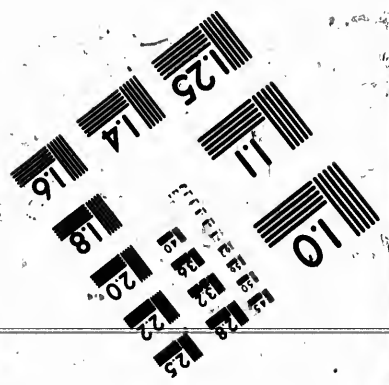
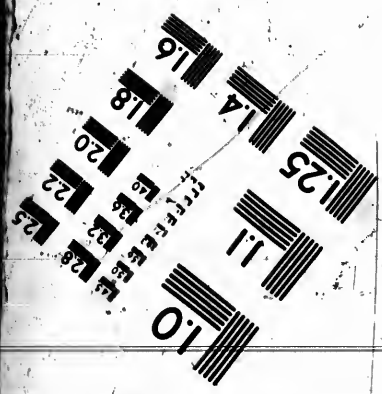
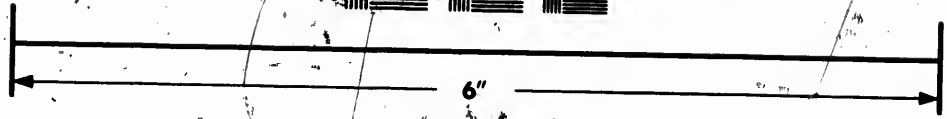
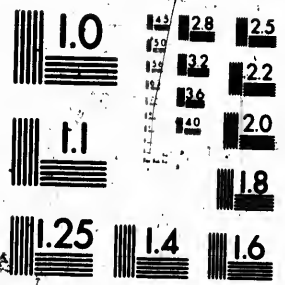


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

1.8
2.0
2.2
2.5
2.8
3.2
3.6
4.0
4.5
5.0
5.6
6.3
7.1
8.0
9.0
10.0
11.2
12.5
14.0
16.0
18.0
20.0
22.5
25.0
28.0
31.5
36.0
40.0
45.0
50.0
56.0
63.0
71.0
80.0
90.0
100.0

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.
(Monographs)**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.
(monographies)**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

10

© 1990

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous:

- Coloured covers/
Couverture de couleur
- Covers damaged/
Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing/
Le titre de couverture manque
- Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure
- Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.

- Coloured pages/
Pages de couleur
- Pages damaged/
Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached/
Pages détachées
- Showthrough/
Transparence
- Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression
- Continuous pagination/
Pagination continue
- Includes index(es)/
Comprend un (des) index
- Title on header taken from:/
Le titre de l'en-tête provient:
- Title page of issue/
Page de titre de la livraison
- Caption of issue/
Titre de départ de la livraison
- Masthead/
Générique (périodiques) de la livraison

Additional comments:/
Commentaires supplémentaires: **Pagination irrégulière: 5-[8], [1]-4, 9-320 p.**

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
					✓						

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

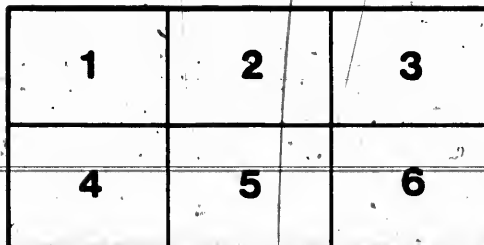
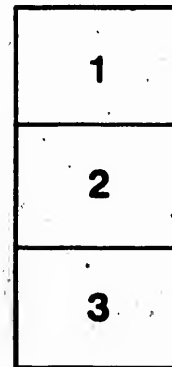
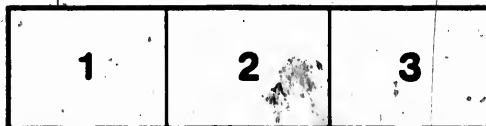
Archives de la Ville de Québec,
Québec, Québec.

The images appearing here are the best quality possible, considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Archives de la Ville de Québec,
Québec, Québec.

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

L

ARC
DE
Province

11874
77

PROMENADES
DANS
LES DEUX AMÉRIQUES



DE

DE L'AM

G. C

PROMENADES
DANS LES
DEUX AMÉRIQUES

1876-1877

AVEC DEUX CARTES ITINÉRAIRES
DE L'AMÉRIQUE DU NORD ET DE L'AMÉRIQUE DU SUD

PAR

EDMOND COTTEAU

Membre de la Société de Géographie de Paris
et du Club Alpin Français

PARIS

G. CHARPENTIER, ÉDITEUR

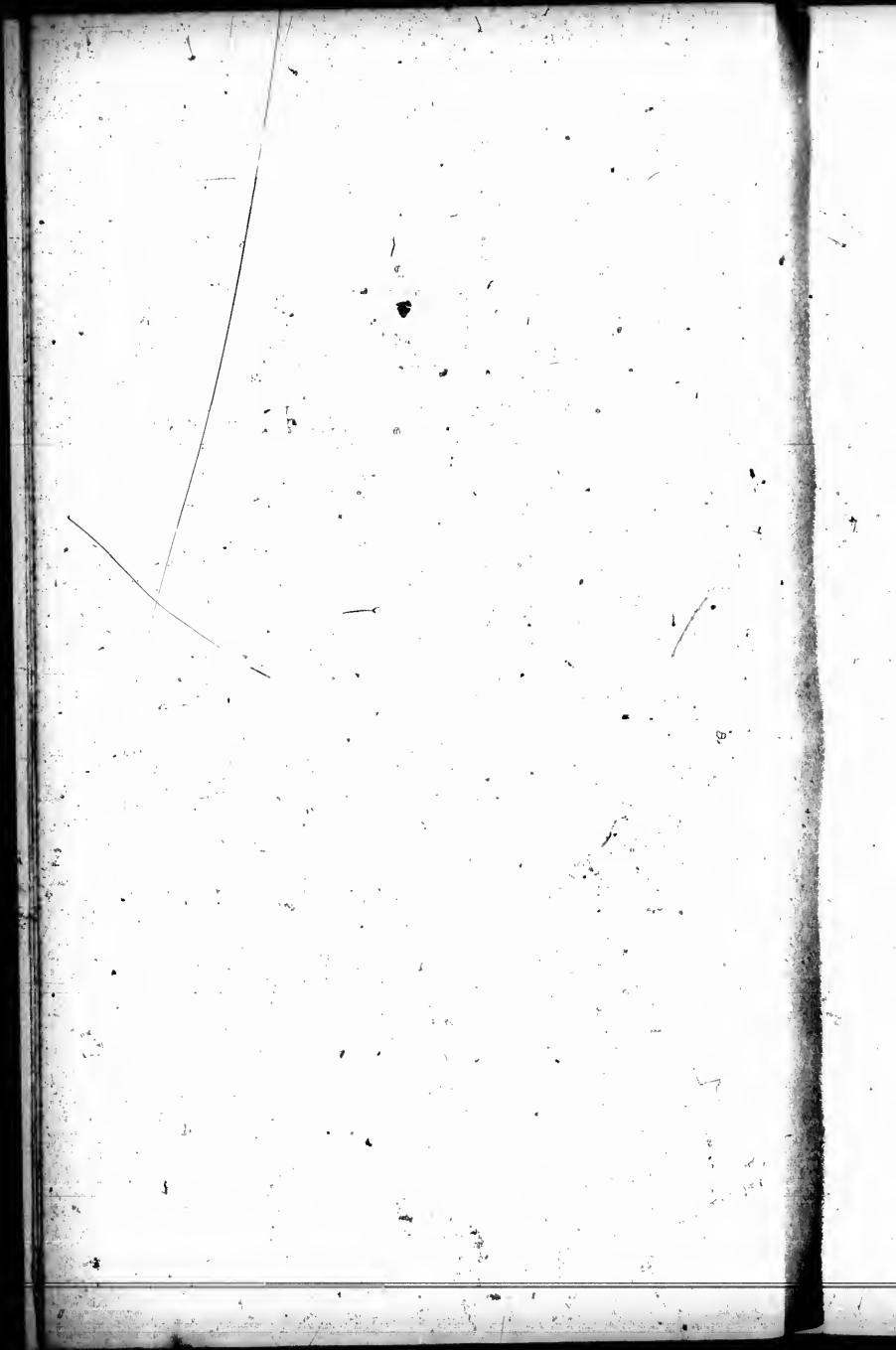
13, RUE DE GRENNELLE-SAINTE-GERMAIN, 13

1880

Tous droits réservés

de mes
Monde j
très int
nous, le
battus d
ou deux
et je suis
regretter

de mes rapides excursions à travers le Nouveau-Monde pouvait contribuer à attirer vers ces contrées intéressantes et encore si peu connues de nous, les touristes las de parcourir les sentiers battus de notre vieille Europe : je le répète, une ou deux semaines en mer sont bien vite passées, et je suis persuadé qu'au retour du voyage, nul ne regrettera de l'avoir entrepris.





ies en soixante jours. Indicateur du Voleur



0

VEGA



10

SIX MILLE LIEUES

EN

SOIXANTE JOURS

Ce v
voyage
riques
mille
Nord),
autour

L'ac
la pul
treinte
présent
sous le
Améri

Je ne
raliste
que en
bien vo
lieux m
plume,

PRÉFACE

Ce volume est la réimpression de deux récits de voyage publiés par la *Société des sciences historiques et naturelles de l'Yonne*. Le premier, *Six mille lieues en soixante jours (Amérique du Nord)*, a paru en 1877, et le second, *Promenade autour de l'Amérique du Sud*, en 1878.

L'accueil sympathique fait à ces deux ouvrages, la publicité spéciale et nécessairement restreinte dont ils ont été l'objet, m'engagent à les présenter de nouveau au public en les réunissant sous le titre de : *Promenades dans les deux Amériques*.

Je ne suis point un savant ; je ne suis ni un naturaliste ni un archéologue ; j'ai parcouru l'Amérique en simple touriste, désireux de tout voir et de bien voir ; et, si ces notes de voyage écrites sur les lieux mêmes, au jour le jour et au courant de la plume, ont quelque mérite, c'est uniquement celui

d'être exactes et de reproduire fidèlement tous les détails qui m'ont frappé, toutes les impressions que j'ai ressenties.

En publiant ce livre, j'ai eu encore un autre but : j'ai voulu montrer combien ces excursions lointaines, si rarement entreprises par nos compatriotes, sont devenues faciles et relativement peu coûteuses. Quelques mois et quelques milliers de francs suffisent pour les mener à bonne fin.

C'est ainsi que, dans mon premier voyage, il m'a fallu seulement deux mois et une somme de trois mille francs pour franchir l'Atlantique, voir les principales villes du Canada, le Niagara et Chicago ; traverser tout le continent américain dans sa plus grande largeur, de l'embouchure du Saint-Laurent aux rivages de l'Océan Pacifique, par les prairies du *Far-West*, les Montagnes Rocheuses, le grand Désert des Etats-Unis et la Sierra-Nevada de Californie ; visiter San-Francisco, le pays des Mormons et la ville du Lac-Salé, les grandes cités de l'Ouest, Washington et ses musées, Philadelphie et l'exposition universelle du *Centennial*, le fleuve Hudson et New-York.

L'année suivante, en cent quatorze jours, et avec une somme qui n'a guère dépassé quatre mille francs, j'ai fait le tour entier de l'Amérique du sud, touchant à Lisbonne et au Sénégal, visi-

tant F
tevidee
le détr
au cœu
retrou
au Pér
enfin,
de l'Ar
Panam
tant le
nos col
On e
nuis et
voyage
pour al
que per
la Man
lement
et dans
bas ass
existe
vastes s
flottant
ivre tr
attend
antes e
nécessa

tant Rio-de-Janeiro avec ses forêts vierges, Montevideo et l'estuaire de la Plata ; puis, franchissant le détroit de Magellan au mois d'août, c'est-à-dire au cœur de l'hiver dans l'hémisphère austral, j'ai retrouvé le printemps au Chili et en Bolivie, l'été au Pérou et dans la république de l'Équateur ; enfin, après avoir longé toute la côte occidentale de l'Amérique du Sud, j'ai traversé l'isthme de Panama et effectué mon retour en Europe en visitant les ports de la Colombie et du Venezuela, et nos colonies des Antilles.

On est généralement porté à s'exagérer les ennuis et les désagréments d'une longue traversée. Le voyageur qui a été un peu trop rudement secoué pour aller de Dieppe à Brighton ou qui n'a trouvé que peu de confortable sur certains paquebots de la Manche ou de la Méditerranée, recule naturellement devant la perspective de faire un long trajet dans de pareilles conditions. Mais il ne se rend pas assez compte de l'immense différence qui existe entre ces petits vapeurs côtiers et les vastes steamers transatlantiques, véritables hôtels flottants où chacun peut s'installer à sa guise et vivre tranquillement, à l'abri des mille soucis qui l'attendent à terre. Que de fois, après de fatigantes excursions, j'ai trouvé à leur bord un repos nécessaire ! Au milieu des distractions continuelles

que vous procurent la société de vos compagnons de voyage, ou bien la contemplation des aspects variés de l'Océan, les heures s'enfuient avec une rapidité telle qu'il m'est souvent arrivé de ne quitter qu'avec regret ces vaillants et beaux navires.

L'appréhension du mal de mer, la crainte d'avoir à supporter une chaleur excessive dans les régions tropicales sont les principaux motifs qui s'opposent aujourd'hui à la vulgarisation des lointains voyages. A ces objections je répondrai que le roulis et le tangage sont bien moins sensibles à bord d'un grand bâtiment et que, du reste, dans les basses latitudes, les mers sont ordinairement calmes. Quant à l'extrême chaleur, elle n'est point à redouter. Jamais, même sous l'équateur, la température n'est étouffante en pleine mer; le thermomètre s'y élève rarement au dessus de 28° centigrades et, presque toujours, une brise délicieuse vient rafraîchir l'atmosphère.

Du reste ces traversées, que l'on s'imagine toujours devoir être si longues, se font bien vite maintenant. Cinq jours et six heures m'ont suffi pour franchir l'Atlantique du Nord, de la côte d'Irlande au détroit de Belle-Ile, entre le Labrador et Terre-Neuve; treize jours après avoir quitté la Guadeloupe, je débarquais à Saint-Nazaire.

En résumé, je m'estimerais heureux si le récit

LOND

Chac
permi
d'août
sion e
ranée.

De C
Matap
lonné
pour r
lointai
naire
tôt le
fait cet

Dans
blié so
1875, L
Lamo

pagnons de
aspects va-
avec une
de ne quit-
x navires.
rainte d'a-
e dans les
motifs qui
n des loin-
drai que le
sensibles à
reste, dans
inairement
n'est point
ur, la tem-
r; le ther-
de 28° cen-
e délicieuse

agine tou-
t bien vite
m'ont suffi
de la côte
de Labrador
ir quitté la
aire.
si le récit

LONDRES. — MANCHESTER. — LIVERPOOL. —
LA TRAVERSEE.

Chaque année, lorsque les circonstances me l'ont permis, j'ai consacré la meilleure partie des mois d'août et de septembre à quelque rapide excursion en Europe ou dans le bassin de la Méditerranée.

De Cadix à Nijni-Novogorod, du cap Nord au cap Matapan, d'Edimbourg au Caire, j'avais déjà sillonné notre vieux continent. Chaque voyage a eu pour résultat de m'inspirer le désir de voir de plus lointaines contrées. Aussi, l'exposition du Centenaire américain à Philadelphie a-t-elle été plutôt le prétexte que le but réel du voyage que j'ai fait cette année en Amérique.

Dans l'excellent recueil *le Tour du Monde* publié sous la direction de M. Charton, a paru, en 1875, le récit d'une excursion au Canada, par M. de Lamothe. L'auteur se félicite, à divers points, de

vue, d'avoir suivi l'itinéraire de la ligne Allan, à la fois plus court et plus pittoresque. Des renseignements précis me furent donnés à l'agence établie à Paris, rue du Quatre-Septembre, et je me décidai à retenir une place de cabine à bord du *Sardinian*, qui devait quitter Liverpool le 31 août 1876, à destination de Québec. Je n'eus qu'à m'applaudir de cette détermination.

Le samedi soir, 26 août, je quittais Paris en vrai touriste, n'ayant pour tout bagage qu'un sac en toile avec ma couverture roulée par-dessus; le tout pouvant se porter facilement sur le dos, à l'aide de bretelles.

J'avais choisi pour me rendre à Londres la route de Dieppe, ayant l'intention de m'arrêter à Brighton pour y visiter l'aquarium récemment installé dans cette ville; j'avais compté sans la grosse mer et sans le Dimanche anglais. Partis à six heures du matin de Dieppe, nous aurions dû arriver à midi à Newhaven; mais nous eûmes trois heures de retard; il n'y avait plus ce jour-là de train en correspondance avec Brighton, et je dus me résigner à me rendre directement à Londres.

C'était la quatrième fois que je visitais l'immense métropole anglaise; je consacrai deux jours entiers à revoir les admirables collections du British Museum et de South Kensington; dans ce dernier établissement, classé avec un ordre parfait, à chaque objet se trouve une note indiquant le sujet, son origine et son histoire, ainsi que la date de son acquisition et même le prix qu'il a coûté.

