' de longitude ouest, à soixante kilomètres environ au nord du tropique du Capricorne, et par conséquent, comprise dans la zone torride. C'est la ville la plus importante, non seulement de l'Amérique du sud, mais encore de tout l'hémisphère austral. Sa population, qui s'élevait à peine il y a cin-

quante ans, à 400,000 habitants, dépasse aujourd'hui 400,000, dont plus de la moitié se compose de nègres et de mulâtres.

La ville se divise en trois parties distinctes ; au centre la cité des affaires, avec ses longues rues étroites et mal pavées, se coupant toutes à angle droit, et bordées de riches magasins. C'est là que résident la plupart des étrangers ; la rue *d'Ouvidor* est la plus belle et la plus animée ; au luxe des étalages, à la magnificence de l'éclairage, on reconnaît les boutiques de nos compatriotes. Il y a presque autant d'enseignes en Français qu'en Portugais. Autour de la vieille ville se groupent les quartiers neufs, aux rues larges et bien pavées, mais peu fréquentées, avec de grandes places nues et désertes, entourées de constructions monumentales. Plus loin s'étendent, dans une foule de directions, d'interminables faubourgs, qui longent la baie ou bien s'enfoncent dans la campagne, offrant sur tout leur parcours, une ravissante succession de charmantes villas avec de jolis jardins bien entretenus.

La rade de Rio est l'un des plus beaux ports naturels du monde entier ; l'entrée en est tellement sûre que les pilotes y sont inutiles. La ville, gracieusement assise sur le revers occidental de la baie, se détache merveilleusement, avec ses innombrables toits rouges et ses hauts clochers, sur les sombres massifs de verdure éternelle, auxquels elle est adossée. Plus loin la rade s'élargit, forme un vaste bassin, parsemé de nombreuses îles, et s'enfonce jusqu'à quarante kilomètres dans l'intérieur des terres.

Malheureusement une ombre existe à ce riant tableau. Le climat y est assez malsain, surtout pour les étrangers

nouvellement débarqués. Pendant l'été, qui est aussi la saison des pluies, et qui dure de novembre à avril, la fièvre jaune exerce de cruels ravages. Au moment de ma visite, nous étions en plein hiver, ou saison sèche ; c'est l'époque la plus favorable pour parcourir le Brésil et c'est aussi la plus saine de l'année. Le terrible fléau disparaît alors presque complètement pour ne reparaitre qu'avec les chaleurs de l'été.

La température moyenne à Rio et aux environs est de 25° centigrades. Pendant mon séjour, le thermomètre marquait ordinairement 23° à six heures du matin, 29° à midi et 26° à dix heures du soir. Les habitants se plaignaient généralement de la chaleur, qu'ils trouvaient extraordinaire pour la saison, et aussi d'une sécheresse par trop prolongée. J'ai subi en Égypte, et même à Paris, des températures bien plus élevées ; mais il est reconnu que la chaleur sèche de nos climats est plus facile à supporter que la chaleur humide des pays tropicaux. Sous l'influence énervante de cette dernière, le moindre mouvement est une fatigue ; au plus petit effort le corps se couvre de sueur. Telle course qui en France serait une simple promenade, devient ici une expédition pénible.

La vie est généralement chère à Rio ; cependant on y trouve un certain nombre d'hôtels et de restaurants français à des prix assez modérés. L'unité monétaire est le *reis*, qui vaut un quart de centime. La pièce de deux mille reis correspond à notre pièce de cinq francs. On a frappé récemment de jolies pièces de cent et deux cents reis en nickel. Le papier-monnaie circule au pair.

Grâce à l'initiative éclairée de S. M. l'Empereur don Pedro, de grands travaux ont été entrepris à Rio et dans

les environs. C'est ainsi que la ville, dont la plupart des voyageurs signalaient autrefois la malpropreté, vient d'être dotée d'un vaste système d'égouts perfectionnés, transformant en engrais les immondices qui souillaient auparavant le pavé des rues. Plusieurs lignes de chemins de fer ont été entreprises et achevées malgré d'énormes difficultés de terrain. D'autres sont en voie d'exécution, et partout les travaux publics sont poussés avec activité. De rapides et commodes tramways attelés de mules sillonnent à chaque instant les principales rues de la ville et relient les faubourgs les plus éloignés au centre de la cité. C'est là un véritable progrès ; cependant ils rendent la circulation assez dangereuse dans certaines voies étroites des quartiers commerçants, là où le trottoir est au niveau du sol. A peine reste-t-il au piéton un espace suffisant pour se ranger le long des maisons et éviter le choc du lourd véhicule, généralement lancé à toute vitesse.

Le jour même de mon arrivée, chassé de la vieille ville par l'atmosphère étouffante qui y règne dans l'après-midi, je pris le tramway qui conduit au Jardin botanique, en passant par le long faubourg de Botafogo. A peine sommes nous hors de la ville, qu'une brise délicieuse soufflant de la mer vient nous rafraîchir et rendre la chaleur supportable. Nous passons en revue de délicieuses maisons de plaisance n'ayant ordinairement qu'un rez-de-chaussée entouré d'une large vérandah. La plupart sont peintes de couleurs éclatantes ; d'autres, et ce sont les plus jolies, ont la façade entièrement revêtue de carreaux de faïence blancs et bleus disposés avec art et formant de gracieuses arabesques. Dans leurs frais jardins, clos d'une simple grille, se développe libre-

ment l'exubérante végétation des tropiques. A notre droite surgit, au milieu d'un océan de verdure, le pic aigu du Corcovado, absolument inaccessible de ce côté. Nous suivons les rivages capricieusement découpés de la baie, sans jamais perdre de vue à gauche, la tête chauve du *Pain de sucre*; au loin, sur les bords de la mer, s'élèvent les blanches constructions de l'école militaire et de l'hôpital des fous.

Au bout d'une heure je mets pied à terre à l'entrée du jardin botanique. Là un spectacle féérique s'offre à mes regards. Devant moi se dresse une splendide avenue de palmiers aux troncs blancs et polis surmontés d'une tige vert clair, lisse et brillante comme si on l'avait vernie, donnant naissance à un élégant panache se rejoignant d'un arbre à l'autre et formant à cent pieds dans les airs, une voûte naturelle d'un effet grandiose et surprenant. Ces arbres gigantesques n'ont pourtant pas plus de quarante ans. Lorsqu'ils sont tout jeunes, leur tronc est renflé à la base en forme de bouteille; on en a fait de nombreuses plantations le long des routes, dans les faubourgs et les environs de Rio. D'une régularité parfaite et semblables à de hautes colonnes de granit, ils se prêtent merveilleusement à la décoration des parcs et des jardins. Ce magnifique palmier est l'*Oreodoxa oleracea* ou *regia*, connu dans le pays sous le nom vulgaire de *palmera real*.

Le jardin botanique de Rio ne compte pas encore un demi-siècle d'existence, cependant quelques arbres se font déjà remarquer par leurs dimensions colossales. Les orchidées, les *Rhipsalis* et autres parasites ont envahi leurs branches nouvelles. Sous l'influence de la culture, les végétaux se développent ici avec une rapidité

incroyable. Signalons aussi des massifs impénétrables de bambous, dont les longues tiges, s'entrechoquant sous le souffle de la brise, ne cessent de faire entendre un bruissement monotone. On a tenté d'acclimater les *Eucalyptus* d'Australie, mais la température chaude et humide de Rio ne leur convient pas : ils paraissent souffreteux et mal portants. Il n'en est pas de même des orangers, qui sont, en cette saison, surchargés de fruits délicieux. L'orange de Rio est justement renommée. Dans aucun autre pays, elle n'acquiert une saveur aussi exquise. Tout une section du jardin est consacrée à une plantation de bananiers ; là croissent en liberté les *Dracena* aux feuilles rouges, les fougères et les ricins arborescents, les papayers, les cecropias, etc., etc. On a ménagé, au milieu de cette débauche végétale, quelques sentiers où le promeneur, non encore blasé sur les merveilles de la flore tropicale, marche de surprise en surprise et s'arrête à chaque pas, étonné et ravi. De légers papillons aux couleurs éclatantes et variées voltigent de tous côtés et disparaissent dans les profondeurs des fourrés impénétrables.

De retour à Rio, je terminai la journée par une visite au jardin public (*passeio publico*), qui se trouve en face du consulat de France. C'est à un Français, M. Glaziaux, que l'on doit sa création. Les massifs sont disposés avec un goût parfait. J'y remarque, entre autres merveilles végétales, le *Caryota urens*, roi des palmiers de l'Inde et le *Ranevala madagascariensis*, semblable à un gigantesque éventail. Ce beau jardin, orné de jolies pièces d'eau, aboutit à une haute et large terrasse en marbre blanc. On y jouit d'une vue magnifique ; j'y ai passé une heure dans un calme délicieux, respirant l'air frais de la mer et écoutant le bruit sourd et régulier des vagues qui venaient

se briser à mes pieds. Cependant, malgré la beauté du site, malgré la musique que l'on y fait chaque soir, ce jardin est peu fréquenté. En revanche, la foule se presse aux abords des théâtres, qui sont plus rapprochés du centre de la ville.

On se lève de bonne heure à Rio, les tramways que l'on appelle ici *bonds*, circulent bien avant le jour. A neuf heures on déjeûne et l'on dîne à cinq; les habitants ne paraissent pas faire la sieste; les magasins restent ouverts tout le jour et ne se ferment que fort tard. Dans les rues centrales, la circulation est encore active jusqu'à minuit.

Je m'attendais à trouver parmi les noirs, toute une population de mendiants et de gens couverts de haillons. Il n'en est rien; tout ce monde-là, en général, est décemment et assez proprement vêtu, et jamais personne ne demande l'aumône. C'est au marché qu'il faut aller pour voir les types les plus curieux et les productions du pays. Les négresses sont pittoresquement vêtues de cotonnades imprimées et se coiffent d'un madras de couleur voyante. Elles y vendent des fleurs, des légumes, des fruits dont je voyais la plupart pour la première fois, des oiseaux au brillant plumage, toutes sortes de poissons très différents des nôtres et jouissant, auprès des gourmets, d'une réputation méritée. Notons en passant que l'installation de ce marché dans un espace étroit, boueux et malpropre, laisse beaucoup à désirer.

La cuisine brésilienne est très épicée; les *feijade* au piment vert, les *picadini o bahiana*, petits morceaux de viande mêlés à des haricots noirs assaisonnés avec force poivre et saupoudrés largement de farine de manioc, seraient peu appréciés chez nous. Un matin je me rendis

au marché dont je viens de parler, avec un de mes compagnons de voyage de l'*Équateur*, afin de nous procurer quelques spécimens de chacun des fruits du pays ; nous rapportâmes triomphalement à l'hôtel une large corbeille chargée de nos acquisitions. Mais, après une savante dégustation, il fut reconnu que tout cela ne valait pas grand chose, sauf les bananes et les oranges, qui sont excellentes. Il paraît que la saveur particulière aux fruits des tropiques produit toujours cet effet à la première épreuve. Ce n'est qu'à la longue que l'Européen finit par s'y habituer et il arrive même souvent à la préférer à celle des productions les plus exquises de nos climats tempérés.

Les dames Brésiliennes sortent rarement à pied ; dans les rues les hommes sont en grande majorité ; le beau sexe n'y est guère représenté que par les négresses et quelques étrangères. Toutefois, dans l'après-midi et fort avant dans la soirée, les dames restent accoudées à leur fenêtre, sans autre occupation apparente que de regarder les passants.

Une des promenades les plus fréquentées des environs de Rio, est celle de la Tijuca ; je m'y rendis un jour avec le compagnon de voyage dont j'ai parlé plus haut. Nous prîmes un tramway qui, après un trajet d'une heure hors la ville, nous laissa au pied d'une montagne assez escarpée couverte d'une épaisse forêt. De là un omnibus attelé de quatre vigoureuses mules nous entraîna rapidement par une belle route en zig-zag bordée sur tout son parcours de bois impénétrables. Palmiers, bambous, fougères arborescentes et mille espèces d'arbres et de plantes dont je ne connais pas le nom, forment un fouillis inextricable, d'une beauté qui défie toute description.

D'innombrables parasites des espèces les plus variées, de monstrueuses orchidées, des broméliacées, des philodendron, etc., s'attachent aux branches des géants de la forêt, ou tapissent les parois des rochers. Souvent les arbres disparaissent sous un réseau de lianes qui les recouvre en entier ; partout flotte aux branches la *Tillandsia* ou barbe de vieux. Ça et là surgissent des fleurs d'un éclat incomparable, des glycines, des rhododendrons hauts comme des arbres, et des bananiers chargés de fruits. Je ne puis me lasser de contempler ce féérique spectacle. Après une heure de montée, on arrive au sommet du col d'où l'on découvre une vue splendide sur la baie, la ville et les forêts voisines. Nous dépassons un charmant village, formé d'élégantes maisons de campagne, et après une courte station à l'hôtel Jourdain, tenu par un Français, nous nous décidons à revenir à pied pour mieux jouir des beautés du paysage. Nous n'avions vu qu'une faible partie de la Tijuca, où nous aurions pu consacrer plusieurs jours à des excursions pleines d'intérêt. Malheureusement notre temps était limité et nous quittâmes avec regret ces lieux enchanteurs. La nuit nous surprit en chemin ; mais la route que nous suivions à travers la forêt vierge était éclairée au gaz et nous arrivâmes sans encombre à Rio.

Le jour suivant nous partîmes pour Pétropolis, colonie allemande fondée sur les pentes de la sierra des Orgues, à huit cents mètres au-dessus du niveau de la mer, et résidence d'été de l'Empereur. A midi nous montons à bord d'un léger steamer qui nous dépose une heure après à l'extrémité septentrionale de la baie. Durant ce trajet nous avons passé devant de nombreux flots et longé les côtes rocheuses de la grande île du *Gouverneur*. De là

une courte ligne de chemin de fer nous fait traverser en une demi-heure une plaine marécageuse couverte de roseaux serrés et de fourrés impénétrables. Puis nous quittons le chemin de fer pour la voiture, et, comme à la Tijuca, nous suivons une belle route parfaitement macadamisée, gravissant en zig-zag les pentes boisées de la montagne. Des parois verticales se dressent à droite et à gauche du chemin, mais elles sont rarement dénudées. Sous l'influence de ce climat humide et chaud elles se couvrent de mousses et de plantes grimpantes; la moindre crevasse sert d'abri à de larges touffes de fougères. Les talus de la route disparaissent sous un fouillis d'herbes sans nombre parmi lesquelles domine la sensitive vulgaire. A chaque détour du chemin, on jouit d'une vue splendide sur la baie de Rio, et les sombres forêts qui s'étendent sur les premiers contreforts de la Sierra. A la chute du jour nous arrivons à Pétropolis. La ville se trouve un peu au-dessous du point culminant de la route. C'est à peine si nous avons le temps de jeter un rapide coup d'œil sur les beaux jardins de la résidence impériale. Les arbres fruitiers de l'Europe y prospèrent côte à côte avec ceux des tropiques. Nous sommes en hiver, beaucoup d'arbres ont perdu leur feuillage; des pêcheurs et des pommiers, couverts de fleurs roses et blanches se mêlent aux bananiers et aux palmiers. De beaux massifs formés d'espèces variées de superbes agaves, alternent avec les géraniums et toute la flore des climats tempérés, tandis que la *Bignonia venusta* étale à profusion ses fleurs violettes le long des clôtures et des berceaux et que l'*Euphorbia splendens* de l'Inde attire l'attention sur ses curieuses feuilles écarlates.

Le lendemain, à cinq heures du matin, nous quittons

l'hôtel Beresford, où nous avons trouvé un gîte très convenable. Le thermomètre ne marquait alors que 13°. La veille, à notre départ de Rio, nous avons négligé de nous munir de pardessus, cette précaution nous paraissant inutile par une température voisine de 30°; aussi, avec nos légers vêtements mouillés par l'abondante rosée de la nuit, nous grelottions sur l'impériale de l'omnibus qui nous entraînait rapidement sur la route de Juiz da Fora. Mais ce contre-temps dura peu. Au lever du soleil les brouillards disparurent, et, à mesure que nous descendions, la température s'élevait progressivement. La route que nous suivions est suffisamment large et aussi bien entretenue que nos meilleures routes de France; de plus, elle traverse une contrée très difficile et des plus pittoresques. Elle a coûté des sommes considérables, près de 160,000 francs par kilomètre. Aussi les Brésiliens la proclament-ils la plus belle route du monde. Pendant cinquante kilomètres on longe, par une descente continue, le cours capricieux de la Piabanha. A chaque instant s'ouvre un nouveau point de vue sur l'étroite vallée semée de jolies maisonnettes et constamment encadrée de splendides forêts.

Vers la moitié de la descente paraissent les premières plantations de café. L'arbuste est alors en pleine floraison; un peu plus bas nous le voyons chargé de baies d'un jaune verdâtre, qui prennent ensuite une belle couleur rouge et acquièrent enfin par la maturité, une teinte brun-foncé. Le caféier est habituellement planté en lignes régulières sur le flanc des collines. Cet arbuste, au feuillage luisant et touffu, est taillé chaque année après la cueillette, et on ne le laisse guère s'élever à plus de trois ou quatre mètres. A dix heures nous arrivons à la

station d'Entrerios, sur les bords du fleuve Parahyba. Nous avons franchi en cinq heures, et au moyen de six relais, une distance de soixante-quinze kilomètres. Le train venant de Juiz da Fora entrait en gare; nous n'eûmes que le temps de prendre nos billets et de monter en wagon. Jusqu'à trois heures de l'après-midi nous remontons à petite vitesse la large et monotone vallée du Parahyba, puis nous laissons à droite la ligne qui réunit Saint-Paul à Rio, et la voie s'engage résolûment dans les montagnes, dont elle atteint péniblement le sommet au moyen de quatorze tunnels et de nombreux circuits. La vue que l'on découvre alors sur tout un chaos de montagnes entrecoupées de profondes vallées et sur les eaux bleues de la baie dans le lointain, est réellement magnifique. On traverse presque constamment la forêt vierge avec ses arbres gigantesques surchargés de lianes, d'orchidées et de parasites de toutes sortes. Çà et là quelque clairière est ouverte à travers les bois; les arbres sont abattus, brûlés sur place et remplacés par des plantations de café. C'est là que j'ai vu les esclaves au travail, rangés en longue file et piochant la terre en ordre de bataille sous l'œil des surveillants. Depuis 1871, les enfants des esclaves naissent libres, et l'esclavage est aboli en principe. Mais il est maintenu temporairement pour les anciens esclaves. La loi a déterminé seulement le mode suivant lequel ils pourront s'élever graduellement à la liberté. A six heures et demie nous rentrons à Rio par la gare monumentale du chemin de fer de Pedro II.

La plus intéressante excursion que l'on puisse faire aux environs de Rio, est l'ascension du Corcovado. Cette montagne, dont le nom signifie le Bossu, s'élève tout près

de la ville, à la hauteur de 695 mètres, et présente au sud et à l'est une masse énorme de granit taillé à pic et absolument inaccessible. Le versant nord-ouest est recouvert de la plus riche végétation ; c'est de ce côté seulement que l'ascension est possible. Au sortir de la ville on franchit en quelques minutes une colline escarpée au moyen d'un tramway à plan incliné, dont la voiture est hissée par une machine fixe. On arrive ainsi au faubourg de Santa-Thérèse, où se trouve un second tramway circulant sur les hauteurs jusqu'aux environs d'un bel aqueduc construit en 1740. De là on gagne, en une heure, le réservoir des eaux, par une route excellente, bordée d'un côté par les constructions de l'aqueduc et protégée de l'autre par un parapet qui permet de contempler sans danger les pentes boisées qui descendent au fond de la vallée. On a disposé un jardin d'une fraîcheur délicieuse autour du bassin où sont recueillies les eaux limpides qui jaillissent de la montagne. C'est un charmant endroit pour y faire une courte halte avant d'entreprendre la partie sérieuse de l'ascension. On quitte ensuite la grande route pour prendre un petit chemin ombreux qui circule constamment sous un dôme splendide de verdure, et mène par une pente douce, en moins de deux heures, à la station appelée « las Paineiras. » Pendant cette facile ascension on ne se lasse pas de contempler cette luxuriante végétation qui se développe ici dans toute sa puissance. La dernière partie de l'ascension offre seule quelques difficultés ; la route a cessé, et il s'agit de gravir le cône terminal au moyen d'un sentier fort raide, aboutissant au sommet sur des rochers nus et brûlés par le soleil. Ce mauvais pas est généralement franchi en moins d'une demi-heure.

Le merveilleux panorama dont vous jouissez alors vous dédommage amplement des fatigues que vous avez éprouvées. A vos pieds se déroulent, comme sur un plan géographique en relief, toute la ville de Rio, la vaste baie aux rivages capricieusement découpés, aux ondes bleues et transparentes, avec le verdoyant archipel de ses îles intérieures, et tout un cirque de montagnes aux crêtes dentelées. On ne perd aucun détail de cet admirable paysage ; immédiatement au-dessous de vous s'étend le jardin botanique ; vous dominez d'une hauteur de plus de deux mille pieds la cime de ses beaux palmiers. Le sommet du pic est entouré d'une muraille, et on y a disposé quelques sièges rustiques. Le touriste peut donc y jouir, commodément et en toute sécurité, de la vue incomparable qui s'offre à ses regards. Pour moi, je ne pus m'arracher à ce magnifique spectacle que bien après le coucher du soleil.

Un autre jour je visitai le parc impérial de San-Cristovão, traversé par le chemin de fer. On y remarque de belles allées plantées de bambous et de palmiers, et un grand jardin servant à la fois de pépinière et de jardin des plantes.