Tout o
nient

A p
le mus
calca
penda
l'hiver

Une
peine
étouff
pierre
nants
d'une
togram
chasse
murail
attray

Je ne
le mag
tout un
de l'Al
Hall of
tinée à
constru
lienne
sonnes
sement
qui s'é
quator

sur la p
Le 30
gare d

Tout cela rend la visite de ce musée particulièrement intéressante.

A peu de distance de South Kensington se trouve le musée indien, où étaient exposés depuis peu les cadeaux reçus par S. A. le prince de Galles, pendant son récent voyage dans l'Inde, dans l'hiver de 1875-1876.

Une immense galerie au premier étage suffit à peine à les contenir. Ce ne sont que châles, tapis, étoffes d'or et d'argent, broderies constellées de pierres précieuses, armes niellées, perles, diamants, bijoux, ivoires, etc., le tout à profusion et d'une richesse inexprimable. De nombreuses photographies, des portraits de rajahs, des scènes de chasse, des croquis humoristiques tapissent les murailles et ne sont pas la partie la moins attrayante de cette curieuse exposition.

Je ne veux pas quitter Londres sans mentionner le magnifique mausolée du prince Albert, avec tout un peuple de statues en marbre blanc. En face de l'*Albert Memorial*, se trouve le *Royal Albert Hall of arts and sciences*, rotonde immense destinée à des concerts et à des conférences; elle est construite dans le style de la renaissance italienne et peut contenir aisément huit mille personnes. Citons aussi, parmi les récents embellissements de Londres, les beaux quais de la Tamise, qui s'étendent déjà sur une longueur de plus de quatorze kilomètres, tant sur la rive droite que sur la rive gauche du fleuve.

Le 30 août, cinq heures après avoir quitté la gare d'Euston, terminus à Londres du *North*

Western rail way, la grande cité de Manchester n'apparaissait sous un aspect peu séduisant, couverte d'un nuage épais de brouillards et de fumée, d'où émergeaient à perte de vue d'innombrables cheminées d'usines.

Notre train avait conservé une vitesse d'au moins soixante kilomètres à l'heure, avec cinq ou six arrêts d'une minute seulement, sur tout le parcours de plus de trois cents kilomètres.

On traverse d'abord une contrée verdoyante légèrement ondulée, entrecoupée de grasses prairies où paissent de gros moutons. Une heure avant d'arriver à Manchester, le paysage change d'aspect; quelques collines surgissent à droite; le pays se couvre de fabriques et de hauts fourneaux. A Stockport, il y en a aussi loin que la vue peut s'étendre, et cela jusqu'à Manchester, distant d'une douzaine de kilomètres.

Grâce aux tramways qui circulent incessamment dans toutes les directions, j'ai pu, en quelques heures, me faire une idée de cette colossale agglomération de manufactures qui s'appelle Manchester, et où plus de cinq cent mille êtres humains sont condamnés à vivre dans une atmosphère perpétuellement enfumée.

C'est sans le moindre regret que, du haut du viaduc qui traverse la ville de part en part, j'ai jeté un dernier coup d'œil sur ces hautes et noires murailles de briques sales, sur cet amas de fabriques dont les produits se répandent incessamment dans le monde entier. Une heure après, j'arrivais à Liverpool et je me présentais au bureau de la ligne

Allan
relative

Nous
du soir

tion; l

pices. F

ait rag

une pl

l'hôtel.

chervé

moment

tique, j

flexions

ont une

arde da

qui me c

je me di

L'imm

larges p

années e

La vic

mainten

balayée

ner l'ex

Manchester
séduisant,
billards et de
ue d'innom-

vitesses d'au
, avec cinq
, sur tout le
mètres.

verdoyante
grasses prai-
'Une heure
sage change
à droite; le
hauts four-
in que la vue
ster, distant

nt incessam-
ou, en quel-
cette colos-
qui s'appelle
mille êtres
une atmos-

du haut du
en part, j'ai
tes et noires
as de fabri-
ccessamment
es, j'arrivais
au de la ligne

Allan pour y remplir les dernières formalités relatives à mon passage.

Nous sommes au 31 août; c'est à quatre heures du soir que doit avoir lieu le départ du *Sardinian*; la journée s'annonce sous de mauvais auspices. Pendant toute la nuit le vent et la pluie ont fait rage; au jour la tempête redouble de violence; une pluie glaciale et torrentielle me retient à l'hôtel. Sous l'influence de cette inaction forcée, énervé par l'ouragan qui sévit au dehors, et au moment de franchir pour la première fois l'Atlantique, je commence à me laisser aller à des réflexions mélancoliques. Mais les plus longues heures ont une fin. Vers trois heures, sac au dos, je me hâte dans la rue, et luttant contre un vent violent qui me cingle au visage une pluie fine et serrée, je me dirige vers l'embarcadère.

L'immense quai flottant, dont j'avais admiré les larges proportions en 1869, a brûlé il y a quelques années et a été reconstruit plus vaste encore.

La violence du vent est telle que j'ai peine à me maintenir en équilibre sur cette surface librement balayée par la tempête. Enfin, je parviens à gagner l'endroit où est amarré le petit vapeur qui doit me transporter au *Sardinian*, que sa grandeur retient loin du rivage. Les flots jaunâtres de la mersey balancent terriblement notre frêle bateau encombré de bagages et de passagers. Chassé par la pluie, je descends au salon, où je constate que le mal de mer a déjà fait de nombreuses victimes. Vers quatre heures, nous quittons le pier, et cinq minutes après, nous accostons le *Sardinian*,

dont les flots agités sont impuissants à soulever l'énorme masse, tandis que notre petit vapeur, semblable à la mouche du coche, s'agite follement le long de ses vastes flancs. Les derniers adieux, abrégés par la pluie qui ne cesse de tomber par torrents, s'échangent entre les passagers; leurs familles et leurs amis qui regagnent le rivage. Pendant quelques minutes, encore on voit les mouchoirs s'agiter de part et d'autre; puis notre colosse se met lentement en route, et le dernier lien qui nous rattachait à la terre est rompu. Bientôt après la cloche du dîner nous appelle à la salle à manger; heureuse diversion qui vient couper court à l'émotion du départ et des adieux.

Nous sommes au grand complet; et, par suite malgré les vastes proportions du salon, très gênés à table. Quand je remonte sur le pont, Liverpool a depuis longtemps disparu: nous sommes toujours dans la Mersey, dont les eaux salées et bourbeuses sont fort agitées, et nous ne tardons pas à mettre en panne pour attendre la marée qui permettra de franchir les dernières passes conduisant à mer d'Irlande. Il fait nuit et la pluie ne cesse pas; je me réfugie dans le salon des fumeurs « smoking room » sur le pont. Vers neuf heures, *Sarda* met en marche, et peu de temps après commence à danser sérieusement; ce qui m'indique clairement que nous en avons fini avec la Mersey et que nous avons atteint la pleine mer.

Quelques passagers tiennent bon; je suis le nombre; mais tout à coup, une vague énorme layant le pont et, pénétrant par la porte ouverte

notre
retra
que je p
Les os
continu
se brise
temps é
pour me
passer u
pen à po
bruit all
Je ne
tant sur
était rel
et le sol
Penda
Man; m
du Nor
lande; a
terres de
longeons
côtes irla
Vers dix
laisant a
que s'éte
lle de
des G
in pro
es po
les u
résent
est un

ts à soulever
petit vapeur.
ite follement
nars adieux.
e tonner par
ragers; leur
nt le rivage
voit les mou-
suis notre co-
et le dernie
e est rompu
is appelle à
qui vient cou-
es adieux.

et, par suite
on, très gêne
ont, Liverpool
mmes toujours
s et bourbeuse
s pas à mett
e qui perme
conduisant à
ie ne cesse pa
eurs « smoki
neuf heures,
t peu de tem
sement; ce
avons fini at
nt la pleine m
on; je suis
gue énorme
a porte ouve

notre chambre, nous inonde complètement; de
la retraite générale. Je me réfugie dans la cabine
que je partage, moi troisième, avec deux Anglais.

Les oscillations invraisemblables, le craquement
continu des ais du navire, le fracas des vagues qui
se brisent sur ses flancs me tiennent quelque
temps éveillé. Mais ce concert n'était pas nouveau
pour moi; je finis par m'endormir et même par
passer une assez bonne nuit. Il me semblait que
peu à peu le mouvement se ralentissait et que le
bruit allait en s'affaiblissant.

Je ne me trompais pas; le lendemain, en mon-
tant sur le pont, je vis avec plaisir que la mer
était relativement tranquille. Le temps était doux
et le soleil levant promettait une belle journée.

Pendant la nuit nous avons dépassé l'île de
Man; maintenant nous naviguons par le travers
du North-Channel qui sépare l'Écosse de l'Ir-
lande; au loin à droite on aperçoit les hautes
terres de la presqu'île de Cantire, tandis que nous
longeons à gauche, à quelques millés au large, les
côtes irlandaises, au nord du golfe de Belfast.
Vers dix heures, nous passons tout près de terre,
laissant au nord la petite île de Ruthlin. C'est là
que s'étend, le long de la côte irlandaise, sur une
étendue de plusieurs kilomètres, la fameuse *Chaus-
sée des Géants*. Cette curiosité naturelle consiste
en un promontoire formé par d'innombrables co-
lombes polygonales de basalte, exactement adap-
tées les unes aux autres, et dont l'assemblage
représente de loin tantôt une vaste fortification,
tantôt un gigantesque escalier.

Vers midi, nous pénétrons dans le fiord de Londonderry. On s'arrête à cinq cents mètres du rivage, en face du petit bourg de Moville, que domine un vieux château ruiné, indiqué sur la carte sous le nom de Greencastle. La campagne est boisée et paraît fort jolie, parsemée de nombreuses maisons de paysans et divisée en champs bordés de haies vives, comme en Bretagne; çà et là sur le rivage d'élégantes villas à moitié cachées sous les grands arbres.

C'est ici que nous devons prendre les dernières dépêches pour l'Amérique. Nous attendons la malle de Londres, en retard à cause de la tempête d'hier, et qui n'arrivera que fort avant dans la soirée. Profitons de cette circonstance pour faire connaissance avec notre navire et aussi avec ses habitants.

Le *Sardinian*, capitaine Dutton, est le plus grand navire de la ligne Allan; c'est aussi l'un des meilleurs marcheurs; il jauge 4,376 tonneaux. Sa longueur est de 450 pieds, sa largeur de 45 seulement. Son excessive longueur le rend susceptible d'une grande vitesse, mais au détriment de la stabilité. Le pont est entièrement de plain pied; grand avantage pour les amateurs de promenade qui peuvent faire presque deux cents pas de l'arrière à l'avant. La machine, dont je n'ai pu savoir exactement la force réelle, est construite d'après un nouveau système, qui permet d'utiliser la totalité du calorique produit, tout en économisant notablement le combustible. Lorsque le vent est favorable, les voiles sont déployées et nous filons

jusqu'
700
14 no
mille

Un
de sa
bâtim
de cal
deux
bines
tion,
la tab
classe
bres
des p
des p
chauf

Les
trente
Deux
moi
autres
nadier
çais. I
des Ca
et du
de la
glais.
anglai
lance
rensei
que j'a

jusqu'à 15 nœuds 1/2 à l'heure (28 kilomètres 700 mètres). Notre vitesse moyenne a été de 14 nœuds 1/2, soit 27 kilomètres. Le nœud égale le mille marin qui est de 1,851 mètres 8.

Un large escalier conduit au salon qui sert aussi de salle à manger et occupe tout l'arrière du bâtiment. Au dessous se trouvent une vingtaine de cabines de première classe. A la suite du salon, deux longs couloirs donnent accès aux autres cabines, divisées en trois catégories selon leur position, mais donnant aux passagers un droit égal à la table et au salon. Puis viennent les cabines de classe intermédiaire ou deuxième classe, les chambres des officiers, des mécaniciens, de l'employé des postes, etc., etc. A l'avant sont les dortoirs des passagers de pont (*steerage*), les cadres des chauffeurs et des matelots.

Les passagers de cabine sont au nombre de cent trente-quatre, y compris une douzaine d'enfants. Deux Autrichiens, un Allemand, un Américain et moi représentons l'élément étranger. Tous nos autres compagnons de voyage sont Anglais ou Canadiens. La plupart de ces derniers parlent français. Du reste le français est la langue maternelle des Canadiens originaires de Montréal, de Québec et du bas Saint-Laurent. Ceux du Haut-Canada et de la région des lacs ne parlent guère que l'anglais. Mais tous, Canadiens français et Canadiens anglais, m'ont témoigné la plus grande bienveillance et se sont empressés de me donner tous les renseignements que je leur demandais sur le pays que j'allais visiter.

La malle de Londres n'est arrivée qu'à onze heures du soir ; on a chargé à bord du *Sardinian* une cinquantaine de gros sacs de dépêches, et nous avons été enfin libres de partir.

Je transcris ici quelques notes prises au jour le jour pendant ma traversée de l'Atlantique :

Samedi, 2 septembre. — Nous avons roulé toute la nuit et nous roulons encore d'une façon remarquable. Cependant le soleil brille, le temps est beau ; mais la mer est toujours très forte et je ne puis écrire que difficilement. Rien en vue depuis ce matin ; quelques grands oiseaux suivent notre sillage. Dans la soirée, le tangage cesse ; le roulis seul se maintient. — Belle nuit éclairée par la pleine lune.

Dimanche, 3 septembre. — Le temps, qui était assez beau ce matin, devient fort mauvais dans l'après-midi. Le service religieux a été célébré au salon ; c'est le capitaine qui a fait la lecture de la Bible. Le soir, à huit heures, il y a eu encore office avec cantiques ; jusqu'à dix heures, malgré le roulis, le piano a accompagné les chants sacrés. Avant de regagner ma cabine, je suis allé faire un tour sur le pont. Nous marchons toute voilure déployée, ce qui fait très bon effet au clair de la lune. De plus, nous devons faire ainsi beaucoup de chemin.

Lundi, 4 septembre. — Je ne me trompais pas : voici le point affiché à midi au salon. — Latitude $56^{\circ} 46'$, longitude $31^{\circ} 46'$. Nombre de milles parcourus depuis la veille, 350. Total depuis Morville, 1035. — Notre vitesse moyenne dépasse

14 nœuds
faisant
Londres
midi. L
quatre
plus q
sulte
jour, u
mier c
Nou
Si nou
est ce
réalité
min es
pour
nord.

Ce m
sépare
côte d
point
et l'Ar
oppos
mètre

Man
a succ
nous s
à cen
sud du
voyon
rition
Je r
que, c

14 nœuds $1/2$ à l'heure. C'est un résultat très satisfaisant. Ma montre que j'ai laissée à l'heure de Londres marque deux heures ; à bord, il n'est que midi. Nos journées sont donc en réalité de vingt-quatre heures et demie. Au retour, elles ne seront plus que de vingt-trois heures et demie. Il en résulte ceci : qu'à vitesse égale, on parcourt, par jour, un plus grand nombre de milles dans le premier cas que dans le second.

Nous nous sommes élevés au nord de plus de 2° . Si nous avions toujours suivi le 54° parallèle qui est celui du nord de l'Irlande, nous aurions, en réalité, tracé une ligne courbe ; le plus court chemin est celui qui passe par le grand cercle, et c'est pour le rejoindre que nous avons fait route au nord.

Ce matin, nous avons franchi la ligne idéale qui sépare l'Atlantique en deux parties égales de la côte d'Irlande au détroit de Belle-Ile. C'est le point le plus resserré de cette mer entre l'Europe et l'Amérique ; la distance entre les deux côtes opposées n'est, à cette latitude, que de 3,600 kilomètres.

Mardi, 5 septembre. — Au froid piquant d'hier a succédé une température plus douce. Cependant nous sommes par le travers du détroit de Davis, et à cent lieues seulement du cap Farewell, pointe sud du Groënland. Le roulis est moins violent. Aussi voyons-nous de nouveaux visages faire leur apparition à la salle à manger.

Je n'ai encore rien dit des repas du bord, bien que, dans une traversée aussi longue que celle de

L'Atlantique, la table joue un rôle assez important. A huit heures et demie, déjeuner ; à deux heures, lunch ; à six heures, dîner ; à dix heures, thé. La cuisine, en général, est peu variée, les volailles sèches et dures, la pâtisserie lourde. Lorsque le temps est beau et que le personnel des passagers est à peu près complet, le service est mal fait. Obtenir du pain est toujours chose difficile. Cependant les garçons, rangés en ordre de bataille, obéissent militairement au son d'un timbre parti du buffet élevé ou trône le *stewart* ; chaque plat est apporté, découvert, et enlevé simultanément par une douzaine de bras. Mais le service n'en va pas mieux pour cela, surtout lorsque, comme moi, le patient n'a pour se faire entendre qu'un vocabulaire restreint de mauvais anglais.

Toutefois, je remarque que le garçon préposé à mon service et qui ne savait pas un mot de français au début du voyage, fait journellement de notables progrès dans la pratique de cette langue. Aurait-il, par hasard, mis la main sur un manuel anglo-français oublié par moi, un soir, sur la table du salon, et que je n'ai jamais pu retrouver ?

Les passagers de troisième classe sont peu nombreux. Parmi eux se trouvent un Belge et deux Francs-Comtois, qui s'expatrient sans trop savoir pourquoi, et n'ont, sur l'Amérique en général et le Canada en particulier, que des notions fort confuses. Un jeune Parisien, ouvrier mécanicien, retourne au Canada, qu'il a quitté l'année dernière, après un séjour de trois années. Ce jeune homme, qui me paraît bien connaître le pays, me

dépei
tains

Je

passa

son p

nada.

à Sar

Phili

revie

Pour

lui su

jene

gner

afflic

à dix

de la

aven

chaq

on a

tique

et la

M

sple

com

mal

beau

Le p

cons

disq

trac

lan

plac

dépeint sous d'assez tristes couleurs le rôle de certains de nos compatriotes à l'étranger.

Je me promène souvent avec un brave Danois, passager de seconde classe, et qui entreprend, pour son plaisir, le tour du monde. Il visitera le Canada, l'Exposition de Philadelphie, s'embarquera à San-Francisco pour le Japon, ira en Chine, aux Philippines, aux Moluques, traversera l'Inde et reviendra chez lui par Suez et Constantinople. Pour ce grand tour, huit mois et dix mille francs lui suffiront ; comme moi, il voyage sans bagages ; je ne lui cache pas le désir que j'aurais de l'accompagner. — Notre capitaine est très pieux ; il a fait afficher au salon que, chaque soir, de huit heures à dix heures, il y aurait, dans sa cabine, lecture de la Bible et conférence religieuse. Je m'y suis aventuré aujourd'hui ; on m'a donné une Bible et chaque assistant a lu son verset à la ronde ; puis on a discuté et commenté le sens réel et mystique de chaque verset. Un des assistants a prêché et la séance s'est terminée par des cantiques.

Mercredi, 6 septembre. — Ce matin, temps splendide. C'est la plus belle journée depuis le commencement du voyage. Personne n'est plus malade et le temps se passe fort gaiement. On joue beaucoup sur le pont au *shuffle board* et au *quoit*. Le premier de ces jeux est assez intéressant ; il consiste à pousser, à l'aide de longs manches, des disques de bois dans certains carrés numérotés tracés à la craie. Chaque joueur a deux palets à lancer ; toute l'adresse du jeu consiste à se bien placer et à déloger les disques de l'adversaire.

Le *quoit* est plus simple; il s'agit d'enfiler dans un petit bâton placé verticalement des rondelles de cordes lancées à la main. De fort graves personnages et de jeunes miss se livrent avec entrain à ces distractions, tandis que les ladies, tout enveloppées de fourrures et à demi couchées dans de larges fauteuils à bascule, viennent, pour la première fois, respirer sur le pont l'air vivifiant de l'Océan.

Dans la *smoking room* on organise une loterie sur le nombre de milles qui sera affiché au salon. Chaque billet coûte un schelling, mais doit être remis aux enchères par son propriétaire qui verse à la caisse commune la moitié du prix de vente. C'est ainsi que le numéro gagnant se trouve mis en possession d'une poule de huit à dix livres sterling. De là, au repas du soir, une large distribution de champagne aux frais de celui que la fortune a favorisé.

L'événement de la journée a été le passage, à peu de distance, d'un grand steamer de la ligne *Dominion*, se rendant de Québec à Glasgow. Sauf deux voiliers aperçus le premier jour, c'est le premier navire que nous rencontrons sur notre route et ce sera probablement le seul; car la voie du nord est peu fréquentée. Toutes les autres lignes de steamers ont leur itinéraire fixé au sud des bancs de Terre-Neuve.

Sous l'influence du beau temps, on devient plus communicatif. Je m'aperçois que la plupart de mes compagnons de voyage parlent français; j'en profite pour faire de nouvelles connaissances et

obten
trées
nom
après
billet
Lond
géné
l'exp
prop
rever

Ce
lièr
moin

Qu
de no
rées
est tr
aper
excep
lards
parag

Le
seme
gentl
norm
glais.
aux
d'exp
pas
confi
des a
La

obtenir de nombreux renseignements sur les contrées que je me propose de visiter. Un certain nombre de Canadiens regagnent leurs foyers, après une tournée de plaisir en Europe; munis de billets circulaires de l'agence Cook, ils ont visité Londres, Paris, la Suisse et le nord de l'Italie. En général, les passagers anglais ont pour objectif l'exposition de Philadelphie; de là quelques-uns se proposent de pousser j'usqu'à San-Francisco et de revenir en Europe par le Japon, la Chine et l'Inde.

Ce voyage de circumnavigation leur est particulièrement facile; partout ils seront chez eux ou du moins dans des pays où domine la langue anglaise.

Quelques mois plus tôt, nous aurions rencontré de nombreux icebergs descendant en troupes serrées des glaciers du Groënland. Mais la saison est trop avancée et nous avons peu de chance d'en apercevoir. D'autre part, nous avons un temps exceptionnellement favorable, exempt des brouillards qui règnent presque constamment dans ces parages.

Le soir, au salon, on organise, comme divertissement, un procès burlesque. De respectables gentlemen ne dédaignent pas de s'affubler d'énormes perruques, à la mode des magistrats anglais. Ce doit être fort drôle, si je m'en rapporte aux rires du public. Malheureusement, mon peu d'expérience de la langue anglaise ne me permet pas de saisir les finesses de dialogue et c'est de confiance que j'applaudis à l'éloquence grotesque des avocats et aux plaisanteries des témoins.

La veille nous avons eu un concert auquel

avaient été conviés deux Irlandais, passagers de pont, qui ont joué sur l'accordéon et le flageolet de jolis airs de leur pays. Cette soirée s'était terminée par l'expulsion d'un Allemand qui, excité par de copieuses libations et ne trouvant pas à son goût certaine scène comique chantée en patois tudesque, avait, à plusieurs reprises, témoigné de sa mauvaise humeur par des grognements significatifs.

Jeudi, 7 septembre. — Ce matin, à cinq heures, par une nuit noire et une pluie torrentielle, on a reconnu Belle-Ile, à l'entrée du détroit du même nom, qui sépare le Labrador de l'île de Terre-Neuve. Nous avons donc franchi toute l'Atlantique en cinq jours et six heures.

Ceux qui ont eu la bonne fortune de se trouver sur le pont, au lever du jour, ont pu voir, outre des masses de glaçons échoués sur le rivage, deux grands icebergs flottants plus gros que notre navire et beaucoup d'autres plus petits aux alentours; à droite, la côte basse du Labrador; à gauche, les hautes montagnes de Terre-Neuve, à moitié cachées par le brouillard.

Une heure après, lorsque je parus sur le pont, rien n'était plus en vue. Le détroit n'était pas encore franchi, mais une pluie fine et serrée, jointe à un brouillard épais, hôte habituel de ces tristes et froids parages, me dérobaient la vue des côtes.

Ce n'est que vers neuf heures et demie que j'ai salué, pour la première fois entré deux nuages et à deux milles environ, dans la direction du nord,

la terr
profla
peu de
En mê
fique
termin
haute
lume a
masse
bloc de
mètres
que, le
que je

Tout
Cepend
viguon
l'estuai
Neuve

A tab
gairém
là. Nou
vent et
que nul
le plus
vers le
longues

Ce so
quelque
le quad

Vend
mais il
tout son

la terre américaine. C'était le Labrador qui se profilait en côte basse et sombre et disparaissait, peu de minutes après, dans le brouillard opaque. En même temps, à un mille vers le sud, un magnifique iceberg se présentait à nos regards. Il se terminait en deux pointes acérées dont la plus haute dépassait les mâts de notre navire. Son volume apparent n'étant que la septième partie de la masse totale, nous avons donc sous les yeux un bloc de glace d'une épaisseur d'environ trois cents mètres. Je fus d'autant plus satisfait de l'apercevoir que, le matin, j'avais laissé échapper une occasion que je n'espérais plus retrouver.

Toute la journée le mauvais temps persiste. Cependant la mer est tranquille. En effet, nous naviguons dans un vaste bassin intérieur formé par l'estuaire du Saint-Laurent, le Labrador, Terre-Neuve et les côtes du Nouveau-Brunswick.

A table, on a enlevé les tringles de sûreté, vulgairement « les violons, » indispensables jusque-là. Nous filons toujours nos 14 nœuds 1/2, malgré vent et brouillard. Cependant le roulis est presque nul, et c'est la trépidation de l'hélice qui gêne le plus pour écrire. Nous redescendons rapidement vers le sud; aussi les journées sont-elles moins longues. Tout de suite après dîner il fait nuit close.

Ce soir, il y a eu bal au salon. On a déplacé quelques tables et la jeunesse *flirtante* a exécuté le quadrille des *Lanciers*.

Vendredi, 8 septembre. — La pluie a cessé; mais il fait froid, et, bien que le soleil brille de tout son éclat, le thermomètre ne s'élève pas au-

dessus de 7°. Notre route passe au sud de l'île d'Anticosti, longue terre basse que nous apercevons dans le lointain. Le chenal du nord nous offrirait une voie plus courte; mais il est étroit, semé de dangereux récifs et de bas fonds, et presque impraticable aux gros navires. Aussi est-il à peu près abandonné par la navigation.

Bientôt se dressent à l'horizon les hautes falaises du cap Gaspé, pointe extrême de la presqu'île, située au sud de l'embouchure du Saint-Laurent. Dans les eaux de notre navire se joue une baleine, dont le passage est signalé par des jets intermittents de vapeur d'eau.

Nous sommes à peine à un kilomètre de terre; nous passons, souvent à portée de la voix, près de petites barques montées par deux hommes qui se livrent à la pêche de la morue, fort abondante sur ces rivages. Ces braves gens salués par nous, répondent en français. Dans toute la région du Saint-Laurent inférieur, le français est la langue maternelle des habitants qui, pour la plupart, dans les villages, ne savent pas un mot d'anglais.

Au fond des anses on aperçoit de petits hameaux et quelques champs cultivés aux alentours. Puis la forêt reprend son empire. De noirs sapins couvrent les montagnes, s'étagent sur les collines et descendent jusqu'au rivage. Beaucoup sont morts de vieillesse, mais on les voit encore debout, dépourvus de leur écorce et semblables à de grands spectres blancs. D'autres jonchent le sol où ils pourrissent lentement. Une partie de ces bois abandonnés est entraînée dans la mer qui les re-

jette in
un ama
sâtres.
vienne
les son
ours so
pas de
n'a pas
sibles e
puisse é
Toute
nous le
fleuve s
Vers
c'était u
j'ai été
des îles
de form
rence d
Dans
splendi
pect. dé
lantes d
dans l'es
colores,
froid, no
fort ava
Same
avons d
ques pas
wick et
chemin

sud de l'île nous apercevoir le nord nous offre un isthme étroit, étendu, et presqu'entièrement couvert de glace. Aussi est-il très dangereux.

Les falaises sont très hautes, et la presque totalité de l'île est couverte de neige. Le capitaine Laurent a vu une baleine, et nous avons eu des intermittents de glace.

Le rivage de terre; les rochers, près de nous, ont des formes qui se reflètent dans l'eau. La région du nord est couverte de glace et la langue de terre qui s'étend vers le sud est couverte de glace.

Les hameaux sont très nombreux. Puis nous avons vu des sapins couverts de neige, des collines et des vallées qui sont mortes de la glace. Les grands arbres sont morts, et les petits arbres sont déformés. Les grands arbres sont morts, et les petits arbres sont déformés. Les grands arbres sont morts, et les petits arbres sont déformés.

On jette incessamment sur le rivage où ils forment un amas inextricable de troncs dépouillés et grisâtres. Vers la fin de la journée les montagnes deviennent plus élevées; l'immense forêt en couvre les sommets les plus reculés. On me dit que les ours sont fort nombreux dans cette région; je n'ai pas de peine à le croire, car la hache du bûcheron n'a pas encore pénétré dans ces retraites inaccessibles et le pays est trop froid pour que la forêt puisse être remplacée par des cultures productives.

Toute la journée le beau temps se maintient et nous longeons ainsi la rive sud de l'immense fleuve sans jamais apercevoir le rivage opposé.

Vers cinq heures, on a cru l'entrevoir; mais c'était un effet de mirage semblable à celui dont j'ai été témoin en 1869, dans le West-Fiord, près des îles Loffoden. Cette côte fantastique changeait de forme à tout moment et prenait parfois l'apparence d'un pont gigantesque jeté sur la mer.

Dans la soirée, nous avons eu le spectacle d'une splendide aurore boréale. Variant sans cesse d'aspect, déployant à l'horizon ses draperies étincelantes de blancheur et dardant continuellement dans l'espace de merveilleuses irradiations multicolores, cet intéressant phénomène, malgré le froid, nous a retenus sur le pont jusqu'à une heure fort avancée de la nuit.

Samedi, 9 septembre. — Dans la nuit nous avons débarqué les dépêches à Rimouski. Quelques passagers, à destination du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse sont partis par le chemin de fer, qui, de Québec, passant à Rimouski

vient aboutir à Halifax, et dessert les provinces orientales du Dominion.

Maintenant nous défilons entre les deux rives du Saint-Laurent, large en cet endroit de quinze à vingt kilomètres. Nous avons dépassé l'embouchure de la célèbre et pittoresque rivière Saguenay qui sort du lac Saint-Jean et vient apporter au Saint-Laurent le tribut des eaux de la vaste et froide contrée avoisinant la baie d'Hudson.

Le pays devient de plus en plus fertile et peuplé; çà et là se montrent de coquettes églises aux brillants clochers. Le fleuve est semé d'îles et d'îlots. Bientôt apparaît l'île d'Orléans, longue de trente kilomètres et divisée en champs réguliers. Chaque cultivateur a bâti sa demeure sur sa propriété. Presque toujours la maison est construite à une centaine de pas du fleuve dont la berge doucement inclinée a été convertie en jardin ou en verger. C'est un village long de sept lieues que nous côtoyons à toute vapeur.

A l'extrémité de l'île on aperçoit à un tournant la chute formée par le Montmorency, large rivière qui se précipite d'un seul bond dans le Saint-Laurent, d'une hauteur de quatre-vingts mètres. Malgré l'éloignement, nous la voyons fort bien du bateau. On me raconte que, pendant les rigoureux hivers de ce pays, il se forme au pied de la cascade un énorme cône de neige et de glace. On y vient alors de Québec en partie de plaisir. Des courses de traîneaux s'organisent aux alentours, et la jeunesse canadienne s'amuse à se laisser glisser le long des parois du cône glacé.

Bien
un ro
breux
de fer
pect
la viei
Le b
sage à
imposa
amarré
ville.

Notre
demi no
(4,910
d'Irlande

Au de
a porté
de son r
est bou
pitié me
nent à b
je touch

Quelq
omnibus
Saint-La

deux rives
it de quinze
sé l'embou-
rière Sagüe-
ent apporter
la vaste et
dson.

le et peuplé;
es aux bril-
es et d'îlots.
e de trente
ers. Chaque
a propriété.
uite à unè
erge douce-
n ou en ver-
es que nous

tournant la
e rivière qui
nt-Laurent,
res. Malgré
du bateau.
eux hivers
cascade un
vient alors
ses de traî-
la jeunesse
le long des

Bientôt après, Québec nous apparaît perchée sur un rocher au bord du Saint-Laurent. Ses nombreux clochers aux tuiles métalliques, ses toitures de fer blanc étincelant au soleil, lui donnent l'aspect d'une ville russe. Il me semblait^a revoir la vieille cité de Nijni dominant le cours du Volga.

Le brave *Sardinian* se fraye lentement un passage à travers une foule de navires que sa masse imposante paraît écraser; à midi, nous sommes amarrés à la pointe Lévy, sur la rive opposée à la ville.

Notre traversée est terminée. En sept jours et demi nous avons franchi la distance de 2,650 milles (4,910 kilomètres) qui nous sépare de la côte d'Irlande.

Au déjeuner, à la suite de plusieurs speeches, on a porté un toast à la santé du capitaine Dutton et de son navire. Rien ne me retient plus; mon sac est bouclé; et, le premier de tous, prenant en pitié mes compagnons que leurs bagages retiennent à bord, je franchis la passerelle vacillante et je touche enfin du pied le sol de l'Amérique.

Quelques minutes après je suis à bord du bateau omnibus qui fait la navette entre les deux rives du Saint-Laurent.

LE CANADA. — QUÉBEC. — MONTRÉAL. — LE
 SAINT-LAURENT. — LES RAPIDES. — LES
 MILLE ILES. — LE LAC ONTARIO. —
 TORONTO.

Québec

(a) Québec (les Anglais prononcent Couébec) se di-
 vise en haute et basse ville. Je ne dirai que peu de
 mots de la basse ville, qui s'étend le long du rivage
 et se compose de quartiers commerçants et popu-
 laires. J'ai hâte de gravir le rocher escarpé que
 couronne la haute ville, à une hauteur de plus de
 cent mètres au dessus du fleuve.

L'ensemble de la cité représente un triangle dont
 la base serait formée par la plaine d'Abraham, et
 les deux autres côtés par le Saint-Laurent et la
 rivière Saint-Charles. De la terrasse qui sert de
 promenade et se termine par un précipice de
 soixante-dix mètres de profondeur, la vue est ma-
 gnifique. On domine le port et ses nombreux

navires, la ville basse et ses vastes chantiers de construction. Plus loin, sillonnée par l'immense nappe de Saint-Laurent, qui contourne l'île d'Orléans, s'étend une campagne verdoyante, parsemée d'élégantes villas et de blanches maisons, jusqu'aux confins de l'horizon borné par de hautes collines brumeuses.