Pendant mon séjour à Rio je me rendis plusieurs fois à Praya Grande ou Nietheroy, jolie petite ville agréablement située dans une crique de la baie, en face la métropole, chef-lieu de la province de Rio de Janeiro. Ses rues sont larges et régulières ; comme à Rio, plusieurs lignes de tramways desservent de longs faubourgs peuplés de jolies maisons de plaisance à demi cachées sous une luxuriante végétation, côtoient les rivages sinueux de la mer ou de quelque lac encadré de verdure, et pénètrent fort avant dans une campagne riche et bien cultivée. La beauté de

la végétation est encore rehaussée par la teinte rouge-vif particulière au sol des environs de Rio. On se rend à Praya-Grande au moyen de *ferries* ou gros bacs à vapeur, qui partent plusieurs fois par heure et traversent la baie en moins de trente minutes; durant ce court trajet on rencontre souvent de nombreuses troupes de marsouins qui se jouent dans les eaux limpides. Je recommanderai au voyageur nouvellement débarqué cette promenade facile et agréable, pendant laquelle on jouit constamment d'une vue magnifique sur l'ensemble de Rio et des environs. Elle lui sera aussi de la plus grande utilité pour prendre une idée générale de la configuration du pays. A ce propos je ne dois pas négliger de signaler combien il est difficile au Brésil de se procurer un renseignement authentique. Il n'existe aucune publication à bon marché donnant un plan de la ville et des environs, aucun indicateur, aucun tableau, aucune affiche, indiquant le tracé des chemins de fer, avec les heures de départ, et les divers moyens de communication de terre et de mer. Dans ces conditions, l'étranger éprouve, au commencement, une réelle difficulté à s'orienter; il est forcé de recourir fréquemment à l'obligeance des habitants et de demander des renseignements qui souvent se contredisent et le laissent aussi perplexe qu'auparavant. Un Français fixé depuis vingt ans à Rio me disait que, toutes les fois qu'il voulait prendre le chemin de fer, il était obligé d'envoyer la veille son domestique à la gare afin de savoir l'heure du départ du train, et encore cette précaution n'est-elle pas toujours suffisante. C'est ainsi que, désirant aller à Novo-Friburgo, et m'étant renseigné moi-même à l'office du départ (que, par parenthèse, j'avais eu toutes les peines du monde à découvrir), je me vis forcé d'y

renoncer. On m'avait bien donné l'heure du départ du jour; mais, le lendemain, tout était changé, et, lorsque je me présentai à l'embarcadère, le bateau était parti depuis longtemps. Une simple affiche éviterait bien des désagréments semblables.

III

DU BRÉSIL AU CHILI

J'avais d'abord l'intention, en quittant le Brésil, de me rendre directement à Buenos-Ayres, et, après un court séjour dans cette ville, de m'embarquer à Montevideo sur un des paquebots de la *Pacific steam navigation company*, qui, deux fois par mois, se rendent à Valparaiso par le détroit de Magellan. Malheureusement la *Malle royale anglaise* qui fait le service de Southampton à la Plata, avec escale à Rio, était en retard, et je me vis, à mon grand regret, forcé de renoncer à Buenos-Ayres.

Le 3 août, je prenais passage sur le *Potosi*, de la compagnie anglaise du Pacifique, venant de Liverpool et en destination du Callao.

Ce navire jauge 4,218 tonneaux; sa machine est de la force de six cents chevaux; c'est l'un des meilleurs bateaux de la ligne; cependant peu de passagers sont à bord et le sombre colosse paraît triste et désert. Bien que de proportions plus considérables que l'*Équateur*, il est loin d'offrir le même confortable; c'est qu'en effet le voyage de Liverpool au Callao est le plus long de tous les services à vapeur du monde entier, et que, dans la construction d'un navire destiné à affronter dans le même

voyage les tempêtes de l'Atlantique du nord et celles de l'Océan Austral, on a dû nécessairement sacrifier l'élégance à la solidité.

La distance qui sépare Rio de Montevideo est de 1,040 milles marins, soit 1,927 Kilomètres. Le 7 août, après quatre jours d'une navigation en haute mer, constamment contrariée par la houle et le vent debout, le changement de couleur de l'eau, qui du bleu foncé vient de passer au vert clair et ensuite au jaune sale, nous indique que nous venons d'atteindre les bouches de la Plata. Nous apercevons d'abord une île basse, et sur les récifs voisins, la carcasse d'un grand vapeur qui s'y est échoué il y a quelques années. Dans l'après-midi nous mouillons en face de Montevideo, mais fort loin dans la rivière, large en cet endroit de plus de cent-vingt kilomètres.

Au lendemain de notre départ de Rio, le thermomètre ne marquait déjà plus que 20° ; maintenant il ne dépasse pas 15°. Moyennant un *patagon* (5 fr. 50), la chaloupe à vapeur qui fait le service de la santé, reçoit à son bord les passagers qui veulent se rendre à terre. Nous sommes très nombreux ; la frêle barque, surchargée, danse sur les flots d'une manière inquiétante. Enfin, après quarante minutes d'une traversée qui me semble interminable, nous débarquons au quai de la douane, mouillés de la tête aux pieds, mais heureux d'en être quittes à si bon compte. La mer, à Montevideo, est généralement mauvaise ; les gros navires sont retenus au large par suite du peu de profondeur de l'eau près du rivage. L'embarquement y est toujours difficile et quelquefois même dangereux, surtout lorsque le *Pampero* vient balayer la rivière de ses terribles coups de vent.

Montevideo est la capitale de la République de l'Uruguay, le plus petit État de l'Amérique du Sud quant au territoire, qui est à peine égal au quart de celui de la France, mais l'un des plus importants au point de vue des transactions commerciales. La ville, située sur la rive gauche de l'estuaire de la Plata, renferme environ 110,000 habitants, dont plus de la moitié se compose d'étrangers. Les Français, les Basques et les Italiens y sont en grand nombre.

Les blanches maisons de Montevideo s'étagent en amphithéâtre sur une colline qui s'avance dans la rivière et y forme au nord-ouest un port abrité, mais peu profond. Les rues sont larges, droites et coupées à angle droit ; on y remarque de riches magasins et beaucoup de belles maisons particulières, d'hôtels et de banques. Du sommet de la ville on jouit d'une belle vue sur la mer et les campagnes voisines. Une ligne de tramways conduit à Passo-Molino, long faubourg bordé de maisons de campagne parmi lesquelles je remarque quelques résidences véritablement princières, entourées de magnifiques jardins plantés de lauriers-tins en fleurs, de camélias, d'agaves, d'eucalyptus, et d'une infinité d'arbustes aux feuilles persistantes. On n'y voit qu'un très petit nombre de palmiers. Ces villas sont en général fort élégantes ; le style Italien domine, mais il y en a aussi de Chinoises et de tous les styles imaginables. Hors de la ville on s'aperçoit bien vite que nous sommes en plein hiver ; les peupliers et les saules ont perdu leurs feuilles. Les arbres fruitiers des jardins ne sont pas encore en fleurs. La campagne, légèrement ondulée, s'étend au loin sous la forme de verdoyants pâturages parsemés de maigres bouquets d'arbres en tenue d'hiver. Les champs sont

bordés de haies infranchissables, formées de plants serrés d'agaves et de cactus, et les routes plantées d'eucalyptus au feuillage toujours vert. Ça et là s'élèvent de gros Ombus, *Pircunia dioica*, arbres au tronc énorme, mais dont le bois est impropre à tout usage; ils ne perdent leurs feuilles que pendant quelques semaines; j'en ai remarqué plusieurs sur la jolie place de la Constitution, dont une élégante fontaine de marbre orne le centre.

De retour à Montevideo, je passai ma soirée au grand théâtre Solis, l'un des plus beaux de l'Amérique du Sud. La salle est décorée avec goût et parfaitement disposée pour la commodité et l'agrément des spectateurs. Je connais à Paris bien des théâtres qui ne feraient pas mal de prendre modèle sur celui de Montevideo. Le public ne s'en plaindrait point.

Le lendemain j'eus le temps de visiter le marché, où je retrouvai les fruits et productions de l'Europe, des pommes et des poires. J'y remarquai aussi des perdrix et des cailles plus grosses que les nôtres, et de beaux poissons de la Plata aux écailles toutes rouges.

L'armée de la République de l'Uruguay se recrute principalement parmi les nègres et les gens de couleur; si j'en juge par les quelques soldats que je rencontrai dans les rues, pieds nus et les vêtements délabrés, elle ne brille pas positivement par la tenue.

Les habitants de la campagne qui gardent les innombrables troupeaux du pays, portent le nom de *gauchos*. On en rencontre souvent en ville, bottés et éperonnés, vêtus de larges pantalons et du *poncho* national, sorte de manteau en forme de couverture, au tissu rayé de couleurs éclatantes et percé d'un trou pour y passer la tête.

La vie du gaucho se passe presque tout entière à cheval. Rien de plus commode pour le cavalier que ce vêtement, qui le garantit de la pluie et du froid, tout en lui laissant la liberté complète de ses mouvements.

A midi, j'attendais sur les quais le petit vapeur qui devait me ramener à bord. Les eaux jaunâtres et clapotantes de la rivière, ses vagues courtes et précipitées ne me présageaient rien de bon. Cette seconde traversée fut encore plus désagréable que la première, et ce fut avec un véritable plaisir que je quittai le plancher par trop mouvant de notre frêle bateau, pour celui du solide *Potosi*, que les fureurs de la Plata ne touchent que médiocrement.

Rien de particulier à noter les jours suivants, si ce n'est l'abaissement régulier de la température à mesure que nous nous enfonçons vers le sud. Notre route se maintient à une centaine de milles au large des côtes.

Le 10 août, par un ciel sans nuages et un soleil étincelant, nous avons à subir un violent coup de vent du sud-ouest. C'est le terrible *Pampero* ou vent des pampas de la Patagonie. Le thermomètre ne marque que 8°. La mer, très forte depuis le matin, grossit encore dans l'après-midi et devient magnifique à contempler. Malheureusement l'avant est presque constamment envahi par d'énormes vagues qui se répandent ensuite par tout le navire et rendent le pont inhabitable. A la chute du jour l'Océan redouble de fureur; le pont tout entier est balayé par les lames; l'arrière même du navire est quelquefois submergé. Le roulis est d'une violence extraordinaire. Cependant, malgré la tempête, le ciel est toujours aussi pur, les étoiles resplendent d'un éclat inaccoutumé, et la planète Jupiter brille au zénith, semblable à une petite lune.

Le lendemain la mer est encore grosse, mais le vent s'est un peu calmé. Cependant, comme il souffle toujours du sud-ouest, il retarde sensiblement notre marche. L'eau envahissant le salon, on a dû recouvrir les fenêtres d'une enveloppe en toile cirée, de sorte qu'on est forcé de conserver les lampes constamment allumées. Il en résulte que tout l'intérieur du navire est plongé dans une demi-obscurité qui est loin d'en rendre le séjour agréable.

Je profite de ces loisirs forcés pour me fortifier dans l'étude de la langue espagnole. Deux de mes compagnons de voyage, l'un Espagnol et l'autre Chilien, mettent la plus grande obligeance à me donner quelques leçons. Le hasard m'a fait rencontrer à bord un négociant que j'avais connu à Paris ; il venait de quitter Buenos-Ayres, où il avait résidé quelque temps. Je suis heureux de cette occasion qui me permet de me renseigner sur la République Argentine que, faute de temps, je n'ai pu visiter. J'apprends que de terribles inondations viennent de ravager le bassin de La Plata. On dit que huit millions de têtes de bétail ont péri dans cet effroyable désastre. La traversée du continent, de Buenos-Ayres à Valparaiso, entreprise relativement facile en été, mais toujours difficile dans la mauvaise saison, à cause de la quantité de neige amoncelée sur les sommets de la Cordillère, est devenue tout à fait impossible cet hiver. Les défilés de montagnes sont complètement obstrués ; le courrier même ne passe plus depuis longtemps. J'avais eu un instant l'intention d'accomplir ce trajet ; mais, en raison de ces circonstances exceptionnelles, je m'applaudis d'y avoir renoncé. Je n'en ai pas moins le plus vif regret de n'avoir pu visiter l'opulente cité de Buenos-Ayres, la seconde, par ordre d'importance, de l'Amérique du Sud. Je m'efforce de

combler cette fâcheuse lacune de mon voyage, en lisant le remarquable ouvrage, récemment publié par M. Napp, sur la République Argentine. Parmi une foule de renseignements intéressants, je ne citerai que celui-ci : sur une population de 4,730,000 habitants, il existe 234 centenaires, dont 26 ont dépassé l'âge de cent-vingt ans. Je ne crois pas qu'aucune nation, dans le monde entier, puisse fournir relativement autant de cas de longévité. Ce fait, qui résulte de documents authentiques, est la meilleure preuve que l'on puisse donner de la salubrité d'un pays, qui, par sa situation comme par son climat privilégié, semble appelé dans l'avenir à un développement considérable, surtout si le courant de l'émigration européenne continue à se diriger de son côté.

Mais il n'entre pas dans mes habitudes de parler d'une contrée que je n'ai pas été à même de visiter. Qu'on me pardonne donc cette légère digression. Je reprends la suite de mon récit.

Le 14 août, le *Potosi* est resté en panne toute la nuit ; le voisinage des côtes inspire à notre commandant une salubre défiance. Peut-être aussi le terrible naufrage de l'*Eten*, bateau de la même Compagnie, qui s'est perdu, corps et biens, le 15 juillet dernier, près de Coquimbo, sur la côte du Chili, et où cent trente personnes ont trouvé la mort, entre-t-il pour quelque chose dans ce redoublement de prudence. Les détails qui nous parviennent sur ce sinistre sont navrants. Soixante-dix malheureux naufragés avaient trouvé un refuge précaire sur les récifs, le dimanche matin. On les voyait distinctement du rivage, très rapproché en cet endroit, mais l'état de la mer était tel qu'on ne put leur porter aucun secours ; et, le mardi, à midi, le dernier survivant était englouti

par les flots ; quelques-uns, cependant, étaient parvenus à se sauver à la nage.

Au point du jour, nous continuons notre route. A huit heures, nous apercevons à droite la côte de Patagonie ; c'est le cap des Vierges, que nous doublons une heure après ; puis, vient le cap Dungeness, à l'entrée nord du détroit de Magellan, surmonté d'un signal en forme de pyramide. La côte basse de la Terre-de-Feu se dessine à notre gauche, nue, stérile et jaunâtre, semblable à celle de la Patagonie, avec quelques collines neigeuses dans l'intérieur. Après avoir dépassé un premier chenal, large de deux ou trois kilomètres, nous entrons dans la baie de la Possession, puis dans celle de Saint-Félix, qui lui fait suite. Les côtes de la Patagonie et de la Terre-de-Feu sont presque toujours en vue toutes les deux ; aucune trace de civilisation n'apparaît sur le rivage désert ; dans l'intérieur, de vastes plaines marécageuses, couvertes çà et là de maigres broussailles ; rien qui indique la présence de l'homme ; pas un canot, pas une voile à l'horizon.

Le thermomètre ne marque que 4° ; aussi les passagers restent-ils groupés autour des cheminées de la machine, recherchant leur bienfaisante chaleur avec autant d'empressement qu'ils en mettaient à l'éviter il y a dix jours à peine. Dans notre petit groupe, on échange, à chaque instant, le mot de la situation « *mucho frio* » « *very cold* » très froid.

A cinq heures, nous mouillons en face de Punta-Arenas, en anglais Sandy-Point, colonie pénitentiaire fondée, il y a quelques années par le Chili, sur un sol dont la propriété lui est encore contestée par la République Argentine. Malheureusement il fait nuit et nous ne distinguons que très imparfaitement les rares maisons de ce triste

village. Une frégate Chilienne y est en station ; c'est le seul bâtiment qui soit dans le port. Les officiers, condamnés à ce séjour peu attrayant, s'empressent de venir chercher quelques distractions à bord du *Potosi*, et fraternisent avec leurs collègues Anglais. Les deux nations ont toujours eu assez de sympathie l'une pour l'autre ; les Chiliens n'oublient pas les services que leur a rendus l'Angleterre en diverses occasions.

J'aurais bien voulu me rendre à terre, mais le vent est violent et l'obscurité complète. De plus, le *Potosi* doit continuer sa route dans quelques heures. De rares lumières brillent sur la côte, distante de près d'un kilomètre. Dans de telles conditions une descente à terre ne m'aurait offert d'autre attrait, que la satisfaction un peu puérile d'avoir, dans ma carrière de voyageur, foulé du pied le sol des deux villes les plus rapprochées de chacun des pôles. En effet, Punta-Arenas, située aux abords du 53^e degré sud, est la bourgade la plus méridionale du globe, tandis que la ville norvégienne de Hammerfest, que j'avais visitée, il y a quelques années, en est la plus septentrionale. Cent vingt-quatre degrés en latitude me séparaient alors de cette dernière.

A minuit, nous levons l'ancre, nous dirigeant en droite ligne vers le sud, le long de la péninsule de Brunswick. Nous marchons avec une extrême lenteur ; car les deux Républiques, qui se disputent la possession de ces régions désolées, n'ont encore élevé aucun phare sur leurs rivages.

Le lendemain, 15 août, j'assiste à un éblouissant lever de soleil, mais le beau temps est de courte durée ; bientôt le ciel se couvre ; un vent violent s'élève, chassant par intervalles des rafales de pluie et de neige fondue. Le

thermomètre tombe rapidement à zéro. La tempête fait rage avec une violence inouïe. Cependant les eaux resserrées entre les terres, sont relativement peu agitées, et les vagues courtes et précipitées, impuissantes contre la masse énorme du *Potosi*. Parfois les nuages se déchirent brusquement, donnant lieu à de subites éclaircies qui permettent d'entrevoir les pics aigus de l'île Clarence et les hautes montagnes de la péninsule de Brunswick, couvertes de sombres forêts vierges, du bord de la mer jusqu'à mi-côte.

Aujourd'hui, la nature a complètement changé d'aspect. Le contraste est frappant. Aux plaines uniformes de la Patagonie a succédé une région montagneuse. C'est le prolongement de l'immense Cordillère qui, après avoir parcouru tout un continent, vient s'engloutir dans le vaste océan. Les flots de la mer ont pénétré dans les vallées; les sommets seuls émergent et forment tout un méandre sinueux d'îles rocheuses aux contours profondément découpés, et de péninsules escarpées aux formes bizarres, aux parois abruptes. Un simple coup d'œil jeté sur la carte suffira pour se rendre compte de cette disposition toute particulière de la pointe de l'Amérique du Sud et qui s'étend également à la grande île de la Terre-de-Feu, dont la partie orientale participe de la nature plane des pampas de la Patagonie, tandis que le centre et la région occidentale ne sont, en réalité, que l'extrémité immergée de la chaîne des Andes, projetant au loin vers le sud ses dernières ramifications.

Dans l'après-midi le vent redouble de violence, chasse le brouillard et disperse les nuées. Nous longeons de fort près la terre; on découvre une vue splendide sur les hautes montagnes de l'île Clarence au sud, de l'île

Charles et de la terre de Ponsouby, au nord. De grands arbres, au tronc blanchâtre, croissent jusque sur le bord de la mer; ils appartiennent à une espèce connue sous le nom de *Robble*, voisine du hêtre de nos pays, mais conservant en toute saison un feuillage toujours vert. A une altitude de quelques centaines de pieds, la forêt touffue se recouvre d'une couche épaisse de neige. Plus haut, elle disparaît et fait place à d'immenses plateaux d'une blancheur immaculée. Ces plateaux s'étendent au loin, et sont dominés aux confins de l'horizon, par la crête dentelée des hauts sommets, ou par quelque majestueux pic isolé, dont la tête se perd dans les nuages.

Le passage le plus étroit se trouve entre l'île Charles et le cap Galland; c'est là aussi que se rencontrent les points de vue les plus renommés; la nature devient de plus en plus sauvage; le *Potosi* semble enfermé de toutes parts dans un cirque de montagnes; on ne sait comment il a pu y pénétrer, on se demande comment il pourra en sortir. Parfois, sous le souffle irrésistible de l'ouragan, le navire est forcé de ralentir sa marche; ou bien c'est une rafale de neige, horizontalement chassée par la tempête qui empêche de rien distinguer à vingt pas. Alors le bateau s'arrête; les officiers donnent l'ordre de démonter les vergues, qui donnent trop de prise au vent. Le rude labeur des pauvres matelots par un temps pareil m'inspire une réelle pitié.

J'ai passé la plus grande partie de cette journée sur le pont, enveloppé dans ma couverture, abrité par la cheminée de la machine, bravant la pluie, la neige, la grêle et aussi les glaçons qui, se détachant des cordages, venaient se briser à mes pieds. Souvent j'ai été récompensé de ma constance par de magnifiques échappées sur cette

nature grandiose et tourmentée. Je ne regretterai pas le mauvais temps qui m'a permis de voir ces sauvages contrées, à travers la tempête qui en est comme le cadre naturel.

Le 16 août, l'ouragan s'est un peu calmé; nous sommes encore dans le détroit, entre l'archipel de la Reine-Adélaïde, au nord, et la terre de la Désolation, au sud. De grands albatros au plumage noir et blanc, au vol puissant, nous suivent depuis la veille. Ces oiseaux semblent se jouer de la fureur des éléments; malgré la violence du vent, ils ne cessent de décrire d'immenses circuits autour du navire. Nous rencontrons aussi de nombreuses troupes de gros poissons noirs, particuliers à ces parages, et voyageant en lignes régulières. Leurs évolutions originales, les arcs qu'ils décrivent en sautant par-dessus les vagues, leur ont fait donner le nom de *Torninas*.

Vers midi, la brume voile à demi l'horizon du côté du nord; mais, à notre gauche, la terre de la Désolation, que nous longeons d'assez près, se montre dans toute sa sauvage horreur. On dirait un affreux chaos de rochers gigantesques, entassés les uns au-dessus des autres. Un effroyable éboulement de la montagne a formé le cap Pilar, véritable pilier qui indique aux navigateurs l'entrée occidentale du détroit de Magellan. Du côté du nord se dressent les Trois-Évangélistes; ce sont trois sombres rocs, s'élevant à pic du fond de la mer, et placés là, comme des sentinelles avancées, contre lesquelles viennent se briser incessamment les lames tumultueuses de l'Océan pacifique. Nous avons employé plus de deux jours à franchir le détroit de Magellan. La distance qui sépare les deux océans n'est que de quatre cents kilo-

mètres, en ligne droite ; mais ce trajet est presque doublé par les sinuosités du détroit.

A peine avons-nous atteint le large et quitté l'abri protecteur des côtes, que des vagues énormes viennent nous assaillir avec une rage indescriptible. Cette première connaissance avec l'Océan qui, dans ces parages continuellement tourmentés, porte bien à tort le nom de Pacifique, n'était pas d'un bon augure. Il fallait voir l'immense *Potosi*, malgré ses 445 pieds de long et ses 42 pieds de large (mesure anglaise), ballotté comme un simple fêtu de paille, et livré à tous les caprices d'un roulis extravagant. C'était un admirable spectacle ; si j'avais été novice en fait de traversée, j'aurais cru à un sérieux danger. Mais le péril n'était pas là ; un navire solide et bien construit n'a rien à craindre des fureurs de la mer tant qu'il reste au large. L'essentiel était de nous éloigner au plus vite des rivages inhospitaliers, où le vent et les courants tendaient à nous entraîner. Avec une tempête comme celle d'hier, nous n'aurions pu sortir du détroit sans courir grand risque d'être jetés à la côte. Heureusement, comme je l'ai déjà dit, le vent s'était un peu calmé ; mais il n'en était pas de même de la mer qui continuait à rouler des vagues monstrueuses.

Cette nuit-là, il m'a été impossible de dormir ; de tous côtés retentissaient les cris, les commandements et les coups de sifflet qui accompagnaient les manœuvres, les piétinements précipités des marins, et par-dessus tout, le fracas des lames furieuses qui venaient s'abattre lourdement sur le pont, juste au-dessus de ma cabine. Pendant le cours de cette longue nuit, je fus constamment obligé de me retenir après un crochet, pour ne pas être précipité de mon lit.

Le lendemain, la mer était encore très mauvaise; mais on s'habitue à tout, même au roulis, qui du reste me gêne fort peu pour prendre mes notes, bien moins que l'hélice de l'*Equateur*, pendant sa paisible traversée. Je m'installe à l'avant pour écrire; cette partie du navire est généralement plus tranquille et plus favorable pour cette occupation que l'arrière, où l'on a le désagrément de la trépidation incessante occasionnée par la rotation de l'hélice, et du bruit qui en résulte.

Pendant les jours suivants la mer se calme peu à peu, mais il pleut souvent, et le temps se maintient sombre et triste. Nous faisons route plein nord, à une centaine de kilomètres de la côte, mais nous avons vent debout et nous n'avancons que péniblement. Il était écrit que, dans ce voyage, nous aurions constamment vent contraire, soit dans l'Atlantique alors que nous allions au sud, soit dans le Pacifique alors que nous dirigeons vers le nord.

Pas un navire n'est en vue; les voiliers ne passent jamais par le détroit de Magellan; ils doublent le cap Horn et suivent une route beaucoup plus occidentale.

De jolis oiseaux de mer nous tiennent compagnie; leur taille est celle d'un gros pigeon; leur plumage blanc moucheté de noir, leur a fait donner le nom de *Dameros*, ou Damiers. Au nombre d'une centaine environ, ils passent et repassent dans leurs interminables circuits, à quelques mètres du navire, effleurant parfois le sommet des vagues du bout de leurs longues ailes. Rien de ce qu'on jette à la mer n'échappe à leur vue perçante. Le cuisinier a-t-il vidé un seau par-dessus le bord; en un clin-d'œil, tous se jettent sur la proie flottante, barbotant comme des canards, et se laissent balloter par les vagues, en poussant de petits cris joyeux.

Cependant le vaisseau s'éloigne rapidement. Tous alors reviennent à tire d'aile, et reprennent leur poste d'observation autour de nous.

A mesure que nous remontons vers le nord, la température se radoucit; le 19 août, le thermomètre marque 11°; on enlève enfin la toile qui recouvrait les fenêtres du salon. Nous venions de rester une semaine entière dans l'obscurité.

Le 20 août, nous nous trouvons à la hauteur de Valdivia, après avoir passé successivement au large des grandes îles de Hanôvre, Wellington, Chiloë, et de la péninsule de Taïtao, mais sans jamais apercevoir la côte.

Le lendemain, à dix heures, nous sommes en vue de la terre; on double l'île Santa-Maria, puis on pénètre dans une large baie où se trouvent les villes d'Arauco, Coronel et Lota. C'est près de cette dernière que nous devons nous arrêter vingt-quatre heures pour renouveler notre charbon. Pour la première fois, depuis Montevideo, nous rencontrons des navires, voiliers et steamers.

Je m'empresse d'aller à terre avec quelques passagers.

La ville de Lota, de création récente, doit son existence aux mines de charbon et à la fonderie de cuivre installée sur le rivage même de la mer. Le charbon est extrait sur place; la plupart des galeries plongent sous l'Océan, et s'étendent au large à plus de cinq cents mètres. Presque toutes les maisons de Lota sont construites en bois et n'ont qu'un rez-de-chaussée, précaution utile contre les tremblements de terre si fréquents au Chili; elles sont alignées le long de rues boueuses et bordées de hauts trottoirs en planches. Aux alentours, s'étagent des collines verdoyantes, couvertes de bois, de pâturages, et de champs en culture. On m'avait beaucoup vanté le parc,

créé aux environs de Lota par la famille Cousino. Je le trouvai tout-à-fait digne de sa réputation. Cette magnifique propriété est entretenue avec le plus grand soin dans toute son immense étendue. A chaque instant on y jouit des points de vue les plus pittoresques sur la mer, qu'elle domine, du haut d'une falaise escarpée. Une infinité de bancs et de ponts rustiques, de pièces d'eau, de cascades, de grottes, d'ornements en rocaille, de bosquets et de kiosques, attirent les regards. On y remarque surtout un beau pont suspendu qui réunit entre elles deux collines séparées par une profonde vallée où circule un frais ruisseau, et un splendide jardin d'hiver abritant toute une flore tropicale, et peuplé d'oiseaux des espèces les plus rares. Les agaves acquièrent un développement prodigieux. Leur tige, prête à fleurir, et curieusement renflée au sommet, s'élance à plus de six mètres de hauteur ; sur l'une d'elles, déjà couverte de grandes fleurs jaunes, papillonnent de charmants oiseaux mouches. Ce sont les premiers que j'aie vus distinctement en Amérique. Il y en a cependant beaucoup aux environs de Rio, mais leur vol est si rapide, si bizarre, que jusqu'alors je n'avais fait que les entrevoir. Tout ici respire le printemps ; ce ne sont que haies de bambous et lauriers-tins, massifs de camélias et de géraniums, plantations de pêcheurs et d'arbres couverts de fleurs. L'air est embaumé par le parfum des bordures de violettes. Quel contraste avec la sauvage nature du détroit de Magellan que je venais de quitter depuis cinq jours à peine ! La plupart des arbres sont à feuilles persistantes ; leurs nouvelles pousses, d'une couleur vert tendre, se détachent nettement sur la sombre verdure des anciennes feuilles. Quelques uns, au tronc noueux, aux grosses branches étrangement contournées,

sont couverts de plantes parasites. Une journée entière suffirait à peine pour visiter toutes les parties de cet admirable jardin. Réellement il faut une fortune princière comme celle que la famille Cousino a gagnée dans l'exploitation des mines, pour avoir pu créer, en quelques années, une semblable merveille.

Lorsque nous rentrons à bord, il fait nuit. Une trentaine d'ouvriers indigènes travaillent activement à l'emmagasinage du charbon; quatre chalands amarrés aux flancs du *Potosi*, déchargent simultanément leur cargaison. Mais nous en avons à embarquer 900 tonnes, et ce n'est pas une petite affaire; chaque chaland en contient 15 tonnes; il en faudra donc 60 pour compléter le chargement.

Le lendemain matin tout est terminé; les ouvriers ont travaillé la nuit entière; on leur apporte un plein seau de café qu'ils ont bien gagné. Quels types pour un artiste que les visages farouches, les barbes incultes, le costume délabré de ces gens à poncho! Quelques uns semblent être de race indienne pure, mais la plupart sont des métis de blancs et d'indiens, que l'on désigne ici sous le nom de *cholos*. Beaucoup sont nu-pieds; d'autres ont de mauvaises chaussures faites d'un morceau de peau de bœuf, recouverte de son poil, et grossièrement fabriquées par eux-mêmes. Leurs vêtements en lambeaux, leur corps souillé de charbon, contribuent à leur donner un aspect encore plus sauvage. Nous embarquons un certain nombre de passagers, venant tous de Concepcion, ville située à peu de distance au nord de Lota, et réunie à Valparaiso par une voie ferrée. Nous apprenons que cette partie du Chili, de même que la république Argentine, vient d'être ravagée par de terribles inondations, qui ont

emporté les ponts du chemin de fer, et détruit la voie sur plusieurs points; de sorte que les communications par terre sont complètement interrompues. Nos nouveaux compagnons attendent depuis quatre jours, à Lota, l'arrivée du *Potosi*. Un pareil retard ne s'était jamais produit, aussi commençait-on à éprouver de sérieuses inquiétudes sur notre compte.

Cependant, la mer grossit, et l'embarquement devient difficile. Il n'y a point ici de *wharfs* ou débarcadères, comme aux Etats-Unis; c'est là un sérieux désagrément, commun à presque tous les ports de l'Amérique du Sud, et dont le voyageur a particulièrement à souffrir sur la côte mal abritée de l'Océan Pacifique. La houle soulève votre légère embarcation, qui risque à chaque instant de se briser contre le navire; il faut saisir l'instant propice pour sauter sur l'échelle, et se livrer à une gymnastique peu agréable, quelquefois même périlleuse; tandis que l'équipage et les passagers, tranquillement accoudés sur les bastingages, se rient de votre embarras.

Après avoir quitté le mouillage de Lota, nous passons devant plusieurs mines de charbon, situées sur le bord de la mer. Le charbon de cette province ne coûte que vingt-cinq francs la tonne, mais il se réduit vite en poussière, et fait moitié moins de profit que celui d'Angleterre. Nous passons fort près de la péninsule de *las tetas de Bio-Bio* et de l'île de Tiriquina. Au loin, on distingue la blanche ville de Conception.

J'observe dans ces parages un phénomène assez curieux. L'eau sur laquelle nous naviguons est d'un vert très clair; à quelques mètres du vaisseau, une ligne bien tranchée nous sépare d'une nappe d'eau de couleur bleu foncé; pendant un quart d'heure, nous allons de l'une à

l'autre, et toujours les eaux conservent leur couleur distincte, même à leur point de contact. Nous sommes alors en face de l'embouchure du Bio-Bio, le plus grand fleuve du Chili. Je suppose que cette différence de coloration est due à l'abondance des eaux douces provenant des récentes inondations. En tout cas, il paraît assez étrange que la limite de chaque bande puisse rester aussi nettement définie.

Le lendemain, 23 août, à midi, nous entrons en rade de Valparaiso. Le 20 était le jour réglementaire de l'arrivée du *Potosi*; mais, pendant ce voyage de trois semaines, nous avons eu constamment vent contraire, et souvent très grosse mer. Nous n'avions donc rien à reprocher à notre brave navire, qui s'était toujours vaillamment comporté, et nous nous estimions tous très heureux d'être quittes avec les tempêtes de l'Océan Austral et du détroit de Magellan, au prix d'un simple retard de trois jours.

CHAPITRE IV

VALPARAISO ET SANTIAGO

Le doux nom de Valparaiso (Vallée du Paradis) est loin de répondre à la réalité. La ville est bâtie le long d'une baie peu abritée contre les vents du large, de sorte que le débarquement y est toujours difficile, parfois même impossible, ou du moins très dangereux. De hautes collines nues et tristes la dominent de tous côtés. N'ayant pas d'espace pour s'étendre en plaine, la cité a dû escalader une demi-douzaine de *cerros* (montagnes escarpées), séparées par de profondes *quebradas* (fissures

ravinées). Tout le commerce est concentré sur les quais et dans une grande rue souvent resserrée entre le pied des montagnes et la mer, et traversant la ville dans toute son étendue. Sur les hauteurs s'élèvent des maisons de plaisance, demeures des riches négociants, et aussi les *ranchos* ou cabanes populaires. On y arrive par des séries d'escaliers de bois en assez mauvais état, ou bien par des sentiers tortueux et difficiles. La ville basse, c'est-à-dire la grande rue, est desservie par de rapides tramways qui partent toutes les cinq minutes. On y remarque de beaux magasins et d'élégantes maisons particulières. La plupart n'ont qu'un seul étage, à cause des tremblements de terre. Dans les quartiers commerçants, beaucoup de maisons sont bâties en pierre ; mais, hors la grande rue, presque toutes les constructions sont en terre mêlée de paille, et revêtue d'un vernis qui lui donne l'aspect du stuc. Un règlement ordonne d'en repeindre tous les ans la façade. Chaque maison donnant sur rue doit aussi être munie d'un mâât que l'on orne de banderoles les jours de fêtes religieuses ou politiques.

L'Européen nouvellement débarqué à Valparaiso pourrait aisément se figurer qu'il se promène dans les rues de Gènes ou de Barcelone, si l'étrange costume adopté par les dames ne venait à chaque pas lui rappeler qu'il est bien réellement au Chili. Hors de chez elles, toutes les femmes ici portent la *mante* ; on appelle ainsi une longue pièce d'étoffe noire dans laquelle elles se drapent, s'emmaillottant tout le corps, de la tête aux pieds, et s'encapuchonnant le visage, de manière à ne laisser voir que les yeux et le nez, et encore pas toujours. Pour ma part, et quoi qu'on ait dit souvent le contraire, je trouve ce singulier vêtement peu gracieux ; toutes ces ombres noires

glissant silencieusement dans les rues, me semblent autant de nonnes ou de veuves éplorées. Mais il faut croire que cette mode offre de sérieux avantages, car les Chiliennes la suivent rigoureusement ; les étrangères elles-mêmes, qui commencent toujours par la critiquer, ne tardent pas à l'adopter. Grâce à la mante, la *Chilena* conserve dans la rue le plus strict incognito. Son mari peut la rencontrer sans qu'il lui soit possible de la reconnaître. Du reste, (et c'est peut-être ce qui a le plus contribué à éterniser cette mode des temps passés), la mante est obligatoire pour aller aux offices religieux. Selon l'usage espagnol, les églises sont dépourvues de bancs. Chaque dame y porte ou y fait porter le tapis sur lequel elle s'agenouille. Là, les femmes de toute classe et de tout rang sont confondues sous l'uniforme de la mante.

L'absence de jardins et de promenades publiques rend, au bout de peu de temps, le séjour de Valparaiso assez monotone, pour qui n'y a point affaire. Dès le lendemain de mon arrivée, j'avais parcouru le Cerro Allegre et celui de la Conception, où se trouvent les plus jolies villas des Anglais ; j'avais visité les cimetières catholique et protestant, que l'on nomme ici Panthéons ; tout deux sont parfaitement entretenus, et plus semblables à un jardin de plaisance qu'à un lieu funèbre ; les tombes y disparaissent sous les fleurs, et l'on y jouit d'une fort belle vue sur la ville et sur la rade couverte de navires ; j'avais flâné longuement sur les quais, où de vigoureux portefaix sont constamment occupés à transporter d'énormes fardeaux ; j'avais fait, en suivant la route qui passe devant les grands magasins de la douane, une longue course hors la ville, sur les hauteurs où se trouvent les batteries et le phare. Enfin, le hasard m'avait rendu témoin, sur la

place Victoria, d'une éclipse totale de lune. Rien ne me retenait plus à Valparaiso, j'avais hâte de pénétrer dans l'intérieur du pays, de visiter sa capitale, et de voir de plus près la célèbre Cordillère, dont je n'avais jusqu'alors fait qu'entrevoir au loin les sommités neigeuses.

Valparaiso, avec ses 100,000 habitants, est la principale place de commerce du Chili; mais la capitale politique de la République est Santiago, ville de 150,000 âmes, située dans l'intérieur des terres, au pied de la grande chaîne des Andes. Depuis 1863 une voie ferrée réunit les deux villes les plus importantes du Chili; il y a quatre départs par jour; la distance est de 183 kilomètres. Le chemin de fer suit les quais et contourne la baie dans toute son étendue; aucune clôture n'isole la ligne de la voie publique; on accède librement aux trois stations qui desservent la cité.

Le 25 août, je pris l'express du matin à la station du Port, en face de la douane, au cœur de la ville. Les wagons, construits selon le système européen, sont loin d'offrir le même confort que ceux généralement en usage en Amérique. En sortant de Valparaiso, nous longeons quelque temps le rivage, puis nous franchissons la première chaîne de montagnes qui borde la côte. On passe à Vina del Mar, à Salto, où je remarque de jolies maisons de campagne entourées de jardins. Puis vient Limache, célèbre par ses vignobles entretenus avec le plus grand soin. Nous traversons ensuite des vallées bien cultivées, couvertes de champs de blé, de vignes et de prairies. Les montagnes voisines restent incultes; de la base au sommet elles apparaissent nues et tristes, entièrement dépourvues d'arbres, mouchetées seulement de maigres broussailles et de touffes de grands cactus épineux; dans les inter-

valles croit une herbe rare et peu élevée, qui sert de pâturage à des troupeaux de chèvres.

Au sortir d'un long tunnel, on arrive à Quillota, petite ville de 15,000 âmes, et chef-lieu de province. Le climat extraordinairement chaud dont jouit ce district privilégié, permet d'y cultiver les productions des tropiques; la ville est entourée de beaux jardins plantés d'arbres fruitiers, alors chargés de fleurs printanières. Le train s'y arrête quelques instants; une foule de jeunes filles et de femmes entourent les voitures, cherchant à nous vendre des fruits du pays, parmi lesquels je remarque, pour la première fois, le *chirimoya* et le *lucuma*. Ces femmes, au type indien fortement accusé, au teint couleur de brique, n'ont pour toute coiffure que leurs opulents cheveux noirs qu'elles se plaisent à orner de fleurs; elles portent une longue robe trainante, de nuance claire, garnie de dentelles et de volants, à peine attachée sur les épaules, et laissant le cou et les bras entièrement nus; quant aux chaussures, elles sont généralement inconnues. Dans la campagne, les habitations des paysans ou *cholos* ne sont guère que des huttes grossières, construites en terre et couvertes en paille ou en roseaux. Les enfants, entièrement nus, ou simplement vêtus d'une chemise en haillons, se roulent dans la fange avec les animaux domestiques; l'incurie et la malpropreté règnent partout. Cependant, malgré l'aspect misérable de tout ce monde, on ne voit presque jamais personne demander l'aumône.

A mi-route se trouve la station de Llai-Llai, d'où se détache l'embranchement de Sainte-Rose-des-Andes, destiné un jour à rejoindre, à travers la Cordillère, le réseau des chemins de fer Argentins, et à établir ainsi une communication rapide entre Buenos-Ayres et Valparaiso.

Malheureusement les travaux, faute d'argent, ne sont pas poussés avec activité, et il s'écoulera encore bien des années avant que la vapeur ait dompté la puissante montagne. Alors on ne mettra plus que trois ou quatre jours pour un trajet qui en demande aujourd'hui quinze ou vingt, et que l'on ne peut accomplir que pendant la belle saison.

Peu après Llai-Llai, la voie traverse une hacienda dont les riches cultures, favorisées par un système ingénieux d'irrigation, occupent toute la largeur de la vallée, sur une très longue étendue ; puis nous escaladons lentement les pentes de la Sierra de Cuesta, et nous nous engageons dans un défilé sauvage, bordé de rochers rouges, où croît en abondance le *Cereus Chilensis*, au tronc énorme, et projetant à une hauteur de sept à huit mètres, ses ramifications épineuses. Dans ce pays, où le bois à brûler est rare, la tige desséchée de ce singulier végétal forme un excellent combustible ; ses fruits sont bons à manger, et servent aussi à fabriquer une sorte d'eau-de-vie.

Après avoir franchi un long et stérile plateau, nous descendons rapidement sur l'immense plaine de Santiago, élevée de 700 mètres au-dessus du niveau de la mer, et formant une large vallée comprise entre la grande chaîne des Andes à l'est, et le rameau secondaire qui, à l'ouest, vient aboutir à la côte de l'Océan Pacifique. Dans cette région règne l'un des plus beaux climats du monde ; le sol y est très fertile et arrosé par une infinité de cours d'eau. Les champs sont séparés par des murs en terre, ou bien par des haies serrées de peupliers et d'eucalyptus ; ce dernier arbre, originaire, comme on le sait, de l'Australie, a trouvé au Chili une seconde patrie ; il s'y est développé avec une rapidité prodigieuse, ne cesse jamais

de végéter, même en hiver, et, lorsqu'il est encore jeune, s'accroît en hauteur de cinq à six mètres par an.

Aux abords de Santiago, les vergers et les jardins se multiplient. Il ne faut pas s'attendre à retrouver au Chili la merveilleuse végétation tropicale des environs de Rio. Nous sommes à la fin de l'hiver et sous un climat tempéré ; août correspond à notre mois de mars. Les blés ne forment encore qu'un tapis vert tendre ; la vigne bourgeonne à peine ; les peupliers sont toujours dépourvus de feuilles ; mais les arbres fruitiers sont en pleine floraison. Partout de vigoureux pêcheurs se couvrent de fleurs roses du plus charmant effet, tandis que de grands saules pleureurs, déjà revêtus de leur précoce feuillage, semblent annoncer les approches du printemps.

En sortant de la gare du chemin de fer, on se trouve en face de l'Alameda. Cette célèbre promenade traverse la ville en ligne droite, sur une étendue de près de trois kilomètres ; elle est ombragée par une quadruple rangée de vieux peupliers ; l'avenue principale est ornée de statues et de bancs de pierre ; de chaque côté coule un petit ruisseau qui la sépare des contre-allées, où circule une double ligne de tramways : au-delà se trouvent deux larges rues bordées, du côté qui fait face à la promenade, de belles maisons et de grands jardins, clos par de simples grilles. Sur toute la longueur de l'Alameda, on jouit de la vue magnifique de la Cordillère, dont les pics neigeux atteignent la hauteur de 5,200 mètres.

Pour bien voir Santiago, il faut se rendre au Cerro-Santa-Lucia, monticule de basalte qui s'élève au milieu de la ville, à une hauteur de soixante-dix mètres. Ce n'était, il y a quelques années, qu'un rocher abrupt ; on vient de le convertir en jardin de plaisance, avec statues,

terrasses, cascades, grottes et tunnels. La montagne a été sculptée et pour ainsi dire ciselée comme un bijou. On y voit des fortifications en miniature, une chapelle, un calvaire, un café-restaurant, un observatoire et jusqu'à une école de natation. De plus, elle est couverte de plantations diverses où dominent les eucalyptus, les orangers, les myrtes, les géraniums, les rosiers, et plusieurs variétés d'agaves, qui, déjà, atteignent des proportions considérables. Une statue y a été élevée au fondateur de Santiago, Don Pedro de Valdivia, qui, le 13 décembre 1540, à la tête de cent cinquante *conquistadores*, arriva le premier en cet endroit, qu'il nomma Sainte-Lucie, et y conçut le plan de la cité. Au sommet, on a construit un petit observatoire, d'où l'on découvre un panorama splendide sur la grande chaîne des Andes, dont les cimes, d'une blancheur immaculée, resplendissent sous les rayons du soleil. Grâce à la limpidité de l'atmosphère, on distingue sans peine les glaciers suspendus aux flancs de la montagne. La Cordillère de la côte est moins élevée ; la neige n'en recouvre le sommet qu'en hiver seulement. Sur le premier plan s'étendent les innombrables maisons de la cité, presque toutes basses, mais renfermant plusieurs cours (ou *patios*) et jardins, de sorte qu'elles occupent une immense étendue ; elles sont peintes de vives couleurs parmi lesquelles dominent le blanc, le jaune et le bleu de ciel. Les rues se coupent à angle droit, et sont sillonnées de nombreux tramways. Une foule de clochers multicolores se dressent au-dessus des toits rouges ; çà et là apparaît le feuillage sombre de l'*Araucaria*, ou bien l'élégant panache du *Jubea spectabilis*, le seul palmier qui croisse dans les jardins de Santiago. Hors de l'enceinte de la ville, s'étendent, le long de routes plantées d'arbres,

d'interminables faubourgs qui vont se perdre au loin dans la campagne. Tel est le spectacle que l'on peut se procurer du haut de Santa-Lucia. Il est bien fait pour donner une idée de la situation et de l'aspect général de la capitale du Chili.