Près de là, dans le jardin botanique, se dresse le monument élevé aux généraux Wolf et Montcalm, au vainqueur et au vaincu, morts tous deux au service de leur patrie. Une inscription touchante perpétue le souvenir glorieux de ces héros ennemis, réconciliés par la postérité. Au-dessus du jardin se déploient les immenses fortifications de la citadelle, qui font de Québec le Gibraltar de l'Amérique et l'une des plus fortes places de guerre du monde entier.

Les monuments de Québec n'offrent rien de bien remarquable pour un touriste européen; citons cependant le château de Saint-Louis, résidence du gouverneur, la cathédrale catholique, l'église épiscopale, surmontée d'une élégante flèche recouverte en étain, le palais de justice, le collège et les casernes. Les rues de la ville sont généralement étroites et bordées de trottoirs en bois assez mal entretenus. Le pavage laisse beaucoup à désirer; une boue noire et épaisse envahit l'espace réservé aux voitures, ce qui complète la ressemblance avec les villes russes. Certaines rues sont entièrement pavées en bois, mais ne sont guère plus propres; quelques ruelles sont formées d'escaliers que bordent de sombres masures.

Québec renferme 65,000 habitants. L'élément français y est en grande majorité; cependant, la plupart des enseignes sont en anglais. Les magasins sont petits, semblables à ceux d'une ville de province en France. Je n'y ai vu rien à noter si ce n'est quelques riches fourrures et de jolis bibelots en plumes et en écorce brodée, travail des Indiens du pays.

Québec est une de ces villes où l'on arrive avec plaisir et que l'on ne peut quitter sans regret. Son admirable situation, les nombreuses et intéressantes excursions que l'on peut faire aux environs, tout concourt à y retenir le visiteur. Aussi, le touriste qui en aura le loisir fera bien de consacrer une semaine à la visite des chutes de Montmorency, de la Chaudière et de Saint-Anne, au village huron de Lorette, au lac Saint-Charles, aux bains de Kamouraska, et surtout à la rivière Saguenay et à la baie de Ha-ha.

Mais je ne pouvais songer à visiter ces lieux intéressants : après une dernière promenade le long des remparts, je me rendis à bord du bateau qui partait pour Montréal à cinq heures du soir. Le Québec est un magnifique spécimen de ces immenses steamboats américains à plusieurs étages. Là, tout était nouveau pour moi; nous n'avons rien en Europe qui puisse donner une idée de ces vastes hôtels flottants, meublés avec un luxe inouï. Par un ingénieux système, la machine et les roues motrices restent invisibles; dès lors point de bruit ni de mauvaise odeur, aucun contact avec l'équipage. Le rez-de-chaussée est con-

L'élément
endant, la
Les maga-
e ville de
à noter si
de jolis
e, travail

rive avec
gret. Son
intéres-
environs,
i, le tou-
onsacrer
Montmo-
au vil-
les, aux
rivière

eux in-
le long
eau qui
oir. Le
es im-
étages.
'avons
de ces
luxe
ine et
s lors
con-
con-

sacré aux marchandises, dont le transbordement est facilité par de vastes ouvertures. D'élégants piliers supportent les étages supérieurs, auxquels on accède par un large escalier. Au premier étage, à l'arrière, se trouve le salon des dames, tout en velours bleu, puis un grand salon commun, aux panneaux finement sculptés, avec glaces et dorures à profusion. Au centre, un piano; partout des meubles confortables, de larges divans, des fauteuils, etc. Plus loin une bibliothèque, un cabinet de lecture avec tout ce qu'il faut pour écrire, une buvette toujours très entourée; enfin un véritable bazar où une demi-douzaine de jeunes filles vendent des objets de curiosité, des livres et toutes sortes de bibelots. A l'avant comme à l'arrière, spacieuse terrasse avec véranda et galerie circulaire. Un somptueux escalier conduit au second étage, spécialement réservé aux chambres à coucher; il y en a plusieurs centaines. En arrivant à bord, vous présentez votre ticket à un employé installé dans un bureau spécial, et qui vous remet en échange la clef de votre chambre. Vous êtes désormais chez vous, avec cette différence que votre logis, au lieu d'être fixé au sol, fait régulièrement ses 24 kilomètres à l'heure. J'oubliais de dire que partout, au premier comme au second étage, de moelleux tapis assourdissent le bruit des pas. Au-dessus du deuxième étage se trouve la toiture en zinc, surmontée par l'énorme balancier de la machine et dominée par une petite tour où se tiennent le capitaine et les hommes du gouvernail. De ce poste élevé, la vue s'étend au loin sur

le fleuve; là est le cerveau du monstre. L'énorme masse obéit avec docilité aux ordres qui lui sont transmis par une petite roue qu'un seul homme manœuvre facilement.

Cependant mon billet me donnait droit à un dîner, et, dans tout ce que je venais de voir, je n'apercevais rien qui ressemblât à une salle à manger. J'étais donc assez embarrassé au milieu de la foule, lorsqu'un jeune homme à la physionomie sympathique, mais qu'aucun insigne ne distinguait des autres voyageurs, s'approche de moi en me demandant s'il pouvait m'être utile à quelque chose. « — Volontiers, lui dis-je, pourriez-vous pas m'indiquer où se trouve la salle à manger? — Je vais vous y conduire, » reprit mon interlocuteur; et, comme je le remerciais de son obligeance: « — Je suis le capitaine, me dit-il simplement; j'ai vu que vous étiez Français et que vous paraissiez chercher quelque chose. Nous autres Canadiens, nous n'oublions pas que nous avons du sang français dans les veines, et je me suis fait un plaisir de vous rendre ce léger service. »

La salle à manger occupait avec les cuisines une partie du sous-sol. L'heure du repas était passée depuis longtemps, mais le capitaine Labarthe m'accompagna lui-même, et je n'eus pas à me plaindre du dîner que le chef me servit sur sa recommandation.

Je cite ce détail pour donner une idée des sentiments qui animent les Canadiens de langue française; quoique franchement réconciliés avec

l'A
son
I
vée
tall
j'en
mar
à p
lors
qui
Nul
nuir
d'ob
L
vons
pen
cinq
M
Sain
vière
ment
dépa
La
dans
Roya
tante
d'arb
contr
cité d
en E
perm
coupe

l'Angleterre, ils n'ont pas oublié la mère patrie et sont fiers de leur origine.

Lorsque je remonte sur le pont, la nuit est arrivée. De la terrasse du premier étage, où je m'installe commodément dans un fauteuil à bascule, j'entends les sons éclatants d'un orchestre allemand qui fait rage au rez-de-chaussée. Mais peu à peu les bruits s'apaisent : il est près de minuit lorsque nous entrons dans le lac Saint-Pierre, qui n'est qu'un élargissement du Saint-Laurent. Nulle terre en vue : on se croirait sur l'Océan. La nuit est si belle que j'ai peine à quitter mon poste d'observation.

Le lendemain matin, à six heures, nous arrivons à Montréal ; un brouillard épais s'est élevé pendant la nuit et empêche de rien distinguer à cinquante mètres de distance.

Montréal est bâti dans une île formée par le Saint-Laurent et un bras qui se détache de la rivière Ottawa ; sa population qui, au commencement du siècle, atteignait à peine 9,000 habitants, dépasse aujourd'hui 120,000 âmes.

La ville s'étend sur la rive gauche du fleuve, dans une plaine fertile dominée par le Mont-Royal, d'où elle tire son nom. C'est la plus importante cité du Dominion. Ses rues larges, plantées d'arbres vigoureux et bordées de vastes trottoirs, contrastent avec les ruelles étroites de la vieille cité de Québec. A Québec, on peut encore se croire en Europe ; à Montréal, cette illusion n'est plus permise ; on se sent en Amérique. Les rues se coupent à angle droit ; quelques-unes ont plus de

deux kilomètres de longueur. Les hôtels élégants et spacieux de *Great Saint-James street*, occupés principalement par des banques et des compagnies d'assurances, sont vraiment dignes d'une grande capitale. *Saint-Paul street* est la résidence favorite du haut commerce. Les faubourgs du nord offrent une succession continue de charmantes villas et de magnifiques résidences particulières. Les quais du Saint-Laurent sont bordés d'une longue rangée de hautes constructions d'un aspect tout à fait imposant. Le fleuve est accessible aux plus gros navires. Une forêt de blancs vapeurs, aux cabines étagées, se presse le long du rivage.

La cathédrale, construite en pierres grises dans le style gothique, passe pour la plus belle de l'Amérique du Nord. Elle est entièrement peinte à l'intérieur et décorée de drapeaux français et anglais. Mais la merveille de Montréal est le pont tubulaire Victoria, qui sert de passage au chemin de fer *Great Trunch*; long de plus de trois mille mètres, il est soutenu à vingt mètres au-dessus du Saint-Laurent par vingt-quatre piliers de maçonnerie construits de manière à résister au choc puissant des énormes glaçons que charrie le fleuve, au moment de la débâcle. La hauteur du tube est de 25 pieds et sa largeur de 18. Ce gigantesque travail a coûté trente millions. Près de l'entrée, un monument a été élevé à la mémoire des ouvriers qui ont péri pendant le cours des travaux.

J'ai remarqué, à peu de distance de là, un moulin élévateur comme on n'en voit qu'en Amérique. C'est une immense construction à douze étages,

peu g
sales.
ment
par le
ment

C'es
rigou
sertes.
logé, r
du Mo
retief.
fiacre
tend à
merce.
entre
comme
ouvrie
était C
dont jo
monde.
de ses
empres
tiers de
tous le
C'était
comme
cas, j'a
une fou
norman
aux Car
Le M
gnifiqu

peu gracieuse du reste, mais de proportions colossales. Grâce à un système ingénieux, le chargement et le déchargement des grains transportés par les navires ou les wagons se fait mécaniquement à peu de frais.

C'est aujourd'hui dimanche : les magasins sont rigoureusement fermés, les rues à peu près désertes. Le maître de l'hôtel Richelieu, où je suis logé, me conseille de faire une promenade au parc du Mont-Royal et de prendre pour cela « un charretier. » C'est ainsi que l'on nomme les cochers de fiacre au Canada. A Montréal, l'élément français tend à être absorbé par les Anglais. Le haut commerce, les banques, les professions libérales sont entre les mains de ces derniers. Par contre, les commerçants de détail, les petits industriels, les ouvriers sont presque tous Français. Mon cocher était Canadien français, et, malgré la réputation dont jouissent ses confrères dans tous les pays du monde, je dois avouer que je n'eus qu'à me louer de ses services. Ce brave homme mit un véritable empressement à me faire voir les plus beaux quartiers de la ville et à me donner sur chaque chose tous les renseignements que je pouvais désirer. C'était peut-être par amour pour le vieux pays, comme il le disait dans son naïf langage. En tout cas, j'avais plaisir à retrouver, si loin de la France, une foule de locutions particulières aux paysans normands, débitées avec l'accent traînard propre aux Canadiens.

Le Mont-Royal, auquel on arrive par une magnifique avenue bordée de jolies maisons de cam-

pagne, s'élève sous la forme d'une butte escarpée couverte de forêts et isolée au milieu de la plaine. Une belle route, bien entretenue, en fait le tour entier. Les voitures acquittent un droit de passage. Ce vieil usage paraît un contre-sens en Amérique, surtout au début d'un voyage, alors que le nouvel arrivant est toujours porté à exagérer la dose de liberté dont il se figure devoir jouir dans le Nouveau-Monde. Une nouvelle route, à peine terminée, passe devant la belle villa de sir Allan, le célèbre banquier montréalais, fondateur de la ligne de navigation qui porte son nom. Avant d'arriver au sommet, elle décrit de nombreux circuits autour de la montagne. Pendant cette ascension, on jouit d'une vue admirable sur la ville, dont les toitures et les clochers métalliques resplendissent au soleil, sur le majestueux Saint-Laurent, large de plusieurs kilomètres, ses îles verdoyantes et les riches campagnes des environs. La vieille forêt a été convertie en parc anglais, aux allées sinueuses. Parmi la foule des promeneurs, je reconnais quelques-uns de mes compagnons du *Sardinian*, qui, comme moi, sont venus faire cette agréable promenade. Du côté du sud, l'horizon est borné par les cimes toujours vertes des hautes montagnes de l'état de Vermont.

Le *Great Trunk railway* met en communication rapide les diverses provinces du Canada ; c'est aussi la route la plus courte pour se rendre au Niagara. Mais je préférerais suivre la voie du Saint-Laurent, plus lente, il est vrai, mais assurément plus intéressante.

Tou
quitt
rapid
par le
la ren
trajet
rendis
Chine
Je v
leurs
villag
maint
tiens.
disting
femme
d'étoff
qu'elle
chon. L
cuivre
leur ra
Cepe
ment la
d'abor
du ste
disposé
une re
elles, l
longeon
Caughn
paroiss
milieu
lieu est

tte escarpée
de la plaine.
a fait le tour
it de passage,
n Amériqué,
ue le nouvel
er la dose de
dans le Nou-
peine termi-
ir Allan, le
ateur de la

Avant d'ar-
eux circuits
e ascension.
lle, dont les
splendissent
urent, large
vantes et les
eille forêt a
s sinuées.
é reconnais
Sardinian,
te agréable
a est borné
montagnes

ommunica-
nada ; c'est
rendre au
ie du Saint-
assurément

Tout voyageur qui se respecte doit, avant de quitter Montréal, faire l'excursion classique des rapides de La Chine. Les vapeurs, qui descendent par les rapides en quelques minutes, emploient à la remonte plusieurs heures, pour faire le même trajet par le canal. Afin d'éviter cet ennui, je me rendis par le chemin de fer à la station de La Chine, à treize kilomètres de Montréal.

Je vis là, pour la première fois, des Indiens et leurs femmes, habitants de Caughnawaga gros village situé sur la rive opposée. Ces Indiens sont maintenant tout-à-fait civilisés et très bons chrétiens. Rien, dans le costume des hommes, ne les distingue des paysans canadiens ; quant aux femmes, elles se drapent dans une large pièce d'étoffe bleue, frangée de jaune ou de rouge, qu'elles ramènent sur la tête en guise de capuchon. Leur chevelure noire et épaisse, leur teint cuivré, leurs yeux brillants, signes distinctifs de leur race, les font aisément reconnaître partout.

Cependant, le petit vapeur qui fait journellement la traversée de Beauharnais à Montréal vient d'aborder au quai. Il y a foule sur la terrasse du steamer. Les dames s'installent sur les sièges disposés au premier rang à l'avant, comme pour une représentation théâtrale ; debout derrière elles, les hommes préparent leur lorgnette. Nous longeons de fort près les maisons du village de Caughnawaga, semblables à celles de toute autre paroisse canadienne. Nous prenons ensuite le milieu du fleuve. Il y a trois passes ; celles du milieu est la plus rapide, et c'est vers elle que nous

nous dirigeons. Tout à coup le bateau s'arrête; plusieurs *cages* indiennes se trouvent sur notre route et nous devons attendre qu'elles aient franchi le passage. (On appelle cage un immense radeau à voiles, composé de pièces de bois de construction et généralement conduit par des Indiens). Enfin le chenal est libre; la dernière cage a disparu dans l'écume des rapides. Nous avançons à notre tour. Le courant s'accélère, se creuse en tourbillons verdâtres; nous glissons avec la rapidité d'une flèche dans un pertuis étroit et incliné, où se déversent les flots bouillonnants. Le léger steamer, entraîné sur la pente, mais toujours guidé par les quatre hommes qui sont à la barre, rase de sombres rochers qui dressent au-dessus des ondes leur pointe menaçante. La moindre déviation entraînerait fatalement notre perte. Mais le péril est déjà loin de nous. Notre vaillant bateau bondit sur les vagues, franchit comme en sautant des remous gigantesques, derniers efforts du fleuve irrité, et atteint bientôt des eaux tranquilles. Cette course vertigineuse n'a duré que quelques instants, mais ces quelques instants ont suffi pour franchir, sur une longueur moindre d'un kilomètre, une différence de niveau égale à quinze mètres. Peu de minutes après, nous passons sous le pont Victoria.

Le même jour, à midi, je quittais Montréal de nouveau, et cette fois définitivement, pour aller rejoindre, à cette même station de La Chine, le steamer *Corynthian*, à destination de Toronto. Le prix de mon passage n'est que de 10 piastres

(52 f
cabin
jour
dure
piast
caiq
mon
États
de ba
fois p
Mo
const
super
tout
somp
pour
mauv
Apr
Louis
qui v
à Bea
fleuve
batea
neuf
rence
genre
pagne
divise
gulain
tures
Dan
on a c

au s'arrête;
nt sur notre
aient fran-
mmense ra-
vois de cons-
s Indiens).
ère cage à
us avançons
e creusé en
vec la rapi-
t. et incliné.
ts. Le léger
is toujours
t à la barre,
t au-dessus
noindre dé-
perte. Mais
llant bateau
en sautant
efforts du
eaux tran-
a duré que
nstants ont
ur, moindre
eau égale à
nous pas-
Montréal de
pour aller
a Chine, le
Toronto. Le
10 piastres

(52 fr. 50 c.), moyennant quoi j'ai droit à une cabine de première classe et à trois repas par jour, pendant les quarante-huit heures que doit durer ce voyage de cent cinquante lieues. — La piastre canadienne correspond au dollar américain en or; seulement, au Canada, le papier-monnaie a la même valeur que l'or, tandis qu'aux États-Unis, le *greenback* (nom générique du billet de banque) perd environ dix pour cent, quelque fois plus, selon le cours du jour.