Une promenade en ville ne gâte aucunement la bonne impression que l'on vient d'éprouver. Les rues sont propres, bien entretenues, bordées de riches magasins. Sur la place principale, entourée de monuments publics et des somptueuses constructions du Grand Hôtel, s'élève une belle fontaine de bronze, ornée de massifs de fleurs et d'arbustes. Deux galeries couvertes, construites dans les plus larges proportions, et occupées par une série de belles boutiques, viennent y aboutir. Le théâtre municipal est d'un bon style ; il est convenablement décoré à l'intérieur, et, ce qui vaut mieux encore, spacieux et parfaitement aménagé. Une troupe italienne y donnait alors des représentations. Un règlement affiché dans les couloirs fixe, pour toute la saison, l'heure du lever du rideau et la durée des entr'actes ; en cas de non-observation, le directeur est passible d'une amende. J'ai remarqué aux premières loges beaucoup de jolies femmes et des toilettes fort riches ; aux galeries supérieures, où le prix est moins élevé, les dames avaient conservé la mante et se cachaient le visage, de manière à voir sans être vues.

Au milieu de la représentation à laquelle j'assistais, vers dix heures du soir, je ressentis une légère secousse dont je ne me rendis pas bien compte sur le moment. Tout-à-coup plusieurs personnes se levèrent ; le mot de *temblor* fut dans toutes les bouches, et il y eut un commencement de panique. C'était un tremblement de terre, heureusement sans importance ; j'appris plus tard qu'à

la même heure on l'avait ressenti à Valparaiso. L'alarme fut bien vite dissipée, et le spectacle continua après une interruption de quelques instants.

Pour se rendre au Panthéon (cimetière de Santiago), il faut traverser le Mapocho, rivière torrentielle, d'une largeur moyenne de deux cents mètres, où l'eau ne coule qu'à la suite des orages; le pont de pierre seul a résisté aux dernières inondations; trois autres ponts ou passerelles en bois ont été emportés par le courant. Des saules pleureurs, de grand cyprès, y ombragent de beaux monuments funéraires en marbre blanc. L'un d'eux a été élevé en mémoire des deux mille personnes qui trouvèrent une mort affreuse, le 8 décembre 1863, dans l'incendie de l'église de la Compagnie.

Le marché principal est établi sur la rive gauche de la rivière. Il est propre et bien tenu; autour des bâtiments principaux règne une galerie d'échoppes où sont installés des restaurants populaires; c'est là que je vis pour la première fois prendre le *maté*. On appelle ainsi une herbe originaire du Paraguay, qui se prépare à peu près comme le thé. On le sert bouillant, dans un vase de orme ovoïde, auquel est adapté un tube qui sert à aspirer, à petites gorgées, l'infusion chère à tout indigène de l'Amérique du Sud. Une visite au marché de Santiago est intéressante, surtout au point de vue des types et des costumes.

Les paysans des environs s'y rendent à cheval. Leurs larges étriers massifs en bois sculpté, les éperons énormes qui ne les quittent jamais, attirent mon attention. A l'étalage des marchands de gibier et de poisson je remarque des perroquets, des grenouilles grosses comme les deux poings, et des moules énormes, longues de plus de vingt centimètres.

Je passai un dimanche à Santiago. Ce jour là il y avait foule au parc Cousino. Bien que ce parc soit de création toute récente, les eucalyptus y forment déjà des massifs épais. A l'entrée se développe une immense pelouse ; la musique militaire y faisait résonner ses fanfares joyeuses. Le costume du soldat chilien est à peu près le même que celui de notre armée. Ceux que j'ai vus m'ont paru en général de petite taille et très jeunes ; ils étaient bien vêtus et avaient bonne tournure. Sous les rayons ardents du soleil, de petits groupes assis sur le gazon, se régalaient de *tortillas*, gâteaux aux œufs et au piment, et se passaient de main en main de grands verres pleins de *chicha*, sorte de vin doux que leur vendaient de nombreux marchands ambulants. Quelques enfants s'amusaient avec des cerfs-volants. Mais le principal centre d'attraction, ce sont les jeux publics. Il y en a de toutes sortes, dés, cartes, toupies, bagues ; l'argent y est le seul enjeu. Les plus entourés sont les jeux de roulette et de l'aiguille tournante. Les industriels qui tiennent ces différents jeux n'ont pour toute installation qu'une petite table portative ; quelques uns ont simplement étendu un tapis sur le gazon. Bien que leur mine soit peu faite pour inspirer une confiance illimitée, la foule chilienne est si passionnée pour le jeu, qu'il n'y pas de patron si misérable qui ne trouve des clients. Les enjeux sont relativement élevés ; la monnaie de cuivre est rare, mais les piastres abondent.

Le même jour il y avait des courses de chevaux ; je m'y rendis. Le cheval chilien est infatigable, sobre et docile au-delà de toute expression ; mais il est petit de taille, et n'a pas l'élégance du cheval anglais. Tout se passa absolument comme chez nous ; un seul détail est à noter : une grande partie des spectateurs étaient à cheval ; vêtus

de ponchos multicolores, ils se tenaient rangés le long de la piste, et leurs chevaux, tout en conservant la plus parfaite tranquillité, semblaient regarder courir leurs collègues. A la dernière course, il s'agissait de sauter des haies ; le vainqueur se fit remarquer par la facilité avec laquelle il franchissait une distance de huit mètres, et excita l'enthousiasme des connaisseurs.

Je ne veux pas quitter la capitale du Chili sans dire un mot de l'Exposition universelle qui a été organisée en 1875. Le gouvernement avait choisi à cet effet la *Quinta Normal* ou jardin botanique, qui a une superficie de quarante-huit hectares, dont vingt-cinq furent destinés aux bâtiments et aux produits de l'Exposition. L'espace couvert se composait d'un palais de construction solide et durable, destiné à survivre à l'Exposition, et de diverses annexes, offrant une surface totale de 32,000 mètres. Toutes ces constructions ont été dirigées par M. Paul Lathoud, architecte français, appelé expressément par le gouvernement du Chili, qui n'a eu qu'à se louer de cet excellent choix. Cette Exposition a parfaitement réussi. Aujourd'hui, le palais principal existe seul ; il est converti en musée et en salles de cours publics ; son architecture, simple et distinguée, est convenablement appropriée à sa destination ; de nombreuses fenêtres prodiguent l'air et la lumière aux galeries. Un arc de triomphe de dix mètres de large sur vingt de hauteur orne l'entrée principale et forme loggia au premier étage.

En résumé, Santiago passe avec raison pour la plus belle des villes de la côte ouest de l'Amérique du Sud. De plus, elle jouit d'un climat sain et tempéré ; la température moyenne annuelle est de 13° centigrades ; il y pleut très rarement ; la neige et la grêle y sont des événements

tout à fait extraordinaires. L'air y est presque toujours d'une pureté extrême; chaque soir on peut jouir, de l'Alameda même, d'une vue incomparablement belle, sur l'immense chaîne de la Cordillère aux sommets étincelants.

Les habitants du Chili ont plus de sang européen que ceux des autres Etats de la côte du Pacifique; de là leur viennent une plus grande activité, des habitudes d'ordre et d'économie qui ont engendré la stabilité du gouvernement, et ont fait de leur pays une nation industrielle et commerçante. La prospérité générale s'accroît de jour en jour, et depuis longtemps forme un heureux contraste avec la situation des autres Etats républicains de l'Amérique du Sud, trop souvent en proie à de misérables dissensions intestines qui s'opposent à tout progrès sérieux, et n'ont pour résultat fatal que l'épuisement et la ruine.

V

BOLIVIE ET PÉROU

La Compagnie anglaise de navigation du Pacifique jouit en ce moment du monopole des communications régulières à vapeur sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Deux fois par mois, un de ses grands navires quitte Liverpool, en destination du Callao, par le détroit de Magellan et Valparaiso. Ces bateaux séjournent une semaine dans ce dernier port, et ne font ensuite que deux ou trois escales avant d'arriver au terme de leur voyage. Entre Valparaiso et le Callao, la côte offre un développement de 4,538 milles ou 2,850 kilomètres. Dix-huit ports

intermédiaires échelonnés sur ce parcours, sont desservis par de plus petits steamers qui, deux fois par semaine, partent de chaque point extrême, et mettent quatorze jours à accomplir leur trajet.

J'avais eu d'abord l'intention de suivre cette ligne secondaire; mais, d'après les renseignements qui me furent donnés, je me décidai à poursuivre ma route par le *Potosi*, qui en moins de huit jours, devait se rendre au Callao, mais en faisant escale à trois ports seulement, Antofogasta, Arica et Mollendo. Tout le monde s'accordait à me dire que les ports intermédiaires n'offraient aucun intérêt, qu'il suffisait d'en voir un ou deux pour se rendre compte de ce que devaient être les autres, et qu'enfin, la côte était partout d'une aridité complète et d'une désolante uniformité.

Le 29 août, à 4 heures du soir, je me trouvais donc de nouveau à bord de notre vieil ami le *Potosi*, qui s'appêtait à lever l'ancre. Je contemplai une dernière fois l'énorme tête blanche de l'Aconcagua, dont le profil se détache nettement au-dessus des montagnes de la côte, bien qu'il s'en trouve à plus de 150 kilomètres en ligne droite. L'Aconcagua est le point culminant de la grande Cordillère, et probablement aussi des deux continents d'Amérique. Des mesures précises lui assignent une hauteur de 6,834 mètres, soit 2,024 de plus que la cime du Mont Blanc. A six heures le coup de canon réglementaire annonce notre départ définitif; les lumières de Valparaíso s'effacent bien vite dans la nuit. La mer est calme; le vent est faible, mais toujours contraire et soufflant du nord, ce qui nous donne un peu de roulis malgré la tranquillité de l'eau.

Le 31, nous apercevons la côte Chilienne sous la forme

de hautes montagnes blanches d'une aridité absolue. C'est le désert d'Atacama. Toute cette région abonde en mines de cuivre, de sel et de salpêtre. La température est de 16°. A la nuit la mer devient d'une phosphorescence singulière; le sillage du loch forme une ligne de feu ; le navire semble flotter sur un océan lumineux.

Le lendemain matin, nous suivons la côte à dix milles au large, nous dirigeant vers une haute montagne qui semble une île, mais qui, en réalité, n'est que l'extrémité de la presqu'île au pied de laquelle se trouve Antofogasta. A neuf heures on se rapproche du rivage, et nous passons à quelques centaines de mètres au large d'une pyramide en pierre blanche, élevée sur un récif au bord de la mer, par 23° 58' 44". Ce point marque la limite entre le Chili et la Bolivie. Une étroite grève de sable roux sépare le rivage de hautes collines pelées; d'innombrables monticules crevassés et fendillés surgissent au milieu des sables mouvants; tout ce pays présente l'image de la désolation la plus complète. C'est bien le désert, sans eau, et sans la moindre trace de végétation.

Bientôt nous mouillons devant la ville d'Antofogasta, dont les maisons grisâtres et uniformes se distinguent à peine sur le sable qui recouvre tout le sol. Le drapeau rouge, jaune et vert, nous indique que nous ne sommes plus au Chili, mais bien en Bolivie. De jolies barques aux couleurs nationales entourent le navire; l'une d'elles me fait franchir rapidement le mille qui nous sépare de la grève.

A peine débarqué, je me rendis de suite à la fabrique de salpêtre, qui occupe un vaste emplacement le long du rivage. Le salpêtre est amené avec sa gangue du désert d'Atacama ou de Caracoles, par un chemin de fer à voie

étroite de 124 kilomètres de longueur. Il passe d'abord dans un moulin à broyer ; de là, une chaîne à godets le transporte au sommet d'un four où il est traité par l'eau chaude, et conduit dans une série de bassins d'évaporation. Il est ensuite emmagasiné dans une cour, où on le met en sacs pour le livrer au commerce. Comme il ne pleut jamais en ce pays, ces différentes manipulations se font à ciel ouvert. L'ardeur naturelle des rayons du soleil facilite beaucoup l'ensemble de la fabrication qui s'élève par jour à 3,000 quintaux espagnols de 46 kilogrammes, soit 138,000 kilos de salpêtre, représentant 10,000 quintaux, ou 460,000 kilogrammes de matière première. Cette fabrique occupe six cents ouvriers à Antofogasta, et douze cents aux salines. Ces dernières sont situées dans la montagne, à treize cents mètres au-dessus du niveau de la mer. Le salpêtre se trouve, soit à la surface du sol, en couches légères, soit à un mètre environ de profondeur, par bancs plus épais, mélangés de sable et de terre, dont la hauteur varie depuis un décimètre jusqu'à deux mètres et plus.

Le chemin de fer qui conduit aux salines est la propriété d'une compagnie Chileno-Anglaise, au capital de quatre millions de *pesos*, soit vingt millions de francs, à laquelle appartient la fabrique dont nous venons de parler. Comme il n'y a point d'eau douce dans le pays, une machine à distiller l'eau de mer en fournit 600 hectolitres par jour, pour la consommation de l'usine et du chemin de fer. D'autres usines produisent l'eau nécessaire à la ville ; les habitants la paient 75 centimes les trente-deux litres.

Deux autres fabriques, chacune au capital de deux millions de piastres, existent encore à Antofogasta. L'une

traite le minerai de cuivre argentifère et aurifère, d'après le système Paraff, breveté au Chili; l'autre, le minerai d'argent par le système Kruncke, breveté comme le premier. Je dois ces divers renseignements à l'obligeance de M. Prétot, ingénieur chilien d'origine française, et directeur du chemin de fer.

La ville d'Antofagasta n'existe que depuis une dizaine d'années; elle compte 6,000 habitants, Chiliens pour la plupart. L'exploitation des mines a pu seule donner naissance à une agglomération d'êtres humains, sur un terrain aussi ingrat. La chaleur solaire, absorbée par le sable, élève considérablement la température pendant la journée; les nuits, au contraire, sont assez fraîches.

Les maisons séparées par de larges rues, où l'on enfonce dans le sable mouvant, n'ont jamais qu'un rez-de-chaussée; elles sont construites en planches ou en tôle, et couvertes seulement de toile ou de carton. Autour de la ville se trouvent des monceaux de débris de toute sorte où dominent les chiffons et les vieux papiers, que la sécheresse continuelle préserve de la pourriture; il y aurait là de quoi faire la fortune de plusieurs chiffonniers. Quelques chèvres errent çà et là; curieux de voir quelle pouvait être leur pâture, je m'approche et je les vois grignotant des débris de cuir. Partout le sol est de couleur rouge et comme calciné. Dans les environs un indien a ouvert une tranchée; il y travaille seul et recueille le sel gemme à une profondeur de moins d'un mètre. Il m'en offre de jolis échantillons sans rien vouloir accepter en échange.

A l'époque de mon passage à Antofagasta, toute la ville était en émoi. Un fameux bandit surnommé le *Chichero*, ayant déjà à son compte une douzaine de meurtres, avait assassiné la veille un agent de police, en avait blessé un

autre qui voulait l'arrêter, et était parvenu à s'enfuir. Sa tête était mise à prix à cinq cents pesos. On le supposait caché aux alentours. Une véritable battue avait été organisée contre le meurtrier ; mais, au moment de mon départ, on n'avait pas encore réussi à s'en emparer.

Une courte promenade le long des brisants à fleur d'eau qui forment le rivage de la mer, me permit de recueillir quelques échantillons d'échinides et d'asteries, destinés aux collections de mon frère.

A trois heures, je revins à bord où je trouvai quelques uns des passagers du *Potosi* fort occupés à pêcher à la ligne de beaux maquereaux qui se jouent par troupes nombreuses autour du navire ; mais l'eau est d'une limpidité extraordinaire, et le poisson rendu défiant, se laisse difficilement séduire par l'appât qui lui est présenté ; aussi n'en prit-on qu'un petit nombre. A six heures nous quittons Antofogasta, non sans avoir été témoins d'un magnifique coucher de soleil dont les rayons font resplendir les sables rouges du désert.

Pendant la nuit nous franchissons le tropique du Capricorne. La température cependant ne dépasse pas 20° à huit heures du matin ; à latitude égale, elle est bien moins élevée ici que dans l'Océan Atlantique. Ce refroidissement notable est dû au voisinage des Andes, et aussi à l'existence d'un courant d'eau froide qui, venant du pôle austral, remonte le long de la côte occidentale de l'Amérique, et fait sentir son influence jusqu'aux environs de l'équateur.

Nous sommes encore en vue de la côte Bolivienne, mais bientôt celle du Pérou lui succède. En effet la Bolivie, enclavée au centre du continent, entre le Pérou, le Brésil, la confédération Argentine et le Chili, n'a qu'une

étroite issue au sud-ouest, sur l'Océan Pacifique; et encore est-elle barrée par cinq cents kilomètres de sables mouvants, de déserts et de montagnes presque infranchissables; aussi la majeure partie de son commerce passe-t-elle par le territoire Péruvien. La Bolivie est peut-être le pays le plus riche, en métaux précieux, du monde entier; mais, faute de machines et de moyens de transport, la plupart de ses richesses demeurent inexploitées. C'est sur son territoire que se trouve la célèbre montagne du Potosi qui, pendant plusieurs siècles, alimenta l'Europe entière du produit de ses mines d'argent.

Le 3 septembre, nous arrivons à Arica. Le site est toujours le même; seulement, le sable est plus blanc et les montagnes plutôt jaunes que rouges. On débarque près de la gare du chemin de fer de Tacna qui, ainsi que toute la ville basse, conserve les traces de la catastrophe du 9 mai dernier. Ce jour-là, à huit heures et demie du soir, à la suite d'une violente secousse de tremblement de terre, la mer sortit de son lit et, s'élevant à une hauteur de quinze mètres au-dessus de son niveau habituel, fit irruption dans l'intérieur des terres. Au bout de quelques minutes, elle commença à se retirer et reprit lentement son niveau. Tout fut bouleversé sur son passage: la gare du chemin de fer détruite, les machines entraînées au loin, la moitié de la ville anéantie. Cependant, si les pertes matérielles furent considérables, on n'eut à déplorer que la mort d'un petit nombre de personnes. En effet, la mer monta lentement et les habitants eurent le temps de gagner les hauteurs. Il n'en fut pas de même lors du tremblement de terre du 13 août 1868; d'énormes vagues envahirent subitement la ville et noyèrent une grande partie de ses habitants. Avec la mer, trois bâti-

ments furent lancés à terre et laissés à sec à un mille du rivage, sans éprouver d'avaries notables. La corvette américaine à aubes, *Waterie*, était du nombre. Remise à flot de nouveau, le 9 mai 1877, elle alla s'échouer encore une fois, à une lieue plus loin, près de la voie ferrée qui conduit à Tacna.

La partie haute de la ville a peu souffert. L'église et le marché sont deux jolies constructions en fer et en bois. Au marché je rencontre, pour la première fois, ces types d'Indiennes, si exactement représentés par les gravures du *Tour du Monde* (Voyage de Paul Marcoy). Elles sont toutes coiffées d'un chapeau de paille, le même que celui porté par les hommes.

Le type Indien pur, court et trapu, domine ici. Hommes et femmes ont la tête grosse et ronde avec de longs cheveux épais, raides et toujours noirs, les yeux petits et bridés, et le teint rouge brique. Les femmes portent souvent une sorte de veste ou de paletot, recouvrant l'inévitable robe à traîne de couleur claire, mais presque toujours fort sale; sans cette dernière, on aurait peine à les distinguer des hommes.

En dehors de la grande rue et du quartier voisin de la mer, où se trouvent les bâtiments de la douane et du chemin de fer, Arica n'est qu'un assemblage de misérables cabanes, dont la construction ne doit être ni longue ni coûteuse, si j'en juge par celle que j'ai vu exécuter devant moi.

On trace d'abord le pourtour de la maison au moyen d'une rangée de galets posés à plat sur le sable; une légère carcasse de bois, garnie de bambous formant treillage, est placée par dessus; les vides sont remplis avec de la boue qui se dessèche promptement au soleil. Une

couche de roseaux recouverts de terre forme le toit; deux gros pavés pour le foyer, et tout est terminé.

Le cimetière d'Arica est dans un état de délabrement affreux. A chaque pas, le sable bouleversé laisse entrevoir les ossements humains à travers les planches disjointes des cercueils; des croix brisées, des débris de linceuls jonchent le sol. Ce lieu sinistre est hanté par de maigres chiens errants et de grands oiseaux noirs tenant à la fois du vautour et du corbeau, et que l'on nomme ici *gallinazos*. Sur le sable blanc courent une infinité de gros lézards gris.

Avant de quitter Arica, j'allai rendre visite à la corvette américaine, dont la masse noire, échouée en plein désert, s'aperçoit de fort loin. Je suivis d'abord la voie ferrée jusqu'à ce que j'eusse atteint la carcasse disloquée d'un steamer péruvien de douze cents tonneaux, à demi enfoui dans le sable. Une heure de marche pénible, à travers les sables mouvants, me conduisit au pied du *man of war* américain, dont la solide coque de fer appuyée sur ses deux roues, repose d'aplomb sur le sol, attendant peut-être qu'une nouvelle invasion de la mer vienne la remettre à flot. Je revins à Arica en suivant le rivage où je recueillis pour mon frère quelques échantillons d'un oursin assez fréquent dans ces parages, l'*Echinocardis nigra*.

Cette partie de la côte du Pérou est excessivement poissonneuse. Rentré à bord dans la soirée, j'observe une immense quantité de poissons qui, réunis par bandes, se dirigent tous du nord au sud, en suivant une route parallèle à la côte. De la taille de grosses sardines, ils nagent à fleur d'eau, serrés les uns contre les autres et n'avancant que lentement. Jusqu'à la nuit, leurs troupes clapotantes

se succèdent presque sans interruption à droite et à gauche du navire, toujours accompagnées par de nombreux oiseaux de mer et de gros phoques qui trouvent là une proie facile et inépuisable.