Mon nouvel hôtel flottant est, comme toujours, construit à l'américaine avec colonnades et étages superposés. Il est parfaitement meublé et partout garni de tapis, quoique moins grand et moins somptueux que le *Québec*. Du reste, ce dernier ne pourrait ni descendre les rapides, ni résister au mauvais temps sur les grands lacs.

Après deux heures de voyage sur le lac Saint-Louis, formé par une expansion du Saint-Laurent, qui vient de recevoir la rivière Ottawa, on arrive à Beauharnais, petit village sur la rive droite du fleuve. Là, pour éviter les rapides du Cèdre, notre bateau s'engage dans un long canal; au moyen de neuf écluses, on parvient à racheter une différence de niveau de plus de quatre-vingts pieds. Ce genre de navigation est lent et monotone. La campagne que nous traversons paraît fertile, et se divise uniformément en champs de forme rectangulaire, séparés à intervalles égaux par des clôtures parfaitement droites.

Dans la nuit, nous avons fait peu de chemin; on a dépassé, toujours avec l'aide d'un canal, les

rapides du Long-Sault. Lorsque je descends sur le pont, les rayons du soleil levant se mirent dans les eaux limpides et transparentes du noble fleuve; cependant le fond de l'air est glacial. La rive nord est toujours canadienne; mais la rive sud appartient à la grande république et fait partie de l'état de New-York.

A huit heures, on atteint les rapides de la Platte, que le bateau remonte péniblement au milieu de tourbillons et de remous terribles. A un certain moment, malgré tous les efforts de la vapeur, le stéamer paraît immobile, tant est violente la lutte qu'il soutient contre le courant. Mais grâce à sa persévérance, il sort victorieux de ce nouveau combat; ce que, d'abord, je ne croyais pas réellement possible.

Le paysage est grandiose; nous longeons des îles rongées par le courant et couvertes de forêts vierges. Vers midi, on atteint Prescott (Canada), en face Ogdensbourg (États-Unis), puis Blockville (Canada) et Clayton (États-Unis), où nous prenons quelques passagers. Les montagnes ont disparu; nous n'avons devant nous que le ciel et l'eau, à droite et à gauche, une côte basse et verdoyante qui se perd dans la brume.

Dans la soirée, nous passons au travers des Mille Îles. Le paysage offre une certaine analogie avec celui du lac Mœlar, en Suède. Mais ici c'est un fleuve au courant rapide, au lieu d'un lac paisible; ce sont des torbeilles d'une puissante et inextricable végétation, au lieu de rochers dénudés où languissent quelques sapins rabougris. La tra-

vers
4,800
de c
Au
s'élè
l'Ont
deva
agré
perd
cessa
la so
par l
Le
lacs
moin
avec
rive
États
belles
bien
La
res d
peupl
ment
Bas-C
Au c
tageu
y form
augme
rues l
tructi
ses m

conds sur le
nirent dans
oble fleuve ;
a rive nord
sud appar-
tie de l'état

le la Platte,
u milieu de
un certain
vapeur, le
nte la lutte
grâce à sa
e nouveau
pas réelle-

geons des
de forêts
(Canada),
is Block-
où nous
agnes ont
le ciel et
se et ver-

des Mille
ogie avec
c'est un
paisible ;
inextri-
nudés où
La tra-

versée des Mille Iles (dont le nombre réel dépasse 1,800) offre pendant deux heures une succession de charmants points de vue.

Au sortir de ce merveilleux archipel, l'horizon s'élargit, la côte sud disparaît; nous entrons dans l'Ontario et bientôt après nous nous arrêtons devant Kingston, jolie ville de 20,000 habitants, agréablement située sur les bords du lac. Nous y perdons beaucoup de temps à charger le bois nécessaire à la machine; ce n'est que fort avant dans la soirée que nous reprenons notre route, guidés par les feux des phares de la côte.

Le lac Ontario est le plus petit des cinq grands lacs de l'Amérique du Nord. Il n'a pourtant pas moins de 320 kilomètres de long sur 110 de large, avec une profondeur moyenne de 200 brasses. La rive nord appartient au Canada, celle du sud aux États-Unis. Ses côtes peu élevées sont couvertes de belles forêts, alternant avec de riches campagnes bien cultivées.

La ville de Toronto, où nous arrivons à dix heures du matin, est la capitale du Haut Canada. Déjà peuplée de 90,000 habitants, elle s'accroît rapidement et prétend lutter avec Montréal, sa rivale du Bas-Canada, qu'elle espère rejoindre et dépasser. Au centre d'un district riche et peuplé, avantageusement située sur un bras de l'Ontario, qui y forme un port excellent, elle voit son commerce augmenter de jour en jour. Elle est fière de ses rues larges et régulières bordées de belles constructions; elle montre avec orgueil aux étrangers ses monuments publics, sa cathédrale et son uni-

versité, la plus renommée du Canada, située à un mille de la ville, au milieu d'un beau parc dans le genre anglais.

La poste aux lettres est une fort belle construction, et son aménagement intérieur parfaitement adapté à sa destination. A ce propos, je ne puis passer sous silence une particularité commune aux bureaux de poste des États-Unis et du Canada, et que j'avais déjà été à même d'observer à Québec.

Les parois extérieures des galeries sont tapissées d'une infinité de plaques de cuivre, chacune ayant sa serrure et son numéro d'ordre. Ce sont autant de boîtes où les employés classent les correspondances à mesure qu'elles arrivent. Chaque particulier qui en fait la demande reçoit, avec un numéro d'ordre, une clef correspondante à l'une de ces plaques, et devient, par le fait, propriétaire d'une boîte qu'il vient visiter à sa volonté. Grâce à ce système et sans avoir recours à aucun employé, il peut retirer sa correspondance immédiatement après l'arrivée du courrier. On me dit que la poste reste ouverte jour et nuit ; mais je n'ai pu vérifier ce fait.

Sur le marché de Toronto, j'ai vu, pour la première fois, des fruits des tropiques. Les bananes de la Nouvelle-Orléans, les ananas de Cuba y arrivent en cinq ou six jours. J'ai remarqué, au milieu des nombreuses et appétissantes espèces de pommes du pays, certaines variétés inconnues en Europe ; les unes sont oblongues, d'autres parfaitement rondes, petites, à la peau rouge et luisante

située à un
parc dans le

lle construc-
parfaitement
je ne puis
té commune
t du Canada,
rver à Qué-

sont tapis-
re, chacune
re. Ce sont
ent les cor-
ent. Chaque
oit, avec un
nte à l'une
propriétaire
onté. Grâce
aucun em-
o immédja-
me dit que
s je n'ai pu

ir la pre-
s bananes
ba y arri-
ué, au mi-
spèces de
onnues en
es parfait-
et luisante

et suspendues comme de grosses cerises à une queue longue et flexible.

Chaque jour, deux vapeurs, traversant le lac Ontario dans toute sa largeur, partent de Toronto pour le Niagara. Parmi les passagers du *City of Toronto*, sur lequel je m'embarquai dans l'après-midi, les Américains, assez nombreux, se reconnaissaient à la coupe de leur barbe, à leur large chapeau mou et aussi à leur long pardessus de voyage en toile grise. Quelques ladies même n'avaient pas craint de revêtir ce disgracieux fourreau. Il y avait aussi plusieurs nègres à bord, symptôme évident de la proximité des États-Unis.

A peine étions-nous au large, que le vent fraîchit et que notre bateau se mit à danser comme sur la mer. Les mêmes causes produisirent les mêmes effets sur les estomacs impressionnables de certains passagers, et le lac Ontario reçut des hommages ordinairement réservés aux flots de l'Océan.

Avant la nuit, nous étions de nouveau en vue des côtes. Nous passons devant le fort Niagara, sur la rive américaine; puis nous remontons la rivière qui, à son embouchure dans le lac, n'a guère que quatre à cinq cents mètres de largeur. Sa profondeur est, dit-on, considérable.

A six heures, je mets le pied, pour la première fois, sur le sol des États-Unis. Nous sommes à Lewiston; la violence du courant empêche les bateaux à vapeur de remonter plus haut. Un omnibus nous conduit à la station. Une demi-heure

après on arrive au village des Chutes du Niagara (Niagara falls). A la station sont rangés en bataille une quinzaine d'omnibus d'hôtel, avec indication des prix de la maison. Une légion de nègres, de domestiques de place, de cochers, de majordômes au teint plus ou moins foncé se démènent comme des enragés, et cherchent avec force vociférations à vous attirer chez leur patron respectif; ils emplissent vos poches de cartes et prospectus. Là, comme partout ailleurs, en Amérique, le voyageur à la recherche d'un hôtel n'a que l'embarras du choix.

L E

Le
tour
nent
veille
bouti
rema
là qu
carav
muni
de sal
sonne
Le
bien
qu'on
ne so
perm

URS

du Niagara
en bataille
indication
nègres, de
majordomes
ent comme
cifications
f; ils em-
ectus. Là,
le voya-
embarras

III

LE NIAGARA. — CHICAGO. — LES CHEMINS DE FER EN AMÉRIQUE

Le village de *Niagara Falls* doit son existence aux touristes qui, chaque année plus nombreux, viennent de tous les points du globe visiter cette merveille de la nature. Il n'est guère composé que de boutiques et d'hôtels dont quelques-uns se font remarquer par leurs dimensions colossales. C'est là que je vis pour la première fois ces immenses caravansérails particuliers à l'Amérique du Nord, munis d'ascenseurs, de bureaux télégraphiques, de salons, cabinets de lecture, etc., et où mille personnes trouvent aisément à se loger.

Le voyageur novice fraîchement débarqué fera bien de refuser la voiture, fort chère d'ailleurs, qu'on ne manquera pas de lui offrir. Les distances ne sont pas longues et une promenade à pied lui permettra de voir bien des choses qui lui auraient

certainement échappé dans une rapide excursion en voiture.

La rivière Niagara est le déversoir naturel du lac Erie et se jette dans l'Ontario après un parcours de soixante kilomètres. A peu près vers le milieu de son cours, le fleuve, large de dix kilomètres, se rétrécit progressivement de plus de moitié; en même temps le courant devient plus rapide et atteint bientôt un plan incliné de vingt mètres sur quatre kilomètres de distance. Dans sa course effrénée, il rencontre une île boisée qui le force à se séparer en deux bras dont le plus petit, large de neuf cents pieds, forme la chute américaine, en se précipitant d'un seul jet d'une hauteur de cent soixante-quatre pieds. Le bras le plus considérable, large de 1900 pieds, donne naissance à la chute canadienne appelée le Fer-à-cheval, en raison de sa forme semi-circulaire. La masse d'eau, épaisse en cet endroit de vingt mètres, se précipite dans le vide d'un seul bond et d'une hauteur de 158 pieds, à peu près égale à celle de la chute américaine. Au fond de l'abîme les eaux se réunissent de nouveau, et la rivière, profondément encaissée dans un lit de quatre à cinq cents mètres de large, s'écoule, tumultueuse, dans la direction du lac Ontario.

Grâce aux chiffres, j'ai pu décrire l'aspect physique et pour ainsi dire mathématique des chutes; mais je me déclare tout à fait impuissant à dépeindre la sublimité de ce spectacle unique au monde et qu'il faut avoir vu pour en comprendre la merveilleuse grandeur. Je me contenterai de retracer en peu de mots l'emploi de la journée

trop
J'a
aux
spéc
sant
rét,
farou
jours
en fa
magn
les r
plusi
cas u
avant
Sœur
reliés
forme
rapide
toute
condu
Cheva
petite
précip
Je n
faite à
Après
choc
lier en
étroit
bientô
ensuit
relles

e excursion

naturel du
en parçours
s le milieu
omètres, se
ié, en même
e et attdnt
sur quatre
effrénée, it
se séparer
neuf cents
se précipi-
t soixante-
able, large
aute cana-
ison de sa
u, épaisse
ipité dans
e 158 pieds,
éricaine.
nt de nou-
ée dans un
e, s'écoule,
ntario.

e l'aspect
tique des
mpuissant
unique au
mprendre
nterai de
a journée

trop courte, hélas ! que j'ai consacrée au Niagara.

J'ai commencé ma visite par l'île de la Chèvre, aux grands arbres majestueux, convertie par la spéculation américaine en parc anglais. De ravissantes allées circulent au travers de la sombre forêt, animée par tout un peuple d'oiseaux peu farouches et de charmants petits écureuils, gris toujours en mouvement. Une route bien entretenue en fait le tour entier, offrant à chaque instant de magnifiques points de vue sur les chutes et sur les rapides supérieurs, là où le fleuve, large de plusieurs kilomètres, semble descendre avec fracas un gigantesque escalier et prendre son élan avant la chute finale. Trois îlots, nommés les Trois Sœurs, semblables à des corbeilles de verdure et reliés par des ponts rustiques à l'île principale, forment comme un poste avancé au milieu des rapides, et permettent de les contempler dans toute leur sauvage grandeur. Près de là un sentier conduit immédiatement au-dessus du Fer-à-Cheval. Enfin, du côté de la chute américaine, la petite île de la Lune, suspendue au bord même du précipice, offre un excellent point d'observation.

Je ne conseillerai à personne l'excursion que j'ai faite à la *Cave des Vents*, sous la chute américaine. Après avoir revêtu un costume complet de caoutchouc, on descend dans le précipice par un escalier en spirale ; puis on s'engage sur un sentier étroit et glissant taillé dans le roc, et qui conduit bientôt derrière la chute elle-même. On revient ensuite sur la terre ferme par une série de passerelles vacillantes, dépourvues de balustrades et

d'un aspect fort peu rassurant. Il n'y a aucune compensation au danger réel de cette singulière promenade ; car l'élément dans lequel on est plongé ne permet ni de voir ni d'entendre. Ce n'est ni l'air ni l'eau, mais l'ouragan de la pluie déchainé jusqu'à la suffocation. J'aime mieux la vue du parc réservé, ou mieux encore celle que l'on a de la rive même du bassin inférieur où vous conduit sans fatigue un tramway à plan incliné. Le point où la vue d'ensemble est la plus belle est le milieu du pont suspendu, long de plus de quatre cents mètres et hardiment jeté entre les rives canadienne et américaine, à une hauteur de quatre-vingts mètres au-dessus des tourbillons verdâtres du fleuve.

Sur la rive canadienne, il n'y a pas de village, mais seulement quelques hôtels dont le meilleur, *Clifton House*, vaste et confortable établissement, est toujours très fréquenté, à cause de son admirable situation. Les autres maisons, plus rapprochées de la chute, sont absolument inhabitables à cause de la vapeur d'eau qui, s'élevant incessamment du fond du gouffre, remonte à une hauteur prodigieuse et vient retomber en pluie aux environs.

Un peu plus loin, un élévateur permet de contempler, d'une grande hauteur et comme à vol d'oiseau, l'ensemble de la chute et des rapides. Aussi loin que la vue peut s'étendre, le terrain offre l'aspect d'une plaine boisée interrompue par la profonde fissure où s'engouffrent les eaux du Niagara. Ce cadre monotone est peu en harmonie

avec
plan.
au-de
propo
comm
fer ca
Deu
cago.
par F
ambit
États-
sans
lac Er
charm
terre,
à ref
prairi
ment
Sou
raisse
recou
que ar
brûlé
incend
le cult
années
souche
achevé
étreint
encore
aux ra
pelle,

Il n'y a aucune
 cette singulière
 lequel on es
 d'entendre. Ce
 an de la pluie dé
 ime mieux la vue
 e celle que l'on a
 ur où vous con-
 plan incliné. Le
 plus belle est le
 plus de quatre
 entre les rives
 hauteur de qua-
 tourbillons ver-

pas de village
 ont le meilleur
 établissement,
 de son admi-
 s, plus rappro-
 inhabitables à
 tant incessam-
 à une hauteur
 due aux envi-

permet de con-
 comme à vol
 des rapides.
 e, le terrain
 interrompue par
 t les eaux du
 en harmonie

avec la grandiose et sauvage horreur du premier plan. Un autre pont suspendu, situé à deux milles au-dessous de celui dont je viens de parler et de proportions encore plus considérables, met en communication directe le réseau des chemins de fer canadiens avec celui des États-Unis.

Deux routes s'offraient à moi pour gagner Chicago. L'une traversant le Canada occidental, passe par Paris et Londres, deux bourgades au nom ambitieux, et rejoint à Détroit le territoire des États-Unis. Je me décidai pour l'autre route qui, sans quitter le sol américain, suit la côte sud du lac Erié dans toute sa longueur. La campagne est charmante, couverte d'arbres chargés de fruits, la terre, noire et grasse, sans pierres, paraît facile à remuer. Les champs de maïs alternent avec les prairies; partout des clôtures de bois soigneusement entretenues, et toujours en ligne droite.

Souvent au milieu des champs cultivés, apparaissent les troncs noircis de l'ancienne forêt qui recouvrait tout le pays. Le défrichement fait chaque année de nouveaux progrès; le bois abattu est brûlé sur place; les broussailles qui le remplacent incendiées de nouveau et, trois ou quatre ans après, le cultivateur commence à récolter. Mais bien des années s'écouleront encore avant que les énormes souches, minées par le feu et la pourriture, aient achevé de disparaître. De toutes parts la forêt est étreinte par la civilisation; mais qu'elle est belle encore avec ses arbres gigantesques au tronc lisse, aux rameaux touffus, son dôme de verdure éternelle, ses fouillis inextricables de lianes et de



plantes grimpantes, et combien elle ressemble peu à nos forêts européennes aménagées en coupes réglées!

La voie reste à quelque distance du lac Erié que l'on aperçoit souvent, entre deux échappées de verdure semblable à la mer sans bornes. On passe à Buffalo, ville prospère de 120,000 habitants, puis à Dunkerque, d'où un embranchement conduit à *Oil-City*. On s'aperçoit de la proximité de la région de l'huile, aux nombreux trains chargés de tonnes de pétrole et de wagons-citernes où l'huile amenée par des tuyaux s'emmagasine directement. La nuit nous prend à Cleveland, jolie ville de l'État d'Ohio, peuplée de 100,000 habitants, avec un beau port sur le lac.

Au matin, le convoi traverse, à toute vitesse, de grasses prairies baignées par le lac Michigan. Nous sommes dans l'Indiana. Le pays est parfaitement plat, la forêt a disparu; pas un seul arbre à l'horizon. Bientôt apparaissent quelques villas; de gigantesques affîches se déroulent de chaque côté de la voie. D'autres indices annoncent les approches d'une grande ville. Nous franchissons de larges avenues désertes; puis les maisons se resserrent, les rues se peuplent, le train ralentit sa marche, tandis que la cloche de la machine sonne à toute volée pour avertir les passants. Les gamins de la ville courent après les portières, grimpent sur les plates-formes et viennent crier leurs journaux jusque dans l'intérieur des wagons. Nous sommes arrivés à Chicago. Notre train s'arrête au cœur de la ville et au centre du quartier

con
de
rec
gra
I
hau
scu
lais
élev
pre
lum
larg
de l
trot
dess
épai
la r
ques
fils i
tion
giga
sur c
tes f
Un
chin
gan,
la vi
qu'il
sion.

(1) c
ways,
voitur

semble peu
s en coupes.

lac Erié que
chappées de
es. On passe
bitants, puis
nt conduit à
de la région
s de tonnes
huile amene-
ctement. La
le de l'État
ec un beau

vitesse, de
Michigan.
est parfait-
seul arbre
ues villas ;
de chaque
ent les ap-
hissons de
ns se res-
alentit sa
ine sonne-
s. Les ga-
res, grim-
rier leurs
wagons.
train s'ar-
a quartier

complètement détruit par le terrible incendie de 1871. Aujourd'hui, la plupart des maisons sont reconstruites, mais il y a encore çà et là de grandes places vides et noires.

Dans le quartier des affaires, les maisons sont hautes de cinq étages et richement décorées de sculptures ; quelques-unes sont de véritables palais de fer et de granit. Les magasins sont vastes, élevés et profonds. Dans les rues principales, un premier trottoir en fer et verre laisse pénétrer la lumière dans les sous-sols. Le deuxième trottoir, large de dix pieds, est formé de dalles de six pieds de long. Dans les quartiers moins fréquentés, le trottoir est en bois, mais toujours fort élevé au-dessus du sol ; la plupart des trottoirs, une couche épaisse de boue noire et glissante interdit l'accès de la rue aux piétons. D'énormes poteaux télégraphiques courent de chaque côté des trottoirs ; leurs fils innombrables, s'élançant dans toutes les directions, s'entre-croisent dans les airs comme de gigantesques toiles d'araignée. Partout circulent, sur des tramways, des *cars* (1) multicolores de toutes formes et de toutes dimensions.

Une des curiosités de Chicago est l'énorme machine qui va chercher fort loin, au fond du Michigan, les eaux pures du lac pour les distribuer dans la ville. On peut la visiter à toute heure et sans qu'il soit nécessaire de demander aucune permission. De là, une jolie promenade conduit au parc

(1) On appelle ainsi en Amérique les omnibus des tramways, les wagons des chemins de fer et en général toutes les voitures publiques.

Lincoln. Les vagues du Michigan, semblables à celles de la mer, déferlent avec fracas sur le sable fin du rivage.

La ville est traversée par une rivière aux eaux sales et jaunâtres dont les bords offrent une succession continue de chantiers, d'entrepôts de marchandises et de grands élévateurs. Des ponts tournants auraient gêné la circulation des innombrables navires qui la parcourent incessamment. On les a remplacés par des tunnels creusés sous le lit de la rivière.

Au moment de mon passage on venait d'inaugurer à Chicago une exposition agricole et industrielle dont les vastes bâtiments occupaient une surface considérable le long du lac. C'est près de là que j'ai vu déplacer, à l'aide de crics et de rouleaux mobiles, une maison de bois toute meublée et habitée. On sait que, par un procédé analogue, des quartiers entiers de Chicago ont été exhausés de plusieurs mètres. C'est ainsi que la ville a été assainie et qu'a disparu l'ancien marais sur lequel reposait la cité primitive.

Chicago est célèbre par son rapide accroissement. Ses premières cabanes de bois s'élevèrent en 1830; vingt ans après elle comptait déjà 60,000 habitants. Aujourd'hui elle en a 500,000, et dispute à Saint-Louis le troisième rang parmi les villes de l'Union.

Le samedi 16 septembre, à dix heures du matin, je quittais Chicago pour entreprendre d'une seule traite un trajet de 3,880 kilomètres. Grâce à l'admirable installation des chemins de fer américains,

j'ai
mê
tive
lieu
L
plus
extr
plate
Un l
que
sonn
pent
trou
La
class
long
sleep
moye
jour,
salon
un n
abais
des o
sont
d'une
dorto
deux
pour
ceux
sépare
pais r
dames

j'ai pu, sans beaucoup de fatigue, passer dans le même train six journées et cinq nuits consécutives et franchir ainsi une distance d'environ mille lieues.

Les wagons américains sont beaucoup plus longs, plus larges et plus élevés que les nôtres. A chaque extrémité un escalier commode donne accès à une plate-forme sur laquelle s'ouvre la porte d'entrée. Un long couloir traverse toute la voiture; de chaque côté sont des sièges à bascule pour deux personnes. Un poêle et une fontaine d'eau glacée occupent l'une des extrémités; à l'autre extrémité se trouve un cabinet dont l'emploi se devine.

La plupart des compagnies n'ont qu'une seule classe de voitures. Mais sur toutes les lignes à longs parcours, il y a des wagons dortoirs appelés *sleeping cars* ou *silver palaces* (palais d'argent); moyennant un supplément de trois dollars par jour, tout voyageur peut prendre place dans les salons réservés de ces voitures de luxe. A la nuit, un nègre de service démonte les banquettes et abaisse la paroi supérieure du wagon. Il en tire des oreillers, couvertures, draps et rideaux qui sont bien vite installés; de sorte qu'en moins d'une demi-heure le salon a fait place à un long dortoir renfermant vingt-quatre lits rangés sur deux étages. Ces lits sont très larges, suffisants pour deux personnes, et plus confortables que ceux des bâtiments à vapeur. Chaque section est séparée par une cloison; une double rangée d'épais rideaux laisse libre le couloir du milieu. Les dames occupent généralement les lits d'en bas, les

seuls qui permettent la vue de la campagne. Le matin, en vous levant, vous trouvez vos chaussures oirées, et à chaque extrémité du wagon un cabinet de toilette, l'un réservé aux dames, l'autre aux hommes. Dans chaque voiture, il existe en outre un petit salon pour les dames et une chambre à l'usage des fumeurs, *smoking room*. Le voyageur est libre de retenir sa place dans un de ces wagons pour toute la durée du voyage. S'il préfère passer la journée dans les cars ordinaires, il n'aura qu'à payer un supplément d'un dollar et demi ou de deux dollars par chaque nuit.

Le système des *chèques* employé pour les bagages est aussi très commode. On donne ce nom à deux rondelles de cuivre numérotées et suspendues à une lanière de cuir; l'une est attachée sur votre malle; on vous remet l'autre, qui porte le même numéro. Chaque voyageur a droit au transport gratuit d'un colis pesant cent livres. Mais il est fort rare de voir peser les bagages; l'employé, toujours pressé, ne remplira cette formalité que si, d'un rapide coup d'œil, il a jugé que le poids réglementaire est dépassé. Aux approches des grandes villes, un agent de la compagnie parcourt le train, vous demande votre chèque et, en même temps prend note de la maison où vous comptez descendre. En arrivant à la gare, vous n'avez plus à vous occuper de vos bagages. Vous allez à l'hôtel, soit à pied en vous promenant, soit par le premier car venu, et vous êtes certain de trouver exactement votre malle rendue à destination. En Amérique l'entrée des villes est libre; notre système

d'octroi y est inconnu. Mais, comme je voyageais sans bagages, l'opération était encore plus simple en ce qui me concernait, et je n'eus point l'occasion de faire usage de ce procédé que tout le monde s'accorde à trouver à la fois commode et expéditif.

Une erreur généralement répandue en Europe, c'est de croire que les chemins de fer américains marchent plus vite que les nôtres; c'est le contraire qui est la vérité. Sur quelques lignes parfaitement construites, aux environs de New-York et de Philadelphie, la vitesse de nos trains rapides est quelquefois atteinte, mais jamais dépassée. En Amérique, il y a peu de trains express; sur beaucoup de lignes il n'y a que deux et même qu'un seul départ par jour. On s'arrête à toutes les stations, très peu de temps, il est vrai; mais, en somme, la vitesse moyenne n'est guère que de 30 à 32 kilomètres à l'heure. On parle bien d'un train express, franchissant en vingt-quatre heures les 400 lieues qui séparent New-York de Chicago; mais il s'agit d'un train spécial pour les journaux et dont l'unique voiture ne prend pas de voyageurs.

Enfin, et comme complément de ce léger aperçu, je dirai que les États-Unis seuls possèdent presque autant de voies ferrées que le reste du monde entier; leur réseau qui, au commencement de 1876, s'élevait à 136,500 kilomètres, suffirait et au-delà pour faire trois fois le tour du globe. Notons aussi que les tarifs, extrêmement variables, dépendent des circonstances et de la concurrence plus ou

moins grande. C'est ainsi que, dans la région de l'Atlantique, sillonnée en tous sens par de nombreux railways, les prix sont très modérés, tandis qu'au contraire ils sont relativement élevés dans l'extrême Ouest, et notamment sur le chemin de fer du Pacifique, encore seul à exploiter les communications interocéaniques.

On ne fait jamais queue aux guichets du chemin de fer qui, du reste, sont ouverts à toute heure. Le plus souvent, le voyageur arrive muni de son billet; on en trouve partout, dans les principaux hôtels des grandes villes, et aux agences des diverses compagnies qui, ordinairement réunies sur le même point, dans les quartiers les plus fréquentés, se font entre elles une concurrence acharnée. Comme un billet à long parcours est valable pour dix jours et donne au porteur le droit de s'arrêter sur sa route, on trouve aussi des revendeurs de billets aux environs des stations. Mais il faut se défier du ticket qu'ils vous présentent au rabais; beaucoup sont faux ou bien périmés. Enfin toute personne peut circuler librement dans les gares et monter dans les wagons quand il lui plaît. Dans ce cas, on paie sa place au conducteur pendant le voyage.

DE

T

Nor

mèn

le g

fic r

gnie

j'ai

dont

pas à

verr

sonn

évite

payé

était

de m

blera

URS

la région de
ar de nom-
érés, tandis
élevés dans
chemin de
er les com-

ets du che-
oute heure.
uni de son
principaux
des diver-
nies sur le
réquentés,
acharnée,
able pour
s'arrêter
ndeurs de
faut se dé-
u rabais;
nfin toute
les gares
olaît. Dans
pendant

IV

DE CHICAGO A SAN-FRANCISCO. — LE CHEMIN
DE FER DU PACIFIQUE.

Trois compagnies rivales, *the Burlington*, *North-Western* et *Rock-Island*, partent à la même heure de Chicago pour Omaha où commence le grand chemin de fer du Pacifique (*Union Pacific rail-road*). On m'avait recommandé la compagnie *North-Western* comme la meilleure; mais j'ai donné la préférence à la ligne *Rock-Island*, dont la gare était voisine de mon hôtel. Je n'eus pas à me féliciter de mon choix, comme on le verra plus loin; et, à mon tour, j'invite les personnes qui seraient tentées de faire ce voyage à éviter la ligne en question. Le billet que j'avais payé 116 dollars en papier (environ 556 francs), était valable pour dix jours et me donnait le droit de m'arrêter en route partout où bon me semblerait, de Chicago à San-Francisco.

Chicago et sa banlieue s'étendent fort loin dans la prairie. Pendant longtemps on lit, sur les clôtures des champs qui bordent la voie, des réclames en grosses lettres, des adresses d'hôtels, de marchands de tabac, d'onguents infallibles, etc. L'état d'Illinois que nous traversons n'était autrefois qu'une prairie sans arbres; ceux que l'on voit autour des habitations ont été plantés depuis peu d'années et ne sont pas comme dans l'Ohio les derniers survivants de la forêt primitive.

Nous traversons de part en part Joliet, ville de 8,000 habitants avec quelques beaux édifices. Dans ce pays, le chemin de fer a été construit d'abord; les maisons sont venues ensuite se grouper de chaque côté de la voie. Comme le train ralentit sa marche en suivant la principale avenue de la ville, il est facile au voyageur en observation sur la plate-forme, de se faire une idée assez complète de la cité qu'il traverse. La contrée paraît toujours très fertile; on passe Marseille, Ottawa, Utica. L'Américain se plaît à baptiser ses bourgades naissantes de noms empruntés à l'histoire ou à la géographie des autres pays.

A Bureau, le gong chinois avertit les voyageurs que le dîner est servi. Vingt-cinq minutes d'arrêt suffisent amplement à l'accomplissement de ce devoir. Chacun se hâte de prendre place autour de grandes tables où se retrouvent invariablement les mêmes petits plats, l'éternel thé ou café au lait, la même compote et la même assiettée de pommes rougeaudes, de l'est à l'ouest de la grande République. Du jambon frit avec des œufs, des côte-

lette
dém
mais
des t
tel e
l'Am
un v
teille
boiss
deho
ciaux
occas
appar
bre d
il n'e
parem
tenta
sur so
dont j
tout e
avec u
papier
en sor
tenue
de la s
Dan
cages
talle s
march
à l'abr
le pays
fendu c

lettres et des biftecks fort durs, entourés d'une demi douzaine de soucoupes ovales contenant du maïs bouilli, des patates cuites à l'eau, des courges, des tomates crues, des fèves, des pruneaux, etc.; tel est le menu peu varié que, trois fois par jour, l'Américain absurde à la hâte. Pour toute boisson, un verre de lait ou d'eau glacée; jamais une bouteille de bière ou de vin ne paraît sur la table. Ces boissons se prennent, ainsi que les liqueurs, en dehors des repas, dans des établissements spéciaux que l'on nomme *bars*, et que nous aurons occasion de visiter par la suite. A en juger par les apparences, l'Américain serait le peuple le plus sobre du monde. Mais on dit que, malheureusement, il n'en est pas ainsi, que cette sobriété n'est qu'apparente et qu'elle succombe trop facilement aux tentations du bar. Chacun se dépêche d'entasser, sur son unique assiette, un échantillon des mets dont je viens de parler. Au bout de dix minutes tout est terminé; l'Américain s'essuie la bouche avec une serviette grande comme une feuille de papier ou après la nappe, s'il en a une, et remet en sortant un dollar à un monsieur fort grave, à tenue respectable, qui se tient debout à la porte de la salle à manger.

Dans l'après-midi, nous traversons des marécages peuplés d'une infinité de tortues. Je m'installe sur la plate-forme et je m'assieds sur les marches de l'escalier. De ce poste d'observation, à l'abri du vent, je regarde tout à mon aise défiler le paysage. Une inscription avertit qu'il est défendu d'y stationner à cause des accidents qui peu-

vent en résulter. Mais personne ne tient compte de cette défense; les employés passent et repassent sans jamais faire la moindre observation. La compagnie vous a prévenu; elle est en règle avec vous; cela suffit; s'il survient un malheur, tant pis pour vous.

Vers le soir, la prairie s'étend à perte de vue. Sauf quelques bouquets de saules et de peupliers autour des habitations, pas un arbre à l'horizon; pas un canlou non plus dans la terre noire comme de l'encre. De larges chemins boueux, aux talus gazonnés, longent la voie; lorsqu'ils la traversent, un simple écriteau portant ces mots: « Prenez garde à la locomotive », remplace les maisons de gardes et les barrières de nos passages à niveau.