La soirée est fort belle, et l'on distingue nettement les sommets neigeux des Andes, par delà les montagnes de sable de la côte.

Le lendemain, de bonne heure, nous mouillons en face de Mollendo, à cinq cents mètres du rivage. On dit que le débarquement y est en tout temps très difficile; d'autre part, nous avons peu de cargaison, et le *Potosi* ne restera en rade que le temps strictement nécessaire pour la décharger. Je me décide donc, bien à regret, à rester à bord et je me contente de suivre, à l'aide de ma lorgnette, les péripéties du débarquement.

Bien que la mer soit très calme autour de nous, je vois les vagues se briser avec fureur sur les récifs de la côte, tandis que les barques bondissent au milieu des brisants, et disparaissent parfois sous des flots d'écume. Ce dangereux passage une fois franchi grâce à l'habileté des bateliers, il faut encore hisser les voyageurs au moyen d'une corde, le long des rochers au-dessus desquels se trouve le débarcadère.

De la distance où je suis, Mollendo me semble moins triste qu'Arica. Quelques jardins plantés de palmiers et de bananiers, indiquent la présence d'un cours d'eau, trésor inestimable sur cette côte. De jolies maisons de bois à un étage, ne me paraissent pas avoir souffert du dernier tremblement de terre. Depuis un temps immémorial il n'était pas tombé une goutte d'eau dans le pays; mais, à la suite de la catastrophe du 9 mai, il est survenu une averse abondante qui a eu pour résultat de faire pousser

un peu d'herbe dans le désert, de sorte que, par places, la couleur grise du sable est zébrée de bandes vert tendre. La sécheresse et le soleil auront bientôt raison de cette tentative inusitée de végétation.

Nous sommes mouillés dans la rade de Mollendo, à peu de distance du fameux *Huascar*, petit bâtiment de guerre Péruvien qui, tout récemment, a soutenu à Ilo un combat acharné contre les deux frégates anglaises le *Shah* et l'*Améthyste*. Il avait à bord le prétendant Periola. Criblé de boulets dans cette lutte inégale, le *Huascar* semblait n'avoir d'autre alternative que de couler ou de se rendre à merci ; il parvint cependant, par une manœuvre hardie, favorisée par l'obscurité de la nuit, à se dérober à ses puissants adversaires et à se réfugier à Cobija, port neutre de la Bolivie. Cette affaire avait fait grand bruit ; les journaux Hispano-Américains s'en étaient emparés avec empressement, et ne cessaient d'exalter sur tous les tons, envers comme en prose, la gloire que venait d'acquérir la marine Péruvienne, en osant se mesurer avec celle de la formidable Angleterre.

Mollendo doit son importance relative au chemin de fer qui relie son port à Aréquipa, seconde ville du Pérou, et qui, de là, franchissant les hauts plateaux de la Cordillère, aboutit à Puno, sur les bords du lac Titicaca. Cette ligne atteint une hauteur de quatorze mille pieds anglais, (un peu plus de quatre mille mètres), et renferme des pentes de 4 0/0. D'après le projet primitif, elle doit être un jour prolongée jusqu'au Cuzco ; mais les travaux sont actuellement arrêtés, comme sur la plupart des chemins de fer du Pérou, faute de fonds. Un service régulier de bateaux à vapeur dessert les différents ports du lac Titicaca, dont plusieurs se trouvent sur le territoire Bolivien. La ville la

plus considérable de la République, La Paz, peuplée de 75,000 habitants, n'est qu'à deux journées de voyage du lac. La capitale de la Bolivie, Sucre ou Chuquisaca, occupe une position plus centrale, mais ne renferme que 25,000 âmes.

D'après ce qui précède, on pourrait croire que, grâce à la vapeur, une excursion à Arequipa et au lac Titicaca, avec retour au point de départ, ne demanderait que quelques jours. Mais il n'en est rien. Les trains de voyageurs ne circulent que trois fois la semaine, et s'arrêtent pendant la nuit. Le steamer ne part de Puno que tous les huit jours, fait de nombreuses escales et marche lentement; de sorte que cette promenade, qui sur la carte paraît fort simple, demande en réalité une quinzaine de jours. Je fus donc obligé d'y renoncer.

En quittant Mollendo, nous passons devant un groupe d'îlots; la couleur blanche de leurs sommités décelé la présence du guano.

Près de là, sur la crête d'une falaise escarpée s'étend la ville d'Islay; ses maisons basses et grises se confondent de loin avec un sol qui semble couvert de cendres; seule, une blanche église attire les regards. Du reste, pas un arbre, pas la moindre trace de végétation sur les croupes arides et nues de ces montagnes désolées. Comme à Mollendo, le débarquement doit être très difficile, si j'en juge d'après le violent ressac de la mer contre les rochers.

Pendant toute la journée du lendemain nous longeons la côte; ce sont toujours les mêmes écueils noirs, les mêmes déserts de sables mouvants, les mêmes sommets pelés et neigeux se détachant avec une netteté surprenante, grâce à la limpidité de l'atmosphère, et magiquement illuminés le soir par les rayons du soleil cou-

chant. Dans la nuit nous dépassons, sans les voir, les îles Chinchas, fameuses par le précieux engrais qu'elles fournissent au monde entier.

Enfin, le 6 septembre, à neuf heures du matin, nous contourrons un immense rocher roussâtre, rayé de sombres ravins, et calciné par un soleil torride. C'est l'île de Saint Laurent, qui abrite la vaste baie du Callao du côté de la pleine mer. Une grande quantité d'oiseaux s'ébattaient joyeusement à la surface de l'eau, se dérangeant à peine sur notre passage. Cependant une forêt de mâts se dresse devant nous ; en même temps nous apercevons le môle et les blanches maisons de la ville. Le *Potosi* ralentit sa marche et se dispose à accoster ; un coup de canon annonce son arrivée. Le voilà au terme de son long voyage, mais il ne restera pas longtemps inactif ; après un court repos d'une dizaine de jours, il repartira de nouveau pour Liverpool.

Depuis Rio-de-Janeiro, j'avais, avec le *Potosi*, accompli un trajet de 10,300 kilomètres. J'étais loin d'avoir trouvé à son bord le même confort que sur nos bateaux français ; la cuisine surtout laissait à désirer ; le prix du vin, qui toujours se paie à part, avait presque triplé depuis Valparaiso. Mais j'avais fini par m'habituer au régime anglais, et je ne m'en trouvais pas plus mal. D'un autre côté, j'avais toujours été dans d'excellents termes avec les officiers et les divers employés du bord. Le capitaine MacMahon surtout, qui parlait admirablement le français, m'avait témoigné en diverses occasions une grande obligeance. J'avais fait aussi la connaissance d'un jeune Anglais à qui les médecins de Londres avaient ordonné un long voyage en mer, et qui, exécutant à la lettre les prescriptions de la Faculté, devait retourner en Angleterre

avec le *Potosi*. Il souffrait à son départ d'une inflammation de poumons ; à son arrivée au Callao, il était presque complètement guéri. Depuis quelques années les médecins anglais emploient avec succès ce genre de traitement contre les affections chroniques de la poitrine.

Ce fut donc avec la plus franche cordialité que nous échangeâmes de nombreuses poignées de main. Habitué depuis plus d'un mois à considérer le *Potosi* comme un autre chez moi, je ne le quittais pas définitivement sans un certain sentiment de regret, et cependant, j'étais sur le point de réaliser un de mes rêves favoris j'allais voir Lima !

VI

LIMA ET LA CORDILLÈRE

Aujourd'hui, le voyageur qui se rend du Callao à Lima a le choix entre deux lignes de chemin de fer. La plus ancienne est exploitée par une Compagnie Anglaise et ne se prolonge pas au-delà de la capitale du Pérou. L'autre, après avoir contourné Lima, qu'elle dessert au moyen de quatre stations, suit la vallée du Rimac et pénètre dans la Cordillère ; c'est la ligne de la Oroya, destinée à mettre en communication les contrées de l'intérieur avec la mer. Les départs se succèdent d'heure en heure sur chacune de ces lignes.

Dans ma hâte de me rendre à Lima, je ne m'arrêtai au Callao que le temps nécessaire pour me procurer quelques billets de banque péruviens. Le change était alors à un prix très-élevé ; la livre sterling valait douze

soles ou soixante francs en papier ; le napoléon d'or, neuf *soles* et demi ; ce qui donnait au billet d'un *sol* une valeur réelle d'environ 2 fr. 10 centimes. Or, le *sol* du Pérou équivalait à notre pièce de cinq francs et se subdivise en dix réaux qui valent chacun dix centavos. Le réal qui, en temps ordinaire, vaut cinquante centimes, ne m'en coûtait donc, par le fait, que vingt et un.

La monnaie de cuivre est introuvable. On la remplace en déchirant en deux parties le billet d'un réal ; chaque portion représente alors cinq centavos ou un *medio*. Dans aucun pays je n'ai vu de chiffons plus crasseux ; détériorés par un usage constant, ils deviennent bientôt absolument méconnaissables.

Il y a quelques années, le papier circulait au pair ; mais il s'est progressivement déprécié depuis la crise commerciale et les grandes entreprises de chemins de fer, qui ont nécessité de nombreuses émissions de billets. Comme le papier a cours forcé, l'argent s'est retiré de la circulation et ne figure plus que comme marchandise dans les boutiques des changeurs. De là, un état de gêne encore augmenté par les fluctuations du change et qui entrave tout commerce avec l'étranger. Car, tel négociant qui dispose d'un capital de cent mille *soles* en papier, le voit réduit, dans ce cas, à moins de quarante mille.

On franchit en une demi-heure la distance de onze kilomètres qui sépare le Callao de Lima. La voie ferrée, qui n'est protégée par aucune clôture, court le long des maisons basses des faubourgs, s'arrête à plusieurs stations, franchit une plaine sablonneuse d'assez triste apparence, pénètre de nouveau à travers de chétives constructions, et vient aboutir à la partie occidentale de Lima, à peu de distance du cœur de la cité.

Je m'installai à l'Hôtel de l'Europe, bonne maison, tenue par un français, mais dans laquelle je ne trouvais que le logement; car, à Lima, il existe de nombreux restaurants, et les hôtels ne servent aucun repas. Moyennant le prix de douze réaux par jour, tout service compris, j'occupais un petit appartement de deux pièces, assez convenablement meublé. Ce prix de douze réaux était censé correspondre à six francs, mais, en réalité, ne représentait pour moi qu'une somme de deux francs cinquante centimes, grâce au change exorbitant dont j'ai parlé plus haut.

La capitale du Pérou est située par 12° 2' latitude sud et 79° 27' longitude ouest; elle s'étend au pied de la Cordillère sur un vaste plateau, élevé de cent mètres au-dessus du niveau de la mer. Son climat est l'un des meilleurs du monde. En été, l'ardeur du soleil est tempérée par les nuages; pendant les mois d'hiver, de mai à novembre, il y règne souvent des brouillards humides; mais la pluie, les tempêtes, le tonnerre et la grêle y sont inconnus en toute saison. Pendant tout le temps de mon séjour (nous étions alors à la fin de l'hiver), le thermomètre se maintint, jour et nuit, à 22°.

Les rues de Lima, comme celles de la plupart des villes du Nouveau-Monde, se coupent à angle droit, et forment une multitude de carrés réguliers portant le nom de *cuadras*. Les maisons sont généralement à un seul étage, peintes de couleurs vives, à toits plats, surmontés parfois de belvédères élancés. Leur façade est souvent ornée de balcons couverts et fermés, semblables à de grands bahuts richement sculptés, qui seraient appliqués le long des murailles.

Les maisons particulières ont toutes leur patio, cour

intérieure bordée de galeries et ornée de plantes grim-pantes, d'arbustes et de fleurs. Le pavage des rues a été récemment amélioré ; on a, par la même occasion, recouvert les ruisseaux qui circulaient à travers la ville. Au moment de mon passage, on s'occupait de la construction de plusieurs lignes de tramways.

Le Rimac, large rivière torrentielle, sépare la ville en deux parties inégales, réunies entre elles par deux ponts, d'où l'on jouit d'une fort belle vue sur la chaîne des Andes. Le long de la rive gauche circulent les trains du chemin de fer de la Oroya ; c'est aussi de ce côté que s'étend la ville proprement dite. Une jolie promenade plantée de vieux arbres, dite l'Alameda, longe la rive opposée et conduit au cirque, où se livrent les combats de taureaux. Près de là, adossés aux premiers contreforts de la Cordillère, se trouvent les beaux jardins du couvent des *Descalzos*. Un peu plus loin, si l'on gravit le Cerro San Cristobal, pic dénudé, surmonté d'un calvaire, on jouit du panorama complet de la ville. Vue ainsi, Lima présente un aspect singulier ; de tous côtés ce ne sont que toits plats, formés d'une simple couche de boue grisâtre, d'où émergent les clochers multicolores des églises et des couvents ; des gallinazos, au plumage sinistre, se tiennent immobiles, en longues files noires, au sommet des murailles ; on se croirait en présence d'une ville en ruine, détruite par quelque subite catastrophe.

L'endroit le plus fréquenté de Lima, est la Plaza Mayor, vaste quadrilatère dont l'un des côtés est occupé par le Palais du Gouvernement, faisant face à la cathédrale, et les deux autres, par de belles maisons particulières aux balcons sculptés et peints de couleurs éclatantes. Au centre, s'élève une fontaine, entourée d'un jardin.

Les galeries latérales abritent de nombreux cafés où l'on peut consommer, à toute heure et à très bon marché, de délicieuses boissons glacées. On y voit aussi des kiosques pour la vente des journaux, semblables à ceux de nos boulevards, des marchands de cigares, des changes de monnaie, des bazars où se débitent les produits de l'industrie parisienne, des marchandes de fleurs, etc. Il y règne en tout temps une circulation très active. La rue principale traverse la place, et vient aboutir au pont du Rimac, par un arc de triomphe surmonté de deux clochetons. C'est là que se trouvent les plus riches magasins, presque tous occupés par des Européens. Il n'est pas rare d'entendre parler français dans les quartiers commerçants de Lima ; beaucoup de nos compatriotes s'y sont établis et la majeure partie du commerce de détail est entre leurs mains.

Il existe à Lima un nombre considérable d'églises. Sauf la cathédrale, dont l'extérieur est réellement imposant, aucune ne présente un sérieux intérêt. Leurs façades surchargées de sculptures colorées, leurs clochers badigeonnés de bleu, de blanc, ou de rose sont d'un goût plus que douteux ; à l'exception de quelques bonnes sculptures sur bois, on ne voit à l'intérieur qu'une masse d'ornements de clinquant.

Parmi les couvents, l'un des plus remarquables est celui de Saint-François, qui possède un cloître entièrement lambrissé de carreaux de faïence formant les plus gracieuses arabesques ; il porte la date de 1643 ; les plafonds en bois sculptés sont divisés en une infinité de compartiments encadrés par de riches moulures. On admire surtout les fines boiseries d'une coupole percée à jour, qui sert à éclairer le grand escalier. Grâce à la

sécheresse du climat, ce merveilleux travail de patience est dans un état de conservation parfaite. Dans la plupart des édifices religieux de Lima, le style mauresque se marie aux différents genres de la renaissance. Je retrouvai au couvent de Montferrate, la même ornementation en carreaux de faïence, avec la date de 1609, et une quantité de vieilles peintures, ces dernières, sans grand mérite artistique. Là, comme au couvent de Saint-François, un beau jardin où se développe librement la flore exubérante des tropiques, occupe la partie centrale du cloître. De nombreux jets d'eau y entretiennent une perpétuelle fraîcheur ; des bancs, disposés autour des galeries, invitent au repos le promeneur qui s'égare en ce lieu solitaire.

Les anciens remparts de Lima ont été démolis récemment, et remplacés par des nouveaux boulevards, mais tous ces quartiers neufs se construisent lentement ; la crise commerciale et monétaire dont souffre le Pérou, paralyse tout esprit d'entreprise. On a placé à l'entrée de la ville par la route de Callao, un très beau monument, destiné à perpétuer le souvenir du 2 mai 1866, date célèbre dans l'histoire péruvienne. Ce jour-là, l'attaque de onze navires espagnols contre les batteries de Callao, fut repoussée par les troupes régulières, unies à la population. Je me rappelais avoir vu le modèle de cette œuvre remarquable, à l'entrée du Palais de l'Industrie, à Paris, où il est resté exposé pendant toute une saison.

Il existe à Lima un jardin botanique fort bien tenu, grâce aux soins intelligents de M. Donkelaert ; je le visitai avec intérêt, ainsi que le jardin zoologique, qui a été récemment établi autour du palais de l'Exposition. Dans ces deux jardins, les colibris sont assez communs ; je ne

pouvais me laisser d'admirer ces charmants petits oiseaux.

Le théâtre principal est construit en bois ; son extérieur ne répond pas à ce qu'on serait en droit d'attendre d'une ville de 150,000 habitants. Néanmoins, l'intérieur y est très convenablement disposé pour la commodité des spectateurs. Au moment de mon passage, une troupe lyrique française y donnait des représentations. La première étoile, la Senora Alhayza, y était fort applaudie, dans le rôle de *Madame l'Archiduc*.

Je me rendis un matin au marché principal, qui est situé au centre du quartier habité par les Chinois. Il y règne une grande animation. Je remarque que plusieurs échoppes sont occupées par des Français. Les femmes indiennes ou métisses portent toutes de longs cheveux noirs sous un chapeau de paille très fin et très blanc. Il n'est pas rare de voir une simple marchande de légumes coiffée d'un panama qui a coûté plus de cent francs. Aux étalages se trouvent les fruits de l'arbre à pain (*Musa Paradisiaca*), originaire de Taïti ; le *Lucuma*, semblable à une grosse prune et renfermant une pâte jaune et farineuse ; la *Palta* (*Laurus Persia*), c'est l'avocat des Antilles ou beurre végétal ; on le mange avec du sel et du poivre ; le *Chirimoya*, nom vulgaire du fruit du corossolier (*Anona Cherimolia*), à la chair blanche et parfumée ; des melons de diverses espèces ; le *Juca* ou *manioc*, les *batatas*, pommes de terre douces, la *Papa amarilla*, pomme de terre jaune, etc.

A propos du marché je suis tout naturellement amené à parler des Chinois, qui, au nombre de plusieurs milliers, en habitent les alentours. Les fils du céleste empire fixés au Pérou ont, en général, fait le sacrifice de leur queue

et de leur costume national. En cela ils diffèrent de leurs compatriotes de Californie, et particulièrement de ceux de San-Francisco, qui ont formé une véritable colonie chinoise dans la ville américaine. A Lima, au contraire, le quartier qu'ils fréquentent n'est pas exclusivement habité par eux. Ils vivent côte à côte avec les blancs, les mulâtres, les nègres et les Indiens. Il y a en outre quelques Kanacks de la Polynésie ; aussi, par suite du mélange de ces races différentes, trouve-t-on à Lima toutes les nuances de peau imaginables. On appelle *Zambo* le métis nègre et blanc, *Cholo*, celui qui est issu du croisement du blanc et de l'Indien, et *Chino*, du nègre avec l'Indien ; mais je ne sache pas que les métis chinois aient reçu un nom particulier. Les femmes chinoises sont en très petit nombre au Pérou. La race jaune est venue compliquer encore une situation déjà passablement embrouillée et n'a certes pas apporté avec elle beaucoup d'éléments de beauté.

Tous les voyageurs ont vanté la beauté des Liméniennes et leur gracieux costume ; je ne ferai aucune restriction en ce qui concerne les femmes issues de la race espagnole ; elles sont véritablement charmantes ; seulement je suis obligé de constater que l'ancienne *saya*, jupe étroite qui dessinait les formes, a presque complètement disparu et a été remplacé par une mante semblable à celle dont j'ai parlé à propos du Chili. Les églises sont toujours très fréquentées par les dames. Chaque soir, à la sortie des offices, un prêtre assis près d'une table qui supporte un crucifix et une tête de mort, distribue à ses belles clientes des photographies et des images de sainteté, et reçoit en échange les chiffons indescritibles qui ont partout remplacé la menue

monnaie. Pendant ce temps, sous le portail de l'église, se presse une foule généralement composée de jeunes gens, la cigarette aux lèvres et une fleur à la boutonnière.

Les combats de coq ainsi que les combats de taureaux sont fort recherchés des habitants de Lima. Je n'eus pas occasion d'assister à un combat de taureaux. Quant à la *casa de gallos* (maison des coqs), elle est ouverte tous les jours dans l'après-midi. C'est un cirque en miniature, peint en blanc et bleu ; l'entrée coûte un sol. La foule ardente des parieurs occupe les gradins ; blancs, mulâtres, cholos et nègres sont confondus sur les mêmes bancs, tous dominés par la même passion, le jeu. Les paris s'échangent bruyamment, tandis que les courtiers faisant le tour de l'arène, les inscrivent rapidement sur leur carnet. Ces préliminaires étourdissants ne sont pas sans offrir une certaine analogie avec ce qui se passe à la Bourse de Paris, de une heure à trois, autour de la corbeille des agents de change. Pendant ce temps on a introduit les futurs combattants ; on les présente l'un à l'autre, puis on les arme d'une lame aiguë soigneusement ficelée à l'ergot. Un inspecteur officiel s'assure que l'opération est bien faite et que les chances du combat sont égales pour chacun des athlètes. Les derniers paris s'échangent ; puis le silence s'établit. Les deux champions mis en présence feignent d'abord de ne pas s'apercevoir. Cependant ils se rapprochent lentement, tout en becquetant le sable de l'arène ; une ou deux minutes se passent ainsi : puis, tout à coup, comme mus par un ressort simultané, ils s'élancent l'un sur l'autre, la plume hérissée, l'œil sanglant. Le combat est ordinairement très court et se termine, presque toujours, par la mort de l'un des deux adversaires. Quelquefois tous deux

succombent côte à côte ; dans ce cas la victoire appartient au dernier survivant. Il n'est pas rare de voir les enjeux s'élever à des sommes considérables. Des paris de cinquante à cent sols sont chose fort ordinaire. Les hommes de la meilleure société fréquentent cet établissement. Une file d'élégants équipages stationne souvent à la porte d'entrée.

Le cimetière de Lima mérite d'être visité ; il est situé à l'extrémité orientale de la ville le long de la rive gauche du Rimac. On y remarque de somptueux monuments en marbre blanc venus à grands frais de l'Italie. Mais la plupart des cercueils sont encastrés sur plusieurs rangs dans une muraille épaisse, à la mode espagnole. Souvent les photographies des défunts sont placées sous verre à côté de leur inscription funéraire. De beaux arbres, des agaves, des massifs de fleurs ornent les avenues. A l'entrée principale se trouve un large berceau recouvert entièrement des fleurs rouges et violettes de la *Bignonia venusta*.