Aux derniers rayons du soleil couchant, nous traversons le Mississipi à Rock-Island. Le célèbre fleuve roule ses eaux jaunâtres entre deux rives basses et boisées. Il ne me paraît pas avoir plus de 12 à 1,500 mètres de largeur. Sur la rive droite s'étend la ville de Davenport (État d'Iowa). Nouvel appel du gong; nous sommes à 300 kilomètres de Chicago.

17 septembre. — Nous traversons à petite vitesse l'interminable prairie; toujours le même aspect qu'hier, sauf que le pays paraît plus ondulé et moins peuplé. Il a plu cette nuit; la voie du chemin de fer, tracée dans des terrains marécageux et dépourvue de ballast, offre un aspect peu rassurant. Les traverses reposent directement sur une boue sans consistance et cèdent sous le poids

des lo
de cô
lation
sage d
vue d
de let
après
alors
n'avo
et d'a
pagnie
moins
person
mes ex
faisa
qui n
éclats
la voie
bre ce.
loin un
piteux.
En a
lève, t
appara
borde l
tures d
prairie
magnif
Mississ
vraie r
lit fang
J'eus t

ent compte
et repassent
op. La com-
e avec vous;
nt pis pour

orte de vue.
le peupliers
l'horizon;
ceite noire
ouveux, aux
ils la tra-
ces mots :
emplacé les
os passages

chant, nous
Le célèbre
deux rives
avoir plus
rive droite
wa). Nou-
kilomètres

petite vi-
s le même
lus ondulé
a voie du
marécageux
t peu ras-
ement sur
s le poids

des lourds wagons; notre sleeping-car se penche de côté et, par instant, éprouve de terribles oscillations. Heureusement nous franchissons ce passage dangereux avec une prudente lenteur. La vue de deux wagons renversés le long du talus et de leur chargement dispersé me prouve que mes appréhensions ne sont point chimériques. C'est alors que je me repentis, mais un peu tard, de n'avoir pas suivi le conseil qui m'avait été donné et d'avoir précisément choisi celle des trois compagnies dont la voie avait été construite avec le moins de solidité. Toutefois, je dois avouer que personne, dans le wagon, ne semblait partager mes craintes; les oscillations les plus accentuées ne faisaient qu'exciter la gaieté de mes compagnons qui ne trouvaient rien de mieux que de rire aux éclats à la vue des tristes épaves éparses le long de la voie. Nous franchissons cependant sans encombre ce mauvais pas, non sans avoir vu un peu plus loin un troisième wagon renversé, dans le plus pitoyable état, au beau milieu d'un marécage.

En approchant du Missouri, le terrain se relève, le sol se ferme et quelques collines boisées apparaissent à l'horizon. A Council-Bluff, on transborde les voyageurs et les bagages dans les voitures de l'Union-Pacific. On traverse une large prairie; puis le train s'engage lentement sur un magnifique pont long de plus d'un kilomètre. Le Mississipi était bien sale; mais le Missouri est une vraie rivière de boue. Les eaux sont basses et le lit fangeux du fleuve resté en partie à découvert. J'eus tout le temps de l'observer à loisir. Un indi-

vidu qui avait sauté sur le marché-plein au moment où nous quittons Council-Bluff et à qui le conducteur réclamait le prix de sa place, refusa de payer et descendit au milieu du pont. Le conducteur tira aussitôt la corde qui met en communication chaque wagon avec la locomotive; celle-ci s'arrêta immédiatement; notre fugitif, traqué et saisi, fut contraint de s'exécuter.

La gare d'Omaha est monumentale; Chinois, Nègres, Indiens, y coudoient les émigrants européens. C'est là que je vis pour la première fois les fils du Céleste Empire. Leur flot envahissant n'a pas encore dépassé le Missouri. Dans cette ville née d'hier et peuplée déjà de 30,000 habitants, on remarque de grands établissements industriels et, sur les hauteurs qui dominent le Missouri, de jolies maisons et de coquettes églises.

Aux environs d'Omaha, le pays est boisé et assez peuplé. On atteint bientôt les bords de la rivière Platte, large d'un kilomètre, et dont nous devons suivre la rive droite pendant plus de 500 kilomètres. Enfin voici la prairie, la vraie prairie, sans clôtures, sans limites, et qui se perd à l'horizon comme la mer. L'herbe est moins verte et moins élevée que dans l'Iowa, mais on la dit de qualité supérieure.

Cette contrée est presque déserte; de loin en loin, une misérable maison de bois, quelques hautes meules de foin indiquent seules la présence de l'homme. Pas d'autres arbres à l'horizon que de minces bouquets de saules plantés autour des habitations; leur feuillage est le même, et, d'après la

gros
la co
Le
est
elle
premi
tants
18
plus
mens
pauv
ossen
s'est
N'oul
progr
que
au des
ce ma
Platte
afflue
Au
trenta
s'éta
rants,
pour l
cornu
fienné
celle d
famille
de mo
fois tin
son tra

grosseur de l'arbre, on peut calculer l'époque de la construction de la maison.

Le terrain, aussi loin que la vue peut s'étendre, est parfaitement plat; aussi, la voie ferrée suit-elle une ligne rigoureusement droite. La nuit nous prend à Grand-Island, petite ville de 1,500 habitants, où l'on s'arrête pour souper.

18 septembre. — Toujours la prairie, mais bien plus maigre. Plus d'habitations; au loin d'immenses troupeaux de bœufs, avec quelques pauvres huttes de boue et de paille. Ça et là des ossements blanchis; c'est bien le désert. Le temps s'est beaucoup refroidi; les poêles sont allumés. N'oublions pas que nous nous sommes élevés progressivement de 1,000 mètres depuis Omaha et que nous sommes actuellement à 1,300 mètres au dessus du niveau de la mer. Nous avons quitté ce matin à Julesbourg (Colorado), le cours de la Platte-River, pour suivre celui de l'un de ses affluents, presque à sec en ce moment.

Au sortir de Sydney, petit village composé d'une trentaine de maisons de planches sur lesquelles s'étaient de pompeuses enseignes d'hôtels, restaurants, logements garnis, épiceries, etc., j'aperçois pour la première fois les curieux petits animaux connus sous le nom de *chiens des prairies*; ils appartiennent à la famille des marmottes; leur taille est celle d'un lièvre ordinaire. Ils aiment à vivre en famille; leurs terriers forment une agglomération de monticules semblables à un petit village. A la fois timide et curieux, le chien de prairie sort de son trou au passage du train, se dresse sur ses

pattes de derrière d'une manière comique, semble nous observer et bientôt disparaît précipitamment.

La station de Pine-Bluff est la première du Wyoming. Sur tout le territoire de ce nom les femmes sont admises au droit de suffrage pour l'Assemblée législative; cet exemple vient d'être suivi tout récemment par le Sénat du Massachusetts. Nous venons de traverser tout l'Etat de Nebraska sur une étendue de 700 kilomètres. Ce pays a été, il y a quelques années, le théâtre de luttes sanglantes contre les Indiens Sioux et Cheyennes. Aujourd'hui la voie est à peu près sûre. Toutefois, on me raconte que la veille, un parti d'Indiens, cantonnés dans les Montagnes-Noires, à cent milles au nord et actuellement en guerre avec les troupes fédérales, a fait une incursion jusque sur le chemin de fer; tué deux hommes et enlevé une troupe de cent chevaux.

Cheyenne, où nous arrivons à une heure, est la capitale du Wyoming. Le plan de ses rues a été tracé en 1867; c'est cependant la ville la plus importante entre Ogden et Omaha. Sa population n'est encore que de 6,000 habitants; mais elle s'accroît rapidement. Un embranchement de chemin de fer la relie à Denver, capitale du Colorado. Malgré ses hôtels, ses banques, son théâtre, la « magique cité des plaines », comme on l'appelle ici, n'offre pas un coup d'œil bien séduisant. De larges rues, couvertes d'un gazon jaune et fleuri, des maisons de bois disparaissant sous d'immenses enseignes; çà et là, quelques constructions monumentales, beaucoup de places vides, absence

tot
de
à 1
au-
I
tou
des
Op
sol.
ind
E
par
en t
Ellé
cont
plat
un a
trav
par
tien
s'été
mill
Le
s'acc
blen
de s
végé
gris.
une i
8
nous
versé

totale d'arbres et même de verdure, tel est l'aspect de la ville, vue du chemin de fer. Cheyenne est à 1,650 kilomètres de Chicago et à 2,000 mètres au-dessus de la mer.

La prairie desséchée n'offre plus que de rares touffes d'une herbe rousse et fanée, alternant avec des massifs de plantes grasses de la famille des *Opuntias* aux épines acérées et rampant sur le sol. La plaine est zébrée de larges taches noires, indiquant que le feu a passé par là.

En quittant Cheyenne, on s'élève rapidement par de grandes courbes. Des barrières mobiles en bois sont placées à peu de distance de la voie. Elles sont destinées à protéger le chemin de fer contre la neige qui s'accumule en hiver sur ces plateaux désolés. On les transporte d'un point à un autre, selon la direction du vent. Lorsque nous traversons une tranchée, nous sommes abrités par un véritable tunnel de planches que soutiennent de grosses pièces de bois. Ces abris s'étendent parfois sur une longueur de plusieurs milles.

Le sol devient granitique ; le relief du terrain s'accroît ; au nord, les sombres *Black Hills* semblent se rapprocher. La vue s'étend sur une infinité de sommets aux formes bizarres, le long desquels végètent quelques rares sapins disloqués et rabougris. Le train s'arrête à la gare de Sherman ; là, une inscription nous apprend que nous sommes à 8,300 pieds au-dessus du niveau de la mer, que nous avons atteint le point culminant de la traversée des Montagnes Rocheuses, et que, dans le

monde entier, aucune voie ferrée ne franchit un col aussi élevé. Cette dernière assertion, exacte il y a quelques années, ne l'est plus aujourd'hui : les chemins de fer récemment construits au Pérou, à travers la Cordillère, atteignent des hauteurs beaucoup plus considérables.

Peu après Sherman, on passe sur le fameux pont de Dale Creek, long de 650 pieds et jeté hardiment d'un pic à l'autre, à 130 pieds au-dessus de la vallée. Aucun parapet ne gêne la vue et, de la plate-forme du wagon, l'œil plonge jusqu'au fond de l'abîme, à travers les larges interstices de la route en claire-voie. Ce passage est réellement effrayant.

Le pays offre un aspect extraordinaire : de nombreux pics peu élevés se dressent de tous côtés, des rocs arrondis présentent parfois de singuliers cas d'équilibre. Ici, c'est un chaos de blocs énormes, entassés en désordre, comme par l'éboulement d'une montagne entière ; plus loin, un rocher isolé, surmonté d'une table, semblable à un gigantesque champignon. Mais voici une ville en ruine, des tours, des fortifications démantelées, des clochers, des églises : ce sont les Buttes Rouges, étrange agglomération de rochers aux teintes éclatantes.

Je ne sais plus quelle station, il n'y a que deux maisons en planches grossières ; sur l'une on lit : *Salon*, sur l'autre : *Restaurant*, et plus bas : « Huîtres de l'Est et de l'Ouest, » c'est-à-dire de l'Atlantique et du Pacifique. Une antilope privée erre en liberté et vient curieusement regarder les

voy
met
et d
ver
rag
Mor

L
un
C'es
pes
à dé
incu
mon
des
Indi
ferr

L
répu
Paci
deri
tant
pays
de t

19
inco
gnes
suffi
effet
l'air
qu'e
tée n
No

voyageurs. Le temps n'est plus où la locomotive mettait en fuite de nombreux troupeaux de daims et de buffles. Ces animaux ont émigré en masse vers le nord et se sont réfugiés dans les pâturages solitaires des territoires de Dakota et de Montana.

Le fort Sanders, à deux milles de Laramie, est un point militaire de la plus haute importance. C'est là que, depuis 1866, sont cantonnées les troupes fédérales employées à contenir les Indiens et à défendre la ligne du chemin de fer contre leurs incursions. Une grande activité y règne en ce moment par suite de la guerre contre les Sioux des Montagnes Noires ; j'y ai remarqué plusieurs Indiens auxiliaires, employés à la garde de la voie ferrée.

Les mines de fer de Laramie jouissent d'une réputation méritée. La compagnie de l'Union-Pacific y a créé des ateliers, des usines et une fonderie de rails. La ville n'a encore que 4,000 habitants et ressemble beaucoup à Cheyenne ; même paysage désolé, même plaines jaunes, parsemées de taches noires.

19 septembre. — Hier, nous avons joui d'un incomparable coucher du soleil sur les Montagnes Rocheuses. Dans la soirée, la clarté des étoiles suffisait à éclairer le paysage. C'est peut-être un effet de l'altitude considérable du sol. Cependant, l'air me paraît ici plus subtil, plus translucide qu'en Europe. Sauf à Athènes, jamais la voie lactée ne m'a semblé si brillante qu'hier soir.

Nous arrivons à Rock-Spring, d'où la Compagnie

tire la majeure partie de son charbon. Cette station paraît fort misérable ; la plupart des maisons sont enfouies sous terre ; on n'aperçoit au-dessus du sol qu'une lucarne et un tuyau de poêle.

Nous sommes à 2,100 mètres au-dessus du niveau de la mer. Même nature monotone et sans arbres, avec des collines de terre-que la pluie creuse et ravine de mille manières. L'herbe a disparu ; le sol n'est qu'une boue grise durcie, fendillée par la sécheresse, et ne porte, en cette saison, que de rares touffes de bruyère. On déjeune à Green River. Pour la première fois, le service est fait par des Chinois ; ils sont très proprement vêtus de toile blanche. L'hôtel passe pour un des meilleurs de la route ; de plus, on y trouve une riche collection de minéraux des montagnes voisines, d'agates, de poissons fossiles et autres curiosités naturelles.

La Rivière Verte, que l'on traverse ensuite, est un affluent du Rio Colorado, qui, après avoir parcouru l'Utah et l'Arizona, pénètre sur le territoire mexicain et se jette au fond du golfe de Californie. Ses eaux limpides et d'une belle couleur d'émeraude sont en ce moment fort basses ; toute une forêt d'arbrisseaux aux feuilles luisantes et multicolores croît sur les bancs de sable de ses rives. C'est un large ruban vert qui se déroule au milieu de la plaine stérile et jaunâtre. Tout le long de cette vallée se dresse une série de rochers isolés, tous de hauteur égale, formés d'assises horizontales, régulières et de couleurs bien tranchées ; ils ressemblent à de grands cônes tronqués ou bien

à de gigantesques cheminées. Un de ces rochers surplombe la voie ; sa forme est celle d'une théière colossale. Au sud, belle vue sur de hautes cimes neigeuses appartenant à la chaîne des Montagnes Rocheuses.

Plus loin, on passe devant les Buttes-Églises. C'est une suite de monticules en terre blanche, dégradés par la pluie et qui dressent, au milieu de la plaine, leurs formes bizarres, semblables à des constructions élevées de main d'homme.

Sur les bords du cours d'eau que nous remontons, la campagne reverdit et se couvre d'arbustes épineux d'espèces qui me sont inconnues. Nous sommes toujours sur un plateau dont l'élévation varie de 2,000 à 2,500 mètres au-dessus de la mer. Par places le sol est blanc comme la neige ; mais quelle infinie variété de couleurs dans le feuillage des arbrisseaux et des bruyères depuis l'écarlate et le jaune d'or jusqu'au vert tendre et au gris cendré !

Au second plan du paysage s'élèvent des montagnes boisées, dominées à l'horizon par une longue suite de pics neigeux étincelant au soleil : ce sont les monts Uintah. On traverse de nouveau de nombreux abris de neige. A la station de Hilliard, un aqueduc long de quarante kilomètres amène l'eau des montagnes et, au moyen de cette eau, des masses considérables de bois flottés qui sont convertis sur place en charbon.

Evanston est la première ville de l'Utah et renferme un quartier chinois. En face de la station est un hôtel rival ; le dîner y est le même que par-

tout ailleurs, servi par des Chinois et à moitié prix. Les ouvriers du chemin de fer sont tous des Chinois. Il en monte quelques-uns dans notre train; ce qui, avec les noirs et les mulâtres variés qui s'y trouvent, forme une assez jolie collection de races. Il n'y manque que des Indiens; mais nous en verrons plus loin.

Le chemin de fer traverse la partie nord de l'Utah sur une étendue de 320 kilomètres; nous venons de franchir tout le Wyoming, large de 780 kilomètres.

Au sortir d'Evanston, le train descend rapidement; on s'engage à toute vitesse dans une étroite et sauvage vallée bordée de gigantesques rochers rouges aux formes fantastiques. Ces rocs bizarres sont formés d'un conglomérat de cailloux roulés. A chaque détour de la route, c'est une nouvelle apparition de colonnes, de tourelles, de dômes, de pointes menaçantes qui se dressent à une hauteur prodigieuse au-dessus de nos têtes. Ce célèbre passage porte le nom d'Echo-Canon.

A l'issue du défilé, la vallée s'élargit. Un joli village, Echo-City, y occupe une charmante situation au milieu des eaux courantes, des plantations de saules et de beaux champs de blé dont on rentre en ce moment la récolte.

Enfin, nous avons quitté le désert; la vallée que nous suivons, arrosée par le Weber, petite rivière qui va se jeter dans le Lac Salé, se fait remarquer par de riches cultures et de telles maisons avec vérandas, habitées par les Mormons.