Citons encore la belle promenade nouvelle, *Alameda de los Descalzos*. Malheureusement sa situation à l'extrémité du faubourg du nord, dans un quartier misérable, en éloigne les promeneurs.

Il y a quelques années les attaques nocturnes étaient fréquentes à Lima ; la grande route du Callao n'était rien moins que sûre, même pendant la journée. Mais aujourd'hui, depuis la création d'une police vigilante, les assassinats sont devenus assez rares. Pendant toute la nuit des agents veillent à chaque coin de rue et correspondent au moyen de sifflets. Le passant suspect est signalé ainsi de proche en proche et surveillé de près.

Si la ville de Lima ne connaît ni les orages ni la foudre, elle n'en reste pas moins exposée au plus terrible des fléaux, aux tremblements de terre. Plusieurs fois par an des secousses s'y font sentir avec plus ou moins d'intensité.

Dans la nuit du 8 au 9 septembre, je fus subitement réveillé; il me semblait que mon lit s'agitait brusquement; des verres placés sur un meuble s'entrechoquèrent, et j'entendis comme un roulement souterrain s'éloignant dans la direction de l'est, en grondant sourdement. Mon premier mouvement fut de sauter hors du lit et de courir à la porte de sortie sur le corridor. Toutes les personnes qui habitaient l'hôtel avaient eu la même idée et cherchaient à gagner la rue au plus vite. La plus grande confusion régna pendant quelques minutes; puis, chacun voyant que le *temblor* ne se renouvelait pas, regagna son logis en riant de cette alerte nocturne. Cette secousse avait été bien plus violente que celle que j'avais éprouvée à Santiago quinze jours auparavant. Cependant il n'y eut en ville aucun dégât sérieux, grâce au système de construction employé en prévision de ce terrible phénomène.

Je me rendis un jour à Chorillos, petit village de pêcheurs Indiens, que la mode a transformé en Trouville Péruvien. Une ligne de chemin de fer dessert les stations de Miraflores et de Barranca, où l'on a construit de jolies maisons de plaisance sur le bord de la mer, et aboutit, après un trajet de quinze kilomètres, à Chorillos. La côte est formée par une falaise à pic, au pied de laquelle on a élevé un établissement de bains ouvert en toute saison grâce à la douceur du climat. Sur la plage je recueillis plusieurs espèces d'Oursins et d'astéries, *Echinocidaris nigra*, *Schytaster aurantiacus*, etc.

La plupart des maisons de campagne des Liméniens n'ont qu'un rez-de-chaussée avec large verandah et un petit jardin séparé de la rue par une grille. Je dirigeai ma promenade d'un côté où retentissaient de bruyantes détonations. C'était le jour de la nativité de la Vierge, grande fête au Pérou. On la célébrait en faisant partir, devant la petite église du village, toute une série de pièces d'artifices, fusées, pétards, etc., malgré le soleil presque vertical qui dardait ses rayons sur la foule.

La plus intéressante excursion que l'on puisse faire aux environs de Lima est une visite à la Cordillère. Aujourd'hui rien n'est plus facile, grâce au *ferro-carril central transandino*, livré à l'exploitation jusqu'à la station de Chicla, à 140 kilomètres du Callao et 3,725 mètres au-dessus du niveau de la mer. Lorsque cette ligne sera terminée elle atteindra un développement de 220 kilomètres et rejoindra à la Oroya le rio Pozuzu, qui se déverse dans l'Ucayali, affluent de l'Amazone. L'utilité de cette ligne, destinée à mettre en communication avec la côte les riches provinces de l'intérieur, n'a pas besoin d'être démontrée. Les incroyables difficultés que présentait la traversée des Andes sont déjà en grande partie surmontées; le tracé complet est terminé, l'achèvement définitif n'est plus qu'une question d'argent. Le point culminant de la ligne se trouvera au centre du tunnel creusé sous le mont Meigg's, à 4,770 mètres au-dessus du niveau de la mer, c'est-à-dire à peu près à la hauteur de la cime du Mont-Blanc. Jamais, dans le monde entier, aucune voie ferrée n'aura atteint de pareilles élévations.

L'administration du chemin de fer a eu l'heureuse idée d'organiser chaque dimanche un train de plaisir au prix

réduit de cinq piastres, aller et retour, pour faciliter aux habitants du Callao et de Lima la visite de la Cordillère. Je n'eus garde de manquer cette occasion. Un déjeuner confortable attend les voyageurs à Chosica, station importante à 54 kilomètres de Callao. Aux endroits les plus remarquables de la montagne, au beau milieu des ponts les plus vertigineux, le train s'arrête quelques minutes afin de permettre d'admirer à loisir les splendeurs du paysage. Vers trois heures on arrive à la station de San-Mateo, à peu de distance du bourg, que l'on a tout le temps de visiter. Puis le train, revenant sur ses pas, est de retour à Lima vers neuf ou dix heures du soir, non sans faire de longs arrêts à chaque station. Les buffets sont abondamment fournis de liqueurs et de boissons de toute sorte, depuis la modeste chicha de maïs jusqu'au vin de champagne. La foule des excursionnistes, surexcitée par l'air vif de la montagne, ne perd aucune occasion de leur livrer de rudes assauts. Sous l'influence de ces libations répétées, la gaité devient générale; les musiciens chargés par la Compagnie d'égayer le trajet, et qui, dans la matinée, jouaient avec assez d'ensemble, soufflent alors à tort et à travers dans leurs instruments de cuivre. Dès six heures il fait nuit; hommes et femmes, la cigarette aux lèvres remplissent les wagons d'épais nuages de fumée; quelques amateurs pincent joyeusement de la guitare, sans se préoccuper du tapage infernal qui se fait autour d'eux. C'est ainsi que s'accomplissent ordinairement les dernières heures du trajet.

Ce que j'avais pu entrevoir des merveilles de la Cordillère durant ce rapide voyage m'avait causé une si profonde impression, qu'à peine de retour à Lima, je formai le projet de refaire la même route afin de la bien

fixer dans mes souvenirs. Je voulais aussi pousser jusqu'à l'extrémité actuellement achevée de la ligne, à 500 mètres plus haut que San-Mateo. C'est cette seconde excursion que je vais essayer de décrire avec quelque détail.

Au sortir de Lima, la chemin de fer remonte la vallée du Rimac en longeant la rive gauche du fleuve. Nous traversons des terrains bien arrosés, où l'on cultive principalement le coton et la canne à sucre; on passe devant l'hacienda de Santa-Clara, où un millier de Chinois sont employés à l'exploitation en grand du précieux roseau, et qui est desservie par un embranchement spécial. Plus loin la vallée se resserre et l'on aperçoit sur le flanc des montagnes quelques villages indiens entièrement abandonnés. On distingue encore les traces d'anciens travaux d'irrigation antérieurs à la conquête Espagnole. Aujourd'hui tous les conduits sont ruinés, et ce pays autrefois si fertile, présente l'image d'une stérilité absolue.

Après avoir dépassé Chosica, on arrive à San-Hilario; la vallée seule est cultivée et produit quantité d'oranges et de fruits excellents. Le rio de San-Hilario est renommé pour ses écrevisses (*camarones*), qui sont ici bien plus grosses que les nôtres; leurs pattes sont relativement petites et toujours d'inégale grandeur; leur queue est très charnue, mais d'un goût peu délicat.

A San-Pedro-Mammo, ruines antiques. Près de Corcoma-Puente une croix indique le lieu où fut assassiné un Français. Un peu plus loin, en mai 1874, un car-à-bras, (sorte de léger chariot à quatre roues qui descend sur les rails par la seule force de la gravitation), fut attaqué par une bande de brigands qui le firent dérailler au moyen de grosses pierres placées sur la voie. Ces misérables massacrèrent le payeur de la Compagnie, et volèrent les fonds dont il était porteur.

Peu de minutes après avoir quitté ces lieux de sinistre mémoire, on arrive à la station de Cocachacra, 59 kilomètres de Lima, et 4,398 m. d'altitude. Des élections politiques doivent avoir lieu dans quelques jours. Sur la place publique du village, à deux pas de la gare, on a dressé un arc de verdure orné de drapeaux et de bannières; des petites filles couronnées de fleurs viennent offrir un bouquet à l'heureux candidat qui se trouve dans notre train; ce dernier descend aussitôt et est salué par les acclamations frénétiques de toute la population réunie. Monté sur une chaise, il prononce une courte allocution. Bientôt une caisse de bouteilles d'eau-de-vie, dont il a eu soin de se munir, est mise à la disposition du public. Le candidat donne lui-même l'exemple en buvant dans un grand verre qui circule ensuite à la ronde. A partir de ce moment, l'enthousiasme ne connaît plus de bornes. Des pétards éclatent de tous côtés, de nombreuses fusées sont lancées à la face du soleil; l'aguardiente ne suffit plus; le bar est envahi; on se bouscule pour y pénétrer, tandis qu'au dehors, d'immenses verres de la taille d'une petite cloche à melon, et contenant au moins trois ou quatre litres d'une chicha jaune et épaisse courent de bouche en bouche. Les femmes ne sont pas les moins ardentes à la lutte. Cependant le signal du départ est donné; le train se met lentement en marche à travers une foule en délire, excitée par de copieuses libations, vociférant, dansant et hurlant avec frénésie. Nous nous arrêtons de nouveau; le candidat monte sur la plateforme, adresse un dernier speech à ses électeurs, puis nous repartons définitivement. Les plus acharnés persistent à nous suivre au pas de course, trébuchant et roulant le long des talus, au risque de se faire écraser mille fois. Nous les avons déjà perdus

de vue, que nous entendons encore leurs cris et leurs hurrahs.

A San Bartolomé, dist. 63 kil., alt. 4,495 m., même répétition d'enthousiasme. Du reste ce spectacle n'était pas nouveau pour moi. Le dimanche précédent, lors du passage du train de plaisir, j'avais assisté aux mêmes scènes populaires. Rien n'était changé cette fois, sauf le candidat. En témoin impartial, je dois déclarer que l'ovation faite aux deux concurrents était exactement la même, et je ne saurais en tirer aucune conclusion sur leur chances respectives d'élection.

Jusque là, nous avions suivi à peu près constamment le fond de la vallée; maintenant nous allons attaquer sérieusement la Cordillère. Un énorme contrefort aux pentes presque verticales, se dresse devant nous et semble nous barrer le chemin; il faut cependant l'escalader. Au premier abord la chose paraît impossible, car l'espace manque entièrement pour développer le tracé sinueux, grâce auquel un chemin de fer parvient habituellement à triompher de ces sortes d'obstacles. On a réussi cependant à l'aide d'un ingénieux système de zig-zags que je n'ai vu employer sur aucune autre ligne. Je vais tâcher, en peu de mots, de me faire comprendre.

La voie ferrée ne semble pas se prolonger au-delà de la gare de San Bartolomé, cul-de-sac adossé à la montagne. Une voie presque parallèle à celle par laquelle le train vient d'arriver, se détache de la station et gravit hardiment les premières pentes, toujours en ligne droite; elle aboutit à une longue et étroite plate-forme, d'où elle repart en suivant une direction opposée, qui la mène par une pente régulière sur un nouveau terre-plein horizontal, et ainsi de suite jusqu'à ce que la nature du terrain per-

mette à la voie de se développer en courbe, ce qui était tout à fait impossible le long d'une muraille à peu près verticale. Or, voici comment le train parvient à escalader cette série de zig-zags : la locomotive qui marchait en tête à l'arrivée en gare, se trouve en queue au départ et pousse le train devant elle ; arrivé à la première plateforme le conducteur descend, aiguille les rails et le train repart machine en tête, pour répéter la même manœuvre autant de fois qu'il est nécessaire.

Lorsque l'on accomplit ce trajet pour la première fois, on est réellement effrayé ; la voie est solidement construite, il est vrai, mais elle est très étroite, à une seule paire de rails, et aucun remblai ne la sépare du précipice qui se creuse de plus en plus à mesure que s'effectue l'ascension. Vous apercevez sous vos pieds les trois ou quatre terrasses de la voie ferrée surplombant la paroi verticale, et comme accrochées dans l'espace immédiatement au-dessus des toits du village et de la gare de San Bartolomé. De l'autre côté de la vallée, un sentier pour les mules grimpe audacieusement jusqu'aux sommets les plus élevés.

Cette région est très riche en plantes grasses ; plusieurs espèces de *Cereus* y atteignent un grand développement ; à mesure que l'on s'élève, les *Pilocereus*, aux poils fins et soyeux semblables à une toison de laine blanche, deviennent plus abondants. Aucune autre plante ne peut croître sur ce sol rocailleux.

Cependant nous nous élevons encore par des pentes rapides et sinueuses ; nous traversons un bois d'arbres fruitiers, véritable oasis au milieu d'un désert de pierres ; puis nous franchissons le célèbre pont de fer de *Verrugas*, le plus élevé de la ligne. Il repose sur des piles de deux cent-cinquante-huit pieds de hauteur. Le tablier est à

claire-voie ; aucun garde-fou ne gêne la vue qui plonge librement au fond de l'abîme, sur une verdoyante *quebrada* où mugit un torrent impétueux. On raconte que trois mille ouvriers employés à la construction du chemin de fer, sont morts dans ces parages à la suite d'une étrange maladie que l'on a attribuée à la mauvaise qualité des eaux ; le corps de ces malheureux se couvrait de verrues, d'où vient le nom de *puente de verrugas*. En face de nous on distingue les murailles en ruines d'innombrables terrasses étagées sur le revers de la montagne ; ce qui subsiste encore de ces immenses travaux, atteste le degré de civilisation et de prospérité qu'avait atteint le pays sous la domination des Incas.

Nous arrivons à une heure à Surco, dist. 77 kil., alt. 2028 m., même foule et mêmes scènes qu'aux stations précédentes. Beaucoup de costumes pittoresques, plus spécialement en usage parmi les populations de la montagne. Les Indiennes se parent de grosses épingles en argent, à large tête plate et ornementée. Leur robe est serrée à la taille par une ceinture rouge dont les dessins bizarres rappellent le style antique ; quelques unes portent sur le côté droit un tablier noir rayé de gris, signe de deuil en mémoire du dernier Inca Atahualpa, mort en 1533, victime de la trahison et de la cruauté des Espagnols. D'autres, les plus riches, se drapent dans de légères mantilles en fil de Guadalupe, fabriquées dans le nord du Pérou, et dont la valeur n'est pas moindre de cent cinquante francs. Les hommes ont des chaussures en peau de chèvre, et des ponchos d'un brun jaunâtre en poil de vigogne. Ces ponchos, d'une qualité excellente, se vendent aussi fort cher ; on en voit souvent qui ont coûté cent sols, et même davantage.

En quittant Surco, nous longeons le torrent qui bondit au fond de la vallée. On s'élève en zig-zag. Tout à coup nous apercevons sur la voie, un individu qui nous fait des signaux désespérés. Le train s'arrête complaisamment, un photographe braque son objectif, et nous voilà tous pris. Ce n'est pas la seule fois que j'ai été à même de constater, au Pérou, la sollicitude presque paternelle des conducteurs de chemin de fer envers le public. Le train s'arrête volontiers pour recueillir une personne isolée qui chemine paisiblement sur la voie ferrée; ou bien encore pour déposer des bagages sur le chemin de quelque hacienda perdue dans la montagne. J'ai même vu une fois le mécanicien faire rétrograder le convoi pour aller chercher deux voyageurs qui s'étaient oubliés au buffet de la station.

85 kilomètres, — pont de Challapa, remarquable construction tout en fer; on l'appelle aussi pont des Français, parce qu'il a été fabriqué entièrement en France, et ajusté au Pérou par des ouvriers français. En face, village indien de Guarachillo, et champs bien cultivés.

88 kil., de Lima, alt., 2,374 mèt. Matucana, station importante, avec quelques maisons assez bien construites. Au delà, le paysage devient de plus en plus grandiose; la voie grimpe le long d'une étroite corniche, les tunnels se succèdent rapidement. Après avoir traversé le pont de Chaupichaca, la route s'enfonce dans des impasses que l'on évite au moyen de brusques détours. A chaque instant on se demande comment on pourra franchir la gigantesque muraille de rocs à pic vers laquelle nous nous dirigeons en droite ligne, et qui, partout, semble obstruer le passage. Enfin, ce qui paraît impossible se fait. Nous apercevons au-dessus et au-dessous de nous, des tronçons

de chemin de fer, des tunnels, des ponts, et à trois heures nous arrivons à Tamboraque — 406 kil. dist. et 3,000 m. alt. Après quelques minutes de repos, nous reprenons notre vertigineuse ascension. Encore un dernier zig-zag et nous voici à San Mateo.

Le village, assez important, est à quelques minutes au-dessous de la station; il renferme 4,200 habitants, avec les annexes de Tambo-de-Viso et de Chicla. A cette hauteur, le climat de la Cordillère est bien différent de celui de Lima. D'octobre à mai, il y pleut tous les jours jusqu'à Matucana, et quelquefois même un peu plus bas. En hiver, il ne gèle pas, mais les nuits y sont très fraîches, surtout en juillet et août, bien que la chaleur y soit forte dans la journée. En janvier il fait plus chaud, mais la pluie y est presque continuelle. En somme, cette région est généralement pluvieuse, mais le terrain y sèche vite. Sous l'influence d'un climat si différent de celui de la côte, des cultures variées, des champs verdoyants, séparés par de petits murs en pierre, s'étendent autour du village. Les céréus ont disparu; le seul représentant de la famille des cactées que je rencontre aux abords de la station, est une espèce d'*Opuntia* à branches cylindriques, très méchante plante aux terribles épines.

Un quart d'heure après avoir quitté San Mateo, on passe le fameux pont de l'Infernillo qui réunit deux tunnels en franchissant une crevasse formée par deux murailles de rochers à pic, d'une hauteur considérable. Au fond de l'abîme, un torrent roule avec fracas ses ondes écumantes. Rien n'égale la sauvage horreur de ce site unique au monde. Plus loin, le chemin de fer a emprunté le lit même du torrent que l'on a détourné par un conduit souterrain.

Enfin, après de nouveaux zig-zags, on pénètre dans un dernier tunnel qui débouche sur un pont en fer ; de l'autre côté se trouve la station d'Anchi ; 449 kilomètres de Lima et 3,445 mètres au-dessus du niveau de la mer. C'est là que descendent tous les voyageurs ; le train continue sa route à vide jusqu'à Rio-Blanco, près de Chicla, 3,725 m., où se trouvent actuellement le dépôt du matériel et les bâtiments de l'exploitation.

Il est quatre heures et demie ; l'unique train de retour ne partira pour Lima que demain à huit heures du matin. M. Malinoski, ingénieur en chef de la ligne de la Oroya, avait bien voulu me recommander à M. Laramie, directeur des travaux, résidant à Anchi. Ce dernier m'attendait à la gare ; il ne voulut pas me laisser aller chercher un gîte dans l'une des pauvres baraques en planches qui portent le nom d'hôtel, et que l'on a édifiées à la hâte aux alentours de la station ; il tint absolument à me recevoir dans la petite, mais confortable habitation, qu'il s'est construite à dix minutes au-dessus du village, et qu'il occupe avec ses employés. Je trouvai chez lui la plus cordiale hospitalité.

Désireux de mettre à profit le peu de temps qui me restait avant la chute du jour, je voulus faire une promenade dans la direction d'un glacier que j'apercevais à la hauteur d'environ 5,000 mètres ; mais j'avais compté sans le *sorocho* ou mal des montagnes, causé par l'extrême raréfaction de l'air à de pareilles altitudes. De plus, la pente que je gravissais était fort raide ; je ressentis bientôt une oppression accompagnée de malaise et d'une telle fatigue, que je me vis contraint d'abord de marcher très lentement, puis de m'arrêter tout à fait, et de renoncer à mon projet d'ascension. Du reste, le jour baissait rapide-

ment ; je contemplai encore une fois l'admirable panorama qui se déroulait à mes pieds. De la hauteur où je me trouvais, la vue plongeait sur un chaos de montagnes sombres et noires, aux sommets couverts de neige. Cependant, autour de moi, partout où la nature du terrain l'avait permis, de petits champs cultivés, soutenus par des murs en terrasse, attestaient le labeur patient de la race Indienne, qui jusque sur ces hauteurs désolées, cherche à arracher à un sol ingrat une maigre subsistance.

Un excellent dîner, irréprochablement servi, m'attendait au logis. M. Laramie, comme la plupart des employés supérieurs de la ligne de la Oroya, est citoyen des Etats-Unis. Avant de venir au Pérou, il avait travaillé à la construction du grand chemin de fer du Pacifique qui, traversant les Montagnes Rocheuses et la Sierra Nevada, relie New-York à San-Francisco. L'année précédente, j'avais parcouru cette ligne dans toute son étendue ; aussi, malgré ma connaissance bien imparfaite de la langue anglaise, nos souvenirs communs de voyage firent-ils le sujet de notre conversation.

Le lendemain, au point du jour, le thermomètre marquait seulement 6°. Je pris congé de mes aimables hôtes, et je descendis au *pueblo* d'Anchi, où je pus examiner à mon aise une troupe de lamas que l'on chargeait de fardeaux dans la cour d'une auberge. Cet animal, doux et sobre, est un précieux auxiliaire pour l'Indien de la montagne ; on le rencontre rarement dans les régions basses où il dépérit promptement. Les hauts plateaux de la Cordillère sont sa véritable patrie ; il rend de grands services comme bête de somme, mais à la condition de ne pas être surmené. On ne lui donne qu'une charge pesant un quintal espagnol (46 kilogrammes). Alors rien

n'égale la sûreté de sa marche à travers les sentiers les plus escarpés ; mais si ce poids est dépassé, l'animal se couche aussitôt et s'obstine à refuser tout service.

J'avais formé le projet de descendre à Lima par le car-à-bras, seul avec un employé de la Compagnie. Comme je l'ai déjà dit, ce léger véhicule que l'on charge dans le train à la montée, effectue sa descente au moyen de la seule inclinaison des rails. Il est monté sur quatre roues basses ; un seul homme suffit pour diriger cette machine dont la manœuvre demande toutefois une grande habileté jointe à une parfaite connaissance de la route. On comprend combien il est essentiel de régler et de modérer la vitesse de la course, qui bientôt deviendrait irrésistible si le car était abandonné à sa propre impulsion.

Par ce moyen, la descente s'effectue bien plus rapidement qu'avec le train ordinaire. Nous devions partir avant le chemin de fer et nous serions arrivés à Lima deux heures auparavant ; mais, au dernier moment, le *car* reçut une autre destination et je dus me contenter du train de voyageurs.

La descente est encore plus effrayante que la montée ; elle s'effectua sans autre incident que le massacre d'un âne et d'une mule que notre locomotive, lancée à toute vitesse, broya au sortir du tunnel de San Mateo ; heureusement leur conducteur eut le temps de se jeter de côté et n'eût aucun mal. Dans ces montagnes où il n'existe que des sentiers abrupts, la voie ferrée est souvent utilisée comme chemin pour les piétons et les cavaliers. A deux heures et demie, j'étais de retour à Lima.

En résumé, le chemin de fer de la Oroya, malgré sa faible étendue, est une œuvre gigantesque et qui fait le

plus grand honneur au pays qui l'a conçu, à l'américain Meigg qui en a entrepris la construction, et aux ingénieurs qui ont su triompher de difficultés que, de prime abord, on aurait pu croire insurmontables. Sur toute la partie actuellement achevée, la voie a été construite avec solidité et les travaux d'art ne laissent presque rien à désirer. Espérons que la crise que traverse en ce moment le Pérou ne sera pas de longue durée, et qu'un moment prochain viendra où les travaux, momentanément ralentis faute d'argent, recevront une nouvelle impulsion qui permettra de mener à bonne fin cette colossale entreprise, une des plus considérables de notre siècle.

VII

PAYTA — GUAYAQUIL — PANAMA — LES ANTILLES
— TRAVERSÉE DE RETOUR.

Il m'est souvent arrivé, dans le cours de mes voyages, d'éprouver comme un sentiment de tristesse, à la pensée que j'allais quitter, pour ne plus la revoir, une contrée ou une ville lointaine. Jamais je n'ai ressenti plus vivement cette impression qu'à mon départ de Lima, le 13 septembre 1877. En effet, pendant le peu de temps qu'il m'avait été donné de passer dans la capitale du Pérou, j'y avais trouvé la vie si facile, et j'y avais contracté des relations si agréables que je ne pouvais m'en séparer sans un véritable serrement de cœur. Parmi les personnes qui m'ont témoigné une sympathique obligeance, je dois mentionner particulièrement M. Antonio Raimondi. Né à

Milan, mais ayant, depuis de longues années, fait du Pérou l'objet de ses constantes études, ce savant distingué a exploré successivement les diverses provinces de la République. Toutes les sciences lui sont également familières; de ses nombreux voyages, il a rapporté une série de collections et de documents précieux qu'il classe en ce moment, pour en faire un musée national. Il poursuit en même temps, sous les auspices du gouvernement, la publication d'un grand ouvrage, véritable encyclopédie des sciences historiques et naturelles du Pérou.

Le steamer l'*Islay*, de la Compagnie Anglaise du Pacifique, sur lequel j'avais pris passage pour me rendre de Callao à Panama (distance 4,545 milles ou 2,863 kilomètres), doit faire escale à Payta et à Guayaquil. Il est bien moins grand que le *Potosi* et tout autrement distribué. C'est un ancien bateau à roues, jugé encore assez bon pour faire le service des côtes, sur une mer où jamais le mauvais temps n'est à craindre. L'entrepont est ouvert à l'avant, ce qui facilite le chargement. Dans ces parages toujours calmes, cette disposition ne présente aucun inconvénient; il n'en serait pas de même s'il s'agissait de franchir le détroit de Magellan ou d'affronter les orages de l'Atlantique.

Les passagers de première classe ont de jolies cabines extérieures, et jouissent d'une spacieuse promenade sur la dunette. L'installation de la troisième classe est intéressante à visiter, à cause de la couleur locale et de la variété des types que l'on y rencontre. La plupart des passagers de cette classe sont des marchands ou marchandes de légumes; on leur loue à l'avant, à tant du pied carré, un emplacement où ils disposent leur campement sous une espèce de tente. Là, ils font la cuisine,

mangent, boivent et dorment entre deux tas de choux, de melons ou de salades : ce sont les habitués. Les autres passagers de troisième sont tous munis de leur matelas, ou de leur hamac ; chacun choisit une place à sa convenance, sans autre abri contre la pluie ou le soleil, qu'une simple toile tendue au-dessus de la tête. Ça et là se forment des groupes pittoresques, nègres, chinois, mulâtres, indiennes. etc., avec force chiens et marmaille.

Toute la journée du 13, nous restons en vue des éternelles montagnes de sable qui forment la côte du Pérou. A six heures, nous passons au milieu d'un groupe de petites îles montagneuses et désertes. Le thermomètre se maintient à 22°.

Le jour suivant, navigation sans incident hors de la vue de terre ; temps couvert, mer absolument déserte.

Le 15, à midi, on jette l'ancre en face de Payta. Je me rends à terre. L'aspect du pays est le plus misérable que l'on puisse imaginer ; pas un brin d'herbe, pas même un pot de fleurs. Sur les murs délabrés du cimetière, un artiste du pays a peint des arbres bleus ; il est probable qu'un certain nombre des habitants n'en ont jamais vu d'autres ; car la végétation la plus voisine se trouve à trente-deux kilomètres au nord, sur le bord d'une rivière, d'où provient l'eau consommée à Payta, et qui y est amenée à dos de mulet. Le plus bel édifice de la ville est la douane qui a été construite en Europe ; elle est entièrement en fer, ainsi que les magasins. Les rues sont étroites et bordées de maisons d'assez triste apparence ; beaucoup de cases sont faites de bambous reliés entre eux par des lanières de cuir et formant un treillage dont les interstices sont remplis de boue desséchée.

Payta n'est qu'à 5° au sud de l'équateur ; les ardents

rayons d'un soleil presque vertical, réverbérés par les murs blanchis à la chaux, y rendent pendant la journée la chaleur intolérable. Partout on enfonce jusqu'au-dessus de la cheville dans un sable fin et surchauffé, ce qui rend la marche fort pénible. On comprend difficilement comment une population de plusieurs milliers d'habitants peut se résigner à vivre en un lieu pareil. Cette ville, si déshéritée, a cependant une grande importance commerciale; c'est par son port, parfaitement abrité contre les vents du sud, que s'effectue tout le trafic de la partie nord du Pérou. Un chemin de fer, actuellement en construction, doit prochainement le relier à Piura, importante ville de l'intérieur et chef-lieu de la province de ce nom.

Le lendemain matin, par un temps couvert et une délicieuse température de 24°, nous naviguons dans le golfe de Guayaquil, à l'embouchure du fleuve Guayas. L'île de Puna est en vue à gauche. A droite, la terre ferme apparaît vaguement à travers le brouillard.

Enfin, nous en avons fini avec ce monotone et interminable désert, de plus de huit cents lieues de long, qui donne un si triste aspect aux côtes du Chili septentrional, de la Bolivie et du Pérou. A la frontière de la République de l'Équateur, commence une contrée toute différente; jamais contraste ne fut plus frappant. Ici la terre disparaît sous une verdure éternelle; de la base au sommet, les montagnes sont couvertes de bois impénétrables. La vue devient de plus en plus belle, à mesure que nous remontons la rivière. Nous passons devant une hacienda, propriété d'un Anglais, qui s'est taillé un riche domaine en pleine forêt vierge. Plus loin, nous apercevons un gros village à demi caché sous un bois de cocotiers.

C'est un pilote indien de Payta qui nous guide au milieu des îles basses qui obstruent le cours de la rivière. Parfois, nous longeons de fort près la plage, uniformément couverte d'arbres aux troncs lisses, serrés les uns contre les autres et s'épanouissant à une hauteur prodigieuse, en dôme de sombre verdure. Leurs racines, ramifiées à l'infini, forment au-dessus de l'eau un inextricable réseau, que vient compliquer encore tout un fouillis de lianes et de plantes parasites. Sous cette végétation puissante qui semble envahir le fleuve lui-même, le sol disparaît entièrement.

De gros pélicans volent lourdement à la surface de l'eau troublée par la marée montante ; des oiseaux aquatiques se reposent sur des îlots formés par de grands nénuphars, flottant au gré des courants. Parfois nous rencontrons un ou deux Indiens, complètement nus, conduisant une frêle pirogue, creusée dans un tronc d'arbre ; nous voyons aussi plusieurs *balsas* ou habitations flottantes d'Indiens construites sur un radeau.

Aux approches de Guayaquil, le Guayas conserve encore une largeur de douze à quinze cents mètres. Les défrichements deviennent plus communs ; quelques cases sur pilotis s'élèvent sur le rivage. Nous longeons l'hacienda Josefina ; puis, à un détour du fleuve, la ville, avec ses maisons de bois à arcades, nous apparaît, se développant le long de la rive gauche, sur une étendue de plus d'un kilomètre.

Je m'empresse de me rendre à terre. Grâce au ciel couvert, la température ne dépasse pas 30° ; nous sommes dans la saison sèche, la meilleure pour visiter le pays, et aussi la moins malsaine. Pendant la saison des pluies, qui dure de décembre à juin, la chaleur est encore plus

forte. Cette température élevée s'explique par le voisinage de la ligne équatoriale, qui passe à deux degrés au nord de Guayaquil. Les fièvres, les dyssenteries, les affections du foie, y font alors de nombreuses victimes, surtout parmi la petite colonie européenne ; ce qui semble justifier ce mot d'un sinistre plaisant qui a surnommé le cimetière, Jardin d'Acclimatation. Toutefois, la fièvre jaune, ou *vomito negro*, n'y est pas en permanence et ses retours n'y sont pas annuels et périodiques comme à Rio de Janeiro et à la Nouvelle-Orléans.

La population de Guayaquil atteint à peine 25,000 habitants. Par son port passe tout le commerce de l'Équateur, dont le territoire dépasse en étendue celui de la France. La capitale de la République est Quito, ville de 70 à 80,000 âmes, située à huit ou dix jours de voyage dans l'intérieur, sur les hauts plateaux de la Cordillère.

La principale industrie du pays consiste dans la fabrication des chapeaux de paille, dits de Panama. Les plus beaux se confectionnent dans le village de Monte-Cristi, avec la feuille appelée *toquilla*. Quelques-uns atteignent un prix très élevé. Un chapeau ordinaire vaut de 15 à 20 francs ; les moindres chapeaux fins, 40 ou 50 francs.

Malheureusement c'est aujourd'hui dimanche ; tous les magasins sont fermés et nous sommes forcés de renoncer à nous procurer ici un *sombrero*, que nous aurions payé moitié moins cher qu'à Panama. Je me promène sous les arcades du *Molecon* ou Môle. Toutes les rues de la ville viennent y aboutir ; elles sont larges, mais mal pavées ; l'herbe y croît sur bien des points et sert de pâture aux chèvres que l'on voit errer çà et là. Les maisons, presque toutes en bois, sont garnies de balcons en saillie, sorte de galeries extérieures abritées et ventilées par de larges

rideaux. Des colonnes soutiennent le premier étage et forment une série d'arcades où le piéton peut circuler à l'ombre. Les portes et les fenêtres, toujours ouvertes, entretiennent dans les vastes appartements, un perpétuel courant d'air, indispensable sous ce climat torride. Cependant les dehors négligés des maisons, leurs peintures à demi effacées par les pluies, donnent à certains quartiers de la ville un aspect de misère et de délabrement. Un magnifique bois de cocotiers s'étend à l'une de ses extrémités.

Les églises, également construites en bois, sont mieux entretenues. Elles sont peintes à l'extérieur de brillantes couleurs; à l'intérieur, comme dans presque toute l'Amérique Espagnole, elles n'offrent qu'un clinquant de mauvais goût. La cathédrale, qui se trouve sur une grande place poussiéreuse, mérite seule d'être visitée.

Un petit tramway conduit, à travers une plaine brûlée par le soleil, jusqu'à un établissement de bains, situé sur un bras de la rivière, nommé l'Ester Salado. Le rivage est partout bordé de palétuviers qui en rendent l'accès impossible, sauf en face des bains, où l'on a disposé des escaliers en bois. L'eau sale et bourbeuse, semblable à celle d'un marais stagnant, ne me tenta point. Je fis une courte promenade dans la belle forêt qui s'étend de l'autre côté de la rivière; mais bientôt je revins en ville, chassé par la chaleur et les moustiques, qui pullulent dans ces marécages.

Il devait y avoir, ce jour-là, combat de taureaux. Une foule compacte se pressant autour de l'arène, attendait l'heure du spectacle, tout en buvant la chicha et en mangeant force gâteaux et tartes à l'oignon cru, avec accompagnement de piments verts et rouges, et d'olives

marinées. Les jeux publics étaient fort entourés ; ici, comme à Santiago, la roulette me parut jouir de la faveur populaire.

Le cirque est simplement construit en planches grossières et en bambou ; malgré ses vastes dimensions, il regorge de monde. Au centre, sur une plateforme élevée, s'agitent une douzaine de masques grotesques qui ont le talent d'exciter les rires du public, par leurs danses et leurs contorsions bizarres. Mais je me lasse bientôt de ce spectacle ; car les taureaux sont mauvais et refusent de combattre. De plus, la solidité des bancs chargés outre mesure, ne m'inspire pas une confiance absolue. Je préfère continuer ma promenade à travers la ville.

Le poncho est peu usité à Guayaquil ; il en est de même de la mante noire dont les dames ne se servent que pour aller à l'église : la chaleur du climat s'oppose à l'usage journalier de ces vêtements. Les hommes de la classe moyenne portent pour tout habillement un pantalon de toile, une chemise de couleur, et un chapeau de paille. Quant aux Guayaquiliennes, vêtues de robes claires, les épaules, la tête et les bras nus, elles sont tout simplement charmantes. Elles prennent le plus grand soin de leur magnifique chevelure noire, dont elles laissent volontiers flotter les tresses abondantes qu'elles entremêlent de fleurs et ramènent ensuite sur leur poitrine. Après le coucher du soleil, elles se plaisent à venir respirer au balcon l'air frais de la soirée ; les rideaux sont alors relevés et l'œil indiscret du promeneur, pénétrant jusqu'au fond des appartements, entrevoit souvent quelque-une de ces belles nonchalantes, un long cigare à la bouche, se balançant à demi couchée sur son hamac.

Après avoir pris, à un hôtel français, un repas des plus

médiocres, je me rendis au théâtre ; mais il y faisait si chaud malgré l'aération de la salle, que je m'enfuis au plus vite.

Le lendemain, au point du jour, ma première visite fut pour le marché du Môle, où je vis des ananas énormes et qui passent pour les meilleurs qui existent, des monceaux d'oranges, des noix de cocos, des bananes dont un seul régime forme la charge d'un homme.

Tout le long des quais les transactions sont très animées. Les Indiens amènent leurs marchandises dans des canots petits et étroits, conduits par un seul homme et surchargés de telle sorte qu'on a peine à croire comment ils ne chavirent pas à chaque instant.

Mais je n'ai pas le temps de m'attarder ; l'*Islay* a terminé son chargement de *tagua* ou ivoire végétal, fruit du *Phytelephas macrocarpa*. A huit heures, on lève l'ancre, et nous profitons de la marée descendante pour nous mettre en route. C'est pendant ce trajet de retour que j'aperçus pour la première fois des caïmans ; quelques-uns, semblables à de grosses poutres échouées sur le rivage, restent immobiles ; on a peine à les distinguer des troncs d'arbres voisins ; d'autres regagnent lentement la rivière en se traînant sur la vase. La longueur des plus grands ne dépasse pas 4 mètres.

Nous revoyons les admirables forêts de la veille ; les eaux, plus basses, laissent à découvert des bancs de sable, où se pressent une multitude d'oiseaux. Vers quatre heures, nous sortons du fleuve ; peu après, nous sommes en vue de l'île Santa-Clara, nommée aussi *El Muerto*, à cause de sa ressemblance avec un cadavre gigantesque qui serait étendu sur le dos. Cette île est surmontée d'un phare et d'un télégraphe.

Aujourd'hui on nous a servi, au repas du soir, un iguane, sorte de lézard d'un mètre de long, à chair blanche et délicate.

Nous sommes mieux traités ici qu'à bord du *Potosi*. Renseignements pris, j'apprends que tout l'honneur en revient au maître cuisinier, qui est Alsacien. On voit que les Anglais, quand ils en trouvent l'occasion, recherchent volontiers la cuisine française.

Le 18, au matin, nous franchissons l'équateur, avec une température de 28°. Me voici donc rentré dans l'hémisphère boréal, après deux mois de séjour dans l'hémisphère austral. Une côte montagneuse et boisée est en vue : c'est le cap San Lorenzo ; nous nous en éloignons rapidement. On aperçoit quelques poissons volants de petite taille et des marsouins.

Le 19, le thermomètre marque 30° ; plongé dans une baignoire que l'on vient de remplir avec de l'eau puisée à la mer, il s'élève encore à 29°. Le temps se couvre ; de nombreux grains passent au-dessus de nous ; nous entrons dans la région des pluies. Au coucher du soleil, les nuages, illuminés par ses derniers rayons, se revêtent des couleurs les plus éclatantes. Dans la nuit, l'horizon est à chaque instant sillonné par d'éblouissants éclairs. Nous avons aperçu dans la journée quelques grosses tortues de mer.

20 septembre. — J'ai dormi cette nuit sur le pont ; à quatre heures, réveillé par une averse torrentielle, je regagne ma cabine. Quelques heures plus tard, on signale la terre à tribord : c'est le cap Mala. Nous entrons dans le golfe de Panama, suivis par une troupe sans cesse renouvelée de marsouins, qui semblent lutter de vitesse avec le navire, et se livrent sous nos yeux à de curieuses

évolutions, dans l'eau transparente et d'un bleu d'azur incomparable. De grands oiseaux, perchés sur des troncs d'arbres flottants, nous regardent passer sans témoigner la moindre inquiétude. Bientôt de nombreuses îles s'élèvent du sein de l'Océan, semblables à des corbeilles de verdure. Parmi elles, on remarque la grande île montagneuse de Taboga, avec sa petite ville aux toits rouges et pressés, ses riches cultures, ses plantations d'ananas et de bananiers, ses beaux palmiers et son épaisse végétation tropicale, semblable à celle d'une serre chaude.

Un peu plus loin nous nous arrêtons à l'abri d'une autre île plus petite ; c'est là que mouillent les grands navires auxquels le peu de profondeur de l'eau interdit les approches de Panama.

Devant nous, à six kilomètres, au pied d'une ligne irrégulière de collines boisées se dessinent de blanches murailles, restes des anciennes fortifications espagnoles ; au-dessus des maisons à demi cachées par d'élégants bouquets de palmiers s'élèvent les vieilles tours des églises. Vue du large, la ville produit une impression très favorable, et il faut être réellement prévenu contre elle pour ne pas admirer sa situation pittoresque, la beauté de ses environs et la gracieuse ceinture de ses îles verdoyantes.

Panama ne mérite pas absolument la détestable réputation qui lui a été faite. Sans doute, son climat est assez malsain, surtout pendant la saison des pluies, qui dure de mai à décembre. L'humidité alors y est pénétrante et les fièvres paludéennes assez communes. Mais, en somme, la fièvre jaune n'y a fait que de rares et courtes apparitions, et la mortalité n'y est pas plus considérable que dans les autres ports de la zone torride. Depuis quelques

années la police y est mieux faite et les assassinats, autrefois si fréquents, sont devenus fort rares.

A deux heures, un petit vapeur accoste l'Islay. On nous transborde avec nos bagages ; une heure après, nous abordons au *wharf* de Panama, en face de la gare du chemin de fer trans-océanique. Le dernier train correspondant avec le steamer de la Compagnie transatlantique, ligne de Colon au Havre, est parti à midi ; je me trouve donc obligé, si je veux revenir par un bateau français, d'attendre le départ du 1^{er} octobre. Si, au contraire, je me décide à partir auparavant, j'ai le choix entre la malle royale anglaise, le Lloyd allemand et les paquebots américains en correspondance avec l'Europe par la voie de New-York.

Avant de prendre un parti définitif, je voulus me faire conduire au *Jardin du Paradis*, où j'avais l'intention de loger, selon la recommandation qui m'avait été faite par un compagnon de voyage. Tous les autres passagers se dirigèrent vers le grand hôtel situé au centre de la ville ; seul, je montai dans un petit omnibus rustique qui, au bout de quelques minutes, me déposa à l'extrémité d'un faubourg à la porte de la propriété de M. Clément.

Rien ne ressemble moins à un hôtel que le *Jardin del Paraiso*. En franchissant le seuil on se trouve dans une vaste salle ouverte ; plusieurs hamacs sont suspendus aux poutres du plafond : c'est le salon de réception. Une autre pièce, close d'un simple treillage, sert de salle à manger. Au-dessus se trouve l'habitation du maître de la maison. Les hôtes sont logés dans des pavillons construits au milieu d'un vaste jardin planté de palmiers, de bananiers, de manguiers, de *mammei*, et d'autres arbres des tropiques. Un ruisseau court au milieu du verger. Dans la partie

supérieure croissent une foule d'arbres énormes, chargés d'orchidées et de plantes grimpantes. On dirait un coin détaché de la forêt vierge. Un peu plus bas se trouvent un établissement de bains et un enclos, véritable ménagerie où sont parqués des singes, des chevreuils, des tortues, des perroquets et des oiseaux de toutes sortes.

Cette installation champêtre, au milieu de l'exubérante nature des Tropiques, me plut tellement que je me décidai sur-le-champ à attendre à Panama, pendant dix jours entiers, le départ du prochain paquebot transatlantique.

Durant mon séjour la température varia peu ; elle était de 25° à six heures du matin, de 31° à trois heures de l'après-midi. Tous les jours, vers quatre heures, la pluie se mettait à tomber ; le thermomètre baissait alors à 28° et ne marquait plus que 26° à dix heures du soir. Les soirées étaient fort belles ; les *fire-flies* (mouches à feu) voltigeaient dans les airs et se croisaient en tous sens, semblables à des milliers d'étincelles.

Mais le moment le plus agréable de la journée est celui qui précède le lever du soleil. Souvent je partis à cette heure matinale, pour faire de longues excursions aux alentours. Le plus souvent je suivais la grève à la marée basse. J'aimais à marcher sur le sable fin du rivage, au milieu de nombreux coquillages appartenant aux espèces les plus variées. Pendant les premières heures la température était délicieuse ; mais, à partir de huit heures, les rayons ardents du soleil commençaient à percer les nuages et me forçaient à chercher un abri à l'ombre des mangliers qui bordent la côte. Bientôt le ciel se dégageait complètement et la chaleur devenait intolérable. Je regagnais alors péniblement mon logis, met-

tant en fuite des légions agiles de jolis crâbes roses aux pattes fines et longues, qui s'empressaient de regagner leur gîte souterrain. Toute la partie supérieure de la grève est criblée de leurs trous innombrables. Le bord des ruisseaux, les jardins même sont aussi fréquentés par de gros crâbes terrestres de couleur rouge appartenant à une autre espèce. Le long des rochers battus par la mer, il m'arrivait souvent d'entendre un bruit semblable à celui que l'on produirait en agitant un panier rempli de noix. C'étaient des troupes de pagures ou *bernard l'hermite*, qui, effrayés par le bruit de mes pas, se retiraient précipitamment, en entrechoquant leurs coquilles d'emprunt.

Je parvins un jour jusqu'à la pointe de Paytilla. Là, sous de noirs rochers, se creusent de sombres cavernes que la mer délaisse à la marée basse. Aux alentours, des cavités rocailleuses retiennent une eau limpide et peu profonde. C'est dans ces sortes de baignoires naturelles que pullule une espèce d'oursin, *Echinometra Van Brunti*, aux longues pointes acérées.

Les bécasses, bécassines et certaines espèces d'oiseaux aquatiques y sont fort communes. Dans ces parages la vie est exubérante; de tous temps il en a été ainsi, car le nom de Panama est antérieur à la conquête espagnole, et signifie en langue indienne, poisson abondant. Malheureusement les requins ne font pas exception à cette règle et rendent tout bain de mer sinon impossible, du moins très dangereux. Je vis une fois un de ces monstres happer, à moins de trente mètres du rivage, une bécasse qu'un chasseur venait de démonter et qui se débattait à la surface de l'eau.

Les promenades au bord de la mer sont les seules que

l'on puisse faire avec facilité aux environs de Panama, pendant la saison des pluies. A quelques centaines de pas du *Jardin du Paradis*, la route s'arrête brusquement au pied d'une colline. C'est là que commence la forêt. Un sentier boueux, converti en ruisseau par les pluies de chaque jour, permet à grand'peine de pénétrer sous une voûte épaisse de feuillage, jusqu'à une clairière où se trouvent quelques cases habitées par des nègres. Au-delà s'étend la forêt vierge. Aller plus loin sans guide est absolument impossible ; en cette saison le sol spongieux et détrempé n'est plus qu'un vaste marécage. Comment se risquer sur ce terrain mouvant que recouvre l'inextricable fouillis d'une végétation désordonnée, encore activée par une humidité continuelle ?

Heureusement le chemin de fer qui traverse l'isthme de part en part me permet d'admirer, sans fatigue, la nature tropicale de ce beau pays, dans toute sa splendeur.

J'avais fait la connaissance de M. Chevallier, consul de France, qui voulut bien me présenter à M. Mosley, surintendant général du chemin de fer. Ce dernier, avec la plus grande courtoisie, mit à ma disposition, jusqu'à la veille du jour de mon départ, un permis de circuler dans tous les trains, de Panama jusqu'à Gatun, dernière station avant Colon. Cette faveur n'était point à dédaigner ; la longueur totale de la ligne n'est que de 76 kilomètres, mais le prix exigé pour le passage de chaque voyageur est de 25 dollars (134 fr. 25), outre une taxe très élevée sur les bagages. Ce tarif exorbitant est réduit de moitié pour les nègres et les gens du pays. On voit que le plaisir de la promenade eût été chèrement payé si j'avais été obligé de la faire à mes frais.

Je profitai largement de la permission qui m'avait été donnée. Tous les jours, sauf le dimanche, à huit heures du matin et à midi, deux trains partent de chaque extrémité de la ligne. Dix stations intermédiaires sont disséminées sur son parcours. En combinant les heures de départ et d'arrivée, je fis plusieurs fois des excursions aussi agréables qu'intéressantes, tout en rentrant chaque soir à Panama.

Le chemin de fer qui unit les deux Océans a été livré à la circulation en 1855; sa construction a coûté des sommes considérables, non pas seulement à cause de la nature marécageuse du terrain qui, sur une foule d'endroits a exigé des fondations sur pilotis, mais surtout en raison de la terrible mortalité sévissant parmi les ouvriers. Les Européens furent presque tous exterminés par les fièvres; quant aux Nègres et aux Indiens, fort indolents de leur nature, ils se souciaient peu de gagner quelques piastres au prix d'un travail pénible dans la vase brûlante des marais, sous les rayons de feu d'un soleil implacable. On eut recours aux ouvriers Chinois, plus patients et plus laborieux; mais bientôt une terrible épidémie vint les décimer cruellement. On raconte que beaucoup d'entre eux, désespérant de revoir jamais leur patrie, mirent fin à leurs souffrances en s'entretenant les uns les autres. L'obstination américaine triompha de tous ces obstacles; de nouveaux travailleurs furent recrutés à prix d'or, et cette grande entreprise fut enfin terminée.

Actuellement, le chemin de fer rapporte douze pour cent à ses actionnaires; il a donné jusqu'à quarante pour cent. L'État de la Nouvelle Grenade reçoit de la compagnie une indemnité annuelle de 250,000 dollars

(4,342,500 francs). Sur toute la voie les traverses sont en bois de fer venant de Savanilla, port de la Colombie, situé à l'embouchure du rio Magdalena. Ce bois est tellement dur que l'on ne peut y enfoncer un clou qu'après en avoir préalablement percé le trou avec un vilebrequin. C'est le seul qui puisse résister à l'humidité du sol.

Je n'entreprendrai pas la description détaillée de la route de Panama à Colon. Par le chemin de fer, c'est un trajet de quatre heures à travers une forêt vierge. A propos des environs de Rio, j'ai tenté de peindre les splendeurs de la nature tropicale ; je ne reviendrai pas sur ce sujet. La plume, d'ailleurs, est impuissante à retracer de pareils spectacles. Lorsqu'on n'a pas vu la merveilleuse végétation des forêts de l'Amérique équinoxiale, il est impossible de s'en faire une idée.

Au sortir de Panama, la voie traverse une plaine marécageuse, puis, s'élevant graduellement, atteint facilement et sans l'aide d'aucun tunnel le point culminant de la route, qui n'est qu'à 80 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les collines les plus élevées de l'intérieur ne dépassent guère la hauteur de 430 mètres. Les plus beaux bois sont entre les stations de Matatchin et de Mamei, petits villages habités par des nègres et des Indiens. Leurs chétives cabanes, abritées sous de beaux arbres fruitiers, sont faites de bambous fendus et entrelacés ; le toit est couvert avec des roseaux ou des feuilles de bananier. De chaque côté de la voie on a abattu la forêt sur une largeur d'une douzaine de mètres ; cet emplacement est recouvert d'une puissante végétation de *Cannas*, aux feuilles luisantes, aux belles fleurs rouges. Avant d'arriver à Gatun, on traverse le Rio Chagres, sur

un pont de fer long de 200 mètres. Il existe dans les environs de belles plantations de bananiers. Au-delà de Gatun, le chemin de fer franchit un long marécage d'où s'échappent des vapeurs pestilentielles, et, au moyen d'un pont construit sur pilotis, débouche sur l'île de Manzanilla, où se trouve la ville de Colon, que les Américains persistent à nommer Aspinwall, en mémoire d'un négociant de ce nom, l'un des plus forts actionnaires de la Compagnie.

J'ai peu de chose à dire sur la ville même de Panama. Elle renferme environ 45,000 habitants, la plupart Indiens, nègres, mulâtres et métis Espagnols. Parmi les étrangers, les Américains du Nord sont en grande majorité ; il y a aussi une petite colonie chinoise, qui tend de jour en jour à s'accroître. Un fort à demi ruiné, deux vieilles églises de pierres, sont aujourd'hui dans un triste état de dégradation et d'abandon. Sur leurs façades ornementées suinte l'humidité ; l'herbe s'attache aux murailles, les tours crevassées donnent asile à toutes sortes d'arbustes et de plantes grimpantes ; tels sont aujourd'hui les seuls restes de l'antique splendeur espagnole. Au centre même de la ville, il n'est pas rare de voir de hautes murailles disparaissant sous l'épaisse végétation des lianes et des plantes parasites. L'incendie a passé par là, et le propriétaire ruiné n'a pu faire reconstruire sa maison. Sous l'influence d'un climat humide et brûlant, mille plantes diverses ne tardent pas à recouvrir l'emplacement abandonné.

Toute la vie de Panama se concentre sur la place où s'élève le Grand-Hôtel, construction essentiellement américaine. Le rez-de-chaussée de ce vaste établissement est occupé par une grande salle où plusieurs employés,

debout derrière un immense bar, préparent les boissons glacées chères à tout Yankee. L'entrée en est libre ; chacun peut venir y faire la sieste, paresseusement étendu sur un fauteuil à bascule. Sous les arcades stationnent des marchands de journaux, de coquillages, de calebasses et de noix de coco ciselées par les indigènes, et autres menues curiosités. A droite un coiffeur, à gauche une boutique de change ; c'est le rendez-vous général de tous les passagers que, plusieurs fois par semaine, déversent à Panama les steamers du Pacifique et le chemin de fer de Colon.

Les boissons glacées sont excellentes à Panama et à très bon marché ; on en fait une énorme consommation. La bière, le vin et les liqueurs, malgré leur prix élevé, trouvent aussi beaucoup d'amateurs, à en juger par le nombre incalculable de bouteilles cassées que les vagues de la mer roulent sur la grève. Il n'est pas rare de voir dans les jardins des bouteilles employées en guise de bordure ; j'en ai même vu jusque dans les rues, remplaçant le pavé des trottoirs. Les jeux de hasard sont aussi fort en honneur à Panama, si j'en crois certaines enseignes où se détache le mot « roulette » inscrit en gigantesques caractères.

Il existe aussi à Panama un cirque pour les combats de coqs ; mais il n'y en a point pour les courses de taureaux. Ces dernières ont lieu dans les rues de la ville ; ce sont les habitants eux-mêmes qui provoquent et combattent le taureau en amateurs. Rien ne protège le passant paisible contre les attaques de l'animal irrité ; aussi, arrive-t-il souvent des accidents. Dès leur enfance, les habitants de Panamá sont passionnés pour ce genre de divertissement ; j'ai vu des gamins jouer au taureau,

se chargeant réciproquement avec les véritables cornes de l'animal.

Un dimanche, je suivis la foule qui se dirigeait vers le faubourg de Pueblo Nuevo. Sur la pelouse, le long des cases, on a installé des jeux de boules ; plus loin, un cercle se forme autour d'une Indienne qui danse un pas assez risqué, avec un grand diable de mulâtre. Dans l'intérieur d'une cabane, un violon écorche le quadrille de Madame Angot ; des jeunes gens, en manches de chemise, font gravement vis-à-vis à des jeunes filles, très décolletées et surchargées de fleurs, de dentelles et de bijoux. Tout ce monde s'amuse paisiblement. Sauf les costumes et la couleur de la peau, on pourrait se croire à la fête de quelque petit village, au fond de la Bourgogne.

J'avais trouvé chez M. Clément bon gîte et bon accueil ; plein de prévenances pour moi, il me réservait les meilleurs fruits de son jardin, les mangues et les inammeï les plus savoureuses. Ce dernier fruit (*Mammea americana*) a la forme d'une grosse poire ; sa chair rouge, molle et sucrée, en possède aussi le goût, avec cette particularité qu'elle renferme une grosse amande au lieu de pépins. Plusieurs fois par jour, il me faisait ouvrir une noix de coco encore verte, et je buvais avec délice le liquide frais, limpide et légèrement acidulé que ce fruit contient avant qu'il ne soit parvenu à sa maturité.

Ce ne fut donc pas sans regret que, le 4^{er} octobre, je fis mes adieux au Jardin du Paradis et que je quittai la chambre où, chaque matin, de charmants oiseaux-mouches (*Chlorostilbon Portmanni*) venaient rendre visite au calice des fleurs nouvellement écloses pendant la nuit sur les plantes grimpantes qui encadraient mes fenêtres.

J'arrivai à Colon à midi. Le chemin de fer s'arrête en face de l'embarcadère où est amarré le *Saint-Germain*. Un nègre me demande une piastre pour transporter à bord mon petit bagage ; en France, j'en serais quitte pour cinquante centimes. Le bateau ne part qu'à cinq heures du soir, aussitôt après l'arrivée du second train de Panama. J'ai donc plus de temps qu'il ne m'en faut pour visiter Colon et faire un tour sur les roches madréporiques de la plage. La marée basse vient de les laisser à découvert ; j'y recueille de nombreux oursins. Quant à la ville elle n'offre rien de remarquable que la statue colossale, en bronze, de Colomb découvrant l'Amérique. Toutefois, ce groupe, piteusement installé sur un maigre piédestal de brique, fait assez triste figure entre deux flaques d'une eau stagnante et pestilentielle. Deux ou trois milliers de nègres bien portants et d'Américains épuisés par les fièvres forment la population de ce triste village, qui ne doit son importance qu'au port excellent qui l'a fait choisir comme tête de ligne du chemin de fer trans-océanique.

Colon jouit d'une réputation encore plus détestable que celle de Panama, et je la crois méritée. La race nègre, seule, paraît capable de résister aux miasmes putrides engendrés par les marécages voisins. Aussi, c'est sans le moindre regret, cette fois, que je quitte ce sol perfide pour le pont du *Saint-Germain*, où il me semble que déjà je retrouve la France.

Le lendemain nous sommes en pleine mer ; la chaleur est étouffante ; malgré la porte ouverte, malgré la manche adaptée au hublot et qui, toute la nuit, a entretenu un violent courant d'air dans ma cabine, le thermomètre marque 32° à six heures du matin.

Le 3 octobre, la chaleur augmente encore; le thermomètre s'élève à 35°. Nous mouillons à quatre kilomètres d'une côte basse et boisée, au large de Savanilla, à l'embouchure du rio Magdalena. D'énormes requins tournent lentement autour du navire. Un gigantesque hameçon, amorcé d'un quartier de lard, est tendu à leur intention, mais inutilement. Un petit vapeur vient nous amener des passagers. Savanilla est une escale importante; une courte ligne de chemin de fer réunit son port à Barranquilla sur le rio Magdalena que les steamers remontent trois fois par mois, en neuf jours, jusqu'à Honda; de ce point il ne reste plus que deux ou trois jours de voyage à dos de mule pour aller à Santa-Fé de Bogota, capitale de la Colombie.

Dans la soirée nous passons devant la *Sierra-Nevada* de Sainte-Marthe, chaîne de hautes et belles montagnes couvertes de forêts et dont la cime se perd dans les nuages.

Le 4 octobre, nous doublons le cap Gallinas, pointe extrême du continent sud Américain vers le nord. Cinquante jours auparavant, je me trouvais aux confins de la Patagonie, à l'extrémité sud de ce même continent. Ces deux points, situés à peu près sous le même méridien, sont séparés par 66° en latitude. Vers le soir nous perdons de vue la terre ferme. Nous sommes dans les eaux du Venezuela, à l'entrée du golfe de Maracaïbo; au nord on aperçoit l'île d'Oruba.

5 octobre. — Pendant la nuit nous avons dépassé l'île de Curaçao; nous arrivons de bonne heure à Porto Cabello. La ville, adossée à de hautes collines boisées, a fort bon aspect avec ses fortifications, son beau jardin public et ses maisons à demi cachées sous les cocotiers; toutefois, on en dit le séjour excessivement malsain: c'est le port

de Valencia, ville importante située à peu de distance dans l'intérieur.

6 octobre. — Relâche à la Guayra. La ville, peuplée de 8 à 9,000 habitants, s'étend sur le rivage et grimpe sur les flancs d'une haute montagne escarpée. Une route, taillée en zig-zag dans le rocher, conduit à Caracas, capitale du Venezuela. Six heures suffisent à un cavalier pour se rendre dans cette ville, qui grâce à sa situation à 900^m au-dessus de la mer, jouit d'un climat sain et tempéré et d'un printemps presque perpétuel, tandis qu'à la Guayra la population, étouffée par l'ardeur du soleil, est décimée par la fièvre jaune, la dysenterie et autres maladies endémiques. Pendant toute cette journée le thermomètre, à l'ombre et dans un courant d'air, ne s'abaissa pas au-dessous de 34°.

Deux jours après, nous sommes en vue de la Martinique. Nous devons rester trente-six heures à Fort de France, chef-lieu militaire de la colonie, pour y renouveler notre provision de charbon et y attendre la correspondance du paquebot qui dessert l'île de la Trinité et les Guyanes.

Malheureusement je souffrais alors de la fièvre dont j'avais contracté le germe à Colon ; je pouvais à peine marcher et, sous l'influence de la maladie, insensible à tout ce qui se passait autour de moi, je n'aspirais qu'au repos. C'est à peine si j'entrevis la belle promenade des Savanes, au centre de laquelle, sous un bosquet de palmiers, se trouve la statue de l'impératrice Joséphine. Je m'installai le mieux que je pus dans une grande chambre garnie où je parvins à trouver le sommeil, qui me fuyait depuis plusieurs nuits, et je n'en sortis que le lendemain à quatre heures pour me rendre à bord du *Saint-Germain*.

Deux heures plus tard nous mouillons dans la rade de Saint-Pierre, métropole commerciale de la Martinique, ville riche, bien bâtie et plus peuplée que Fort de France. La côte que nous avons longée de fort près, est accidentée, couverte de bois et de belles cultures.

Le lendemain matin, 10 octobre, nous sommes à la Guadeloupe, en face de la Basse-Terre, résidence du gouverneur colonial. La situation de la ville offre quelque ressemblance avec celle d'Evian, sur les bords du lac de Genève; seulement l'admirable nature des tropiques imprime au paysage son cachet particulier.

Au sortir de la rade, nous suivons la côte à une faible distance; elle est plus basse et moins boisée que celle de la Martinique; elle me paraît bien cultivée et offre partout de ravissants points de vue.

Nous arrivons bientôt à Pointe-à-Pitre, port florissant et riche; c'est la ville la plus importante de la Guadeloupe; par son activité commerciale elle rivalise avec Saint-Pierre de la Martinique.

Le même jour, à une heure de l'après-midi, le *Saint-Germain* se met définitivement en route pour la France. Nous avons employé dix jours depuis Colon pour accomplir un trajet de 2,600 kilomètres seulement; il est vrai que nous avons perdu beaucoup de temps aux sept escales de la route. Désormais, nous ne nous arrêterons plus que dans les bassins du port de Saint-Nazaire, dont nous sépare encore une distance de 6,540 kilomètres.

Nous passons entre la Guadeloupe et la petite île de Marie Galante. Pendant longtemps nous apercevons au nord une côte basse qui se termine par une arête de rocs dentelés. Du côté du sud, on distingue encore dans le lointain une terre élevée. Vers six heures, tout a disparu.

Le vaste Océan Atlantique s'ouvre seul devant nous.

Tout le temps qu'avait duré notre navigation dans la mer des Antilles, nous n'avions éprouvé aucun mouvement de roulis ni de tangage ; le *Saint-Germain* semblait naviguer sur un lac. Il n'en fut pas de même durant la seconde partie de la traversée. La mer, sans être absolument mauvaise, ne cessa pourtant jamais d'imprimer des secousses sensibles à notre navire.

Le 12 octobre, nous franchissons le Tropique ; le thermomètre se maintient jour et nuit à 30°. C'est aussi la température de l'eau de mer ; chaque matin, je prends un bain froid et je m'en trouve très bien ; mes accès de fièvre ont disparu.

Le 13 et les jours suivants, nous traversons la mer des Sargasses. De légers fucus jaunâtres flottent à la surface de l'eau ; je m'attendais à les rencontrer par bancs épais, au lieu de les voir ainsi disséminés çà et là.

Le 14, nous trouvons un poisson volant échoué sur le pont. La température s'abaisse d'environ un degré par jour, à mesure que nous montons vers le nord ; le 15, le thermomètre ne marque que 25° ; le 16, 24° ; et le 17, 23°. En même temps, le roulis augmente.

Dans la nuit du 18, on a jeté à la mer le corps d'un jeune soldat d'infanterie de marine, mort la veille de la dysenterie. Pendant la traversée des Antilles en France, le changement de climat, qui se manifeste aux approches du 40° degré de latitude, est souvent fatal aux malades ; les plus gravement atteints succombent ordinairement dans ces parages. Dans la soirée de ce même jour, nous passons assez près de Corvo, petite île faisant partie de l'archipel des Açores. Florès, autre île du même groupe, est à peine visible à droite. La côte occidentale de Corvo

est taillée presque à pic et s'élève, sombre et dénudée, à la hauteur de 750 mètres. On distingue quelques champs cultivés sur le versant oriental, mais aucune habitation n'est en vue.

Des oiseaux au plumage noir suivent notre sillage ; on les appelle vulgairement *Satellites*. Une légende prétend que ce sont les âmes des mauvais capitaines qui, pendant leur existence, ont été durs envers leurs matelots ; après leur mort, ils sont condamnés à escorter les navires sous cette forme.

Le 22 seulement, nous rencontrons quelques bâtiments. Depuis douze jours, c'est-à-dire depuis notre départ des Antilles, nous n'avions pas aperçu une seule voile.

Le jour suivant, le temps est affreux. Nous devons nous trouver dans les parages de Belle-Ile, mais le brouillard empêche de rien distinguer.

A midi, la couleur de l'eau nous indique que nous sommes à l'embouchure de la Loire. Peu après, le pilote arrive ; il est le bienvenu, car personne ne savait au juste où nous nous trouvions. Enfin, à deux heures, nous apercevons un phare sur une île basse, du côté du sud ; bientôt après, nous longeons la côte de Bretagne, couverte de vignes et de peupliers que l'automne a revêtus de ses teintes dorées. A trois heures, nous sommes à Saint-Nazaire.

Ici s'arrêtent naturellement mes notes de voyage.

Ma promenade autour de l'Amérique du Sud, a duré 114 jours, dont 32 passés entièrement à terre, 27 partie sur terre et partie sur mer, et 55 en pleine mer.

En moins de quatre mois, j'ai eu à supporter les climats les plus divers :

Au Sénégal, la chaleur d'un été tropical.

Au Brésil, l'hiver sous la zone torride.

A Montevideo, l'hiver des climats tempérés.

Au détroit de Magellan, l'hiver des pays froids.

Au Chili, le printemps des climats tempérés.

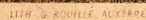
Au Pérou, le printemps sous la zone torride.

A Guayaquil, la saison sèche équatoriale.

A Panama, la saison des pluies.

Enfin, j'ai accompli un trajet total de 34,500 kilomètres, dont 34,800 par mer, et le reste en chemin de fer.

Soc. Mat-1^{er} Semestre 1878





AUXERRE. — IMPRIMERIE DE G. ROUILLÉ.