Le Weber-Canon que l'on traverse ensuite

abonde en points de vue pittoresques. La route circule au fond d'une étroite fissure à travers les monts Wahsatch. Nous passons près d'un pin isolé sur le tronc duquel on a cloué une large planche avec cette inscription : « 1,000 milles d'Omaha. » La rivière Weber poursuit le long de la voie son cours impétueux, sans cesse irrité par de nouveaux obstacles. A gauche, on remarque l'étrange *Glissade du Diable*, formée par deux assises redressées de rochers parallèles qui courent à travers les broussailles, sur le flanc de la montagne. On traverse un pont de tréteaux jeté à cinquante pieds au-dessus du torrent. Tantôt le défilé s'élargit, tantôt il se resserre entre des rochers perpendiculaires, et la voie se taille un étroit passage dans leurs flancs abrupts.

Pendant plus d'une heure, je reste sous le charme de cette beauté grandiose et sauvage. Enfin, nous franchissons le grand gouffre appelé *la Porte du Diable*. Bientôt après, nous sortons du défilé.

La nature a repris son aspect calme et riant ; nous arrivons à Weber, joli village mormon, entouré d'une campagne très peuplée et de champs en plein rapport. Partout des routes bien entretenues (chose rare aux États-Unis), des maisons en pierre de taille, des jardins, des vergers, et des plantations d'arbres. Ces merveilleux résultats, cette transformation subite du désert, sont dus au labeur patient et au génie colonisateur des Mormons.

A Ogden, arrêt d'une heure. Embranchement

de Salt-Lake-City. On change de wagons pour prendre ceux de la compagnie *Central-Pacific*. — Distance de Chicago, 2,460 kilomètres; de San-Francisco, 4,420 kil. Population, 7 à 8,000 habitants, presque tous Mormons. — C'est la seconde cité du territoire de l'Utah. Elle est admirablement située dans une vaste plaine s'élevant en pente douce jusqu'au pied de hautes montagnes qui l'entourent de toutes parts, sauf du côté du Lac Salé, distant d'une vingtaine de kilomètres. La ville des affaires occupe la partie basse, aux environs du chemin de fer; la partie supérieure, composée principalement de belles résidences particulières, quelques-unes fort élégantes, s'étage sur la colline et disparaît sous les ombrages touffus des vergers et des jardins.

J'ai tout le temps d'examiner plusieurs Indiens Piutes qui se trouvent à la station. Ils sont fort laids; leur teint est couleur de brique, leur chevelure épaisse et noire. L'un d'eux, au chef orné de plumes, à la poitrine couverte de colliers et de plaques de fer blanc, doit être un grand personnage dans sa tribu. Ces Indiens partent avec notre train; la Compagnie leur permet de voyager gratuitement sur la plate-forme du fourgon des bagages.

2 septembre. — J'éprouve, durant ce long trajet en chemin de fer, les mêmes sensations que pendant la traversée de l'Atlantique; même repos de l'esprit, même quiétude contemplative exempte de toute préoccupation relative au départ, à l'arrivée et à l'emploi de mon temps.

HI
du L
le. g
avec
Malg
desc
mes
la m
épars
tion
ces a
nous
d'env
où el
Per
le tris
leur e
30° à
nètre
Une
une di
fois d
quatre
les voi
d'une
l'embr
de conf
d'Eure
Aux
Pah-U
Quelqu
l'osier

Hier soir, nous avons contourné la partie nord du Lac Salé; pendant la nuit, nous avons traversé le *grand désert américain*. Ce matin, je me lève avec le soleil. Nous sommes dans l'état de Nevada. Malgré le froid, le temps est magnifique. Une descente rapide nous mène à Wells, où nous sommes encore à 1,900 mètres au-dessus du niveau de la mer. Une douzaine de pauvres maisons de bois éparsés dans le désert, tel est l'aspect de la station de Wells, renommée cependant par ses sources abondantes, qui forment la rivière Humboldt; nous devons en suivre le cours en entier, long d'environ quatre cents kilomètres, jusqu'au lac où elle se perd, au pied de la Sierra Nevada.

Pendant toute la journée, nous roulons à travers le triste et monotone désert de Humboldt. La chaleur est devenue excessive; le thermomètre marque 30° à l'intérieur des cars; une poussière fine pènetre partout.

Une route tracée par les roues des chariots suit une direction parallèle à la voie. On y croise parfois des convois d'émigrants formés de trois ou quatre pesants véhicules, reliés entre eux, comme les voitures d'un train de chemin de fer, et attelés d'une douzaine de mules. A Pansado, se détache l'embranchement d'un railway à voie étroite et de construction primitive, qui conduit aux mines d'Eureka.

Aux stations, on rencontre souvent des Indiens Pah-Utes, à peine couverts de misérables haillons. Quelques femmes portent sur le dos un berceau d'osier renfermant un marmot soigneusement ca-

ché et emmaillotté; moyennant une petite pièce d'argent, elles découvrent aux regards des curieux la face rougeaude de leur progéniture. De petites filles viennent mendier autour du train; dans leur mauvais anglais, elles ne demandent pas un sou, mais fort bien une pièce de dix sous. La plupart de ces Indiens ont la figure peinte; ils sont petits et laids; en vieillissant ils deviennent hideux. Hommes et femmes laissent croître leurs cheveux, qui restent toujours noirs, même chez les vieillards.

Le paysage, malgré les hautes montagnes bleues qui l'encadrent au loin, conserve toujours son aspect monotone. On ne voit pas d'autre végétation qu'un arbuste épineux à feuilles grises. Ça et là, de larges efflorescences blanchâtres sur lesquelles aucune plante ne peut pousser; de loin en loin, quelque maigre prairie sur les rives du Humboldt. Les canards sauvages paraissent être les seuls habitants de cette contrée désolée.

Quelles devaient être, il y a quelques années, les souffrances des malheureux émigrants, sans cesse en butte aux attaques des Indiens, pendant les mois entiers que durait alors leur pénible voyage à travers ce désert aride!

A la station de Golconde, huttes et campements d'Indiens. Les haltes sont de plus en plus éloignées. L'eau nécessaire à la marche de la machine est élevée dans les réservoirs au moyen de moulins à vent; depuis longtemps nous en voyons à toutes les gares.

Winnemuca est un gros village avec chantiers

et at
dilig
frict
fatig
de ph
qui n
ces v
geurs
L'h
soupe
une e
est la
tion.
un fra
corce
lorsqu
l'arro
21
gravi
Le tris
sur un
déjà l
Je me
du pa
culmin
au-des
d'une
abris
lesquel
station
-Lors
plonge

et ateliers du chemin de fer. A la station, une diligence est attelée et prête à partir pour les districts miniers du territoire d'Idaho. Malgré les fatigues inouïes et les dangers réels d'un voyage de plus de quatre cents kilomètres sur une route qui n'est tracée que par les ornières des chariots, ces voitures sont toujours encombrées de voyageurs.

L'hôtel de Humboldt, où l'on s'arrête pour le souper, est une véritable oasis dans le désert; une eau limpide, amenée des montagnes voisines, est la seule cause de cette étonnante transformation. Un beau verger planté d'arbres vigoureux, un frais jardin, des peupliers bien venants, à l'écorce lisse, montrent ce que deviendra ce pays lorsqu'on aura fait les travaux nécessaires pour l'arroser.

21 septembre. — Pendant la nuit, nous avons gravi les pentes escarpées de la Sierra Nevada. Le triste État de Nevada, que nous avons traversé sur une largeur de plus de 800 kilomètres, est déjà loin de nous. Nous sommes en Californie. Je me lève avant le jour pour ne rien perdre du paysage; on vient de quitter Summit, point culminant du passage de la Sierra, à 7,042 pieds au-dessus du niveau de la mer; et, pendant plus d'une heure, nous passons sous d'interminables abris de neige, véritables tunnels de bois, sous lesquels sont renfermés les bâtiments de deux stations.

Lorsque nous reparaissons à la lumière, la vue plonge sur une profonde vallée, hérissée de som-

bres sapins. Je m'installe sur la dernière plateforme, à l'arrière du train; là, point d'obstacle qui gêne la vue. Le ruban sinueux de l'unique voie du chemin de fer se déroule avec une rapidité vertigineuse le long d'une étroite corniche taillée dans le roc et surplombant un affreux précipice. En une heure, et par des circuits sans nombre, nous descendons de 2,000 pieds à travers un paysage alpestre et grandiose.

On passe devant Dutch Flat et Gold Run, mines d'or en exploitation. De larges clairières, ouvertes dans la forêt, laissent à découvert un sol blanchâtre, déchiqueté, fouillé, retourné dans tous les sens. Des conduites d'eau, amenées quelquefois de fort loin, servent au lavage du minéral. Partout, aux environs, se trouvent d'anciens placers abandonnés, des rigoles desséchées, vestiges des travaux exécutés par les premiers pionniers, à l'origine de la découverte de l'or dans le pays. Aujourd'hui, l'exploitation individuelle a presque disparu; on ne trouve plus, comme autrefois, de pépites à la surface du sol. La pioche du mineur isolé est remplacée par de puissantes machines hydrauliques, qui désagrègent un mètre cube de roche en quelques instants. Les mines d'or sont entre les mains de compagnies financières régulièrement organisées et disposant de capitaux considérables. Leur produit, calculé par d'habiles ingénieurs, ne laisse qu'une faible part à l'imprévu. La spéculation ne s'exerce plus que sur le cours des actions; elle a déserté les placers pour la Bourse de San-Francisco. L'exploitation de la fo-

rét c
duct
scien
mon
No
pont
rant.
enga
train
réelle
toute
à le c
par le
je voi
s'agit
Bie
devan
famil
Califo
pense
ruisse
nourr
d'une
loyer,
ser la
Au
le pay
jolies
panser
qu'un
sur pi
meric

rêt offre une source de revenus, non moins productive, mais encore plus certaine; de nombreuses scieries convertissent en planches les géants de la montagne.

Nous traversons de profondes vallées sur des ponts chevalets dont l'aspect n'est guère rassurant. Il est vrai que chaque fois que nous nous engageons sur un de ces viaducs tremblants, le train ralentit sa marche. L'un de ces ponts est réellement effrayant: au moment de notre passage, toute une armée d'ouvriers chinois était occupée à le consolider, et, de la plate-forme du wagon, par les intervalles ménagés entre chaque traverse, je voyais, sous nos pieds, une fourmilière humaine s'agiter à une profondeur énorme.

Bientôt la descente se ralentit; nous passons devant plusieurs camps chinois. John (c'est le nom familier qu'on donne à l'homme de race jaune en Californie) n'est pas exigeant. Afin d'éviter la dépense, il se construit, dans une clairière, près d'un ruisseau, une hutte de branchages; pour toute nourriture, il se contente d'une poignée de riz et d'une tasse de thé sans sucre: de la sorte, il n'a ni loyer, ni restaurateur à payer, et peut économiser la presque totalité de son salaire.

Au sortir de la forêt, la nature change d'aspect; le pays est très peuplé, bien cultivé et orné de jolies habitations. On traverse une plaine immense parsemée de gros chênes. Toute la contrée n'est qu'un vaste champ de blé. Un interminable pont sur pilotis franchit les marécages voisins de l'American River, puis la rivière elle-même. Quel-

ques minutes après, le train s'arrête sous la gare monumentale de Sacramento.

Une foule de marchands viennent nous offrir à bas prix les admirables fruits du pays, raisins, pêches et poires d'excellente qualité. La ville, peuplée d'environ 40,000 habitants, est la capitale de l'État de Californie ; elle paraît bien bâtie. Ses rues, larges et régulières, sont toutes ornées de plantations d'arbres. Chaque maison a son jardin. Le monument le plus remarquable est le palais du Sénat, construit sur le modèle du Capitole de Washington. Sa coupole de fer peinte en blanc et soutenue par vingt-quatre colonnes d'ordre corinthien, se détache au-dessus de la verdure et s'aperçoit de fort loin.

Nous ne sommes plus qu'à 225 kilomètres de San-Francisco. La plaine se continue au-delà de Sacramento ; ce sont d'abord de grasses prairies, puis une campagne semblable à la Beauce après la moisson, mais ombragée çà et là par de beaux arbres. Tout ce pays est brûlé par le soleil ; pendant l'été, le ciel est toujours sans nuages, et pas une goutte d'eau ne vient rafraîchir l'atmosphère.

A Stockton, petite ville de 12,000 âmes, je remarque, pour la première fois, une végétation franchement méridionale. L'oranger, le laurier, le figuier, l'agave croissent autour des maisons. Il existe, en cet endroit, une nappe d'eau souterraine, à quatre mètres de la surface du sol. Chaque propriétaire possède un puits surmonté d'un élégant petit moulin à vent, toujours en mouvement, pour élever l'eau nécessaire à l'arrosage de son

jardin
tude d
c'est
califor

Un
sur le
de fer
d'un t
hâte,
mais l
mêle a
Cet ac
C'était
Chicag

épaves
Je c
mais
des co
à peu
et com
d'étro
un de
rapide
fond d
végéta
plaine
brouil

Ce r
aux n
belles
marqu
de la

jardin ; de là une incroyable fertilité. Cette multitude de petits moulins offre un aspect singulier ; c'est l'un des traits caractéristiques du paysage californien.

Un triste spectacle nous attendait, non loin de là, sur les rives du San-Joaquin. Le pont du chemin de fer s'était effondré la veille sous le passage d'un train de marchandises. On l'avait réparé à la hâte, et nous pûmes passer tant bien que mal ; mais les débris des wagons gisaient encore pêle-mêle au fond du lit à moitié desséché de la rivière. Cet accident avait coûté la vie à deux personnes. C'était la troisième fois que, depuis mon départ de Chicago, je rencontrais sur ma route ces tristes épaves !

Je croyais en avoir fini avec les montagnes ; mais j'avais compté sans le Mont-du-Diable, l'un des contreforts de la chaîne secondaire qui s'étend à peu de distance de la côte. Après avoir traversé et contourné, au moyen de courbes impossibles, d'étroites vallées bien cultivées, nous franchissons un dernier col élevé de 740 pieds. Une descente rapide, à travers un pittoresque défilé, dans le fond duquel un petit cours d'eau entretient une végétation luxuriante, nous amène dans une vaste plaine sur les bords de la baie de San-Francisco. Le brouillard nous dérobe la vue de la côte opposée.

Ce rivage est très peuplé ; les maisons succèdent aux maisons ; partout de florissants vergers, de belles plantations d'arbres, parmi lesquels je remarque l'Eucalyptus d'Australie ; qui, sous le ciel de la Californie, acquiert en peu d'années, un

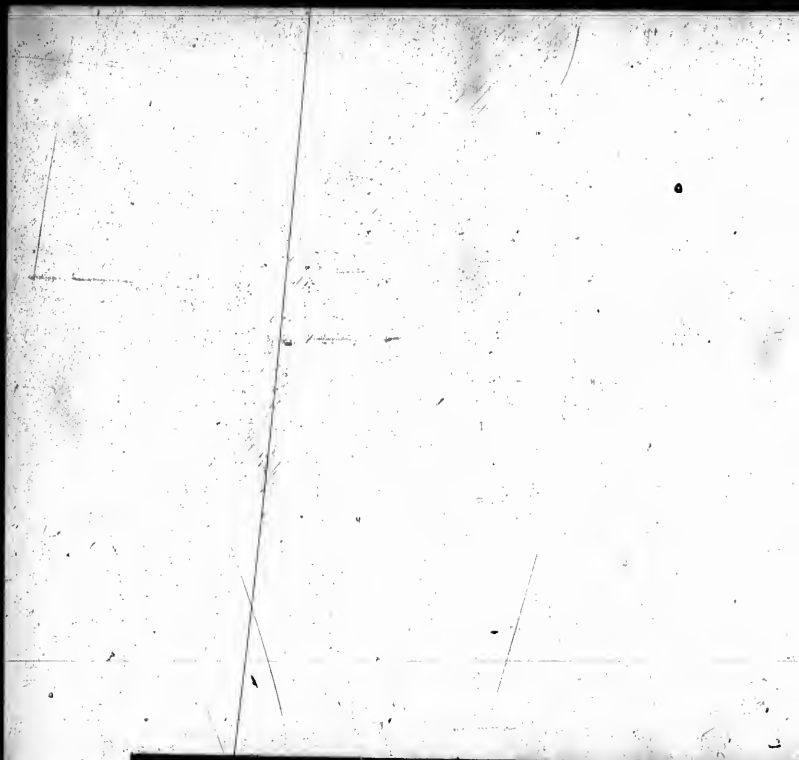
développement prodigieux. Nous traversons de gros villages, de petites villes, des marais, puis, tout à coup, nous quittons la terre ferme et nous nous engageons sur une étroite jetée construite sur pilotis et longue de plusieurs kilomètres. A l'extrémité se trouve, une vaste plate-forme édifiée au milieu de la baie. Un bac gigantesque à trois étages, véritable ville flottante, nous attend; deux minutes après, nous voguons vers San-Francisco.

J'ai fort à faire pour défendre ma personne et mon sac contre les tentatives intéressées de la foule des cochers et des commissionnaires d'hôtel. D'un autre côté, je cherche à distinguer la ville, but de mon lointain voyage; une brume persistante m'en dérobe l'aspect.

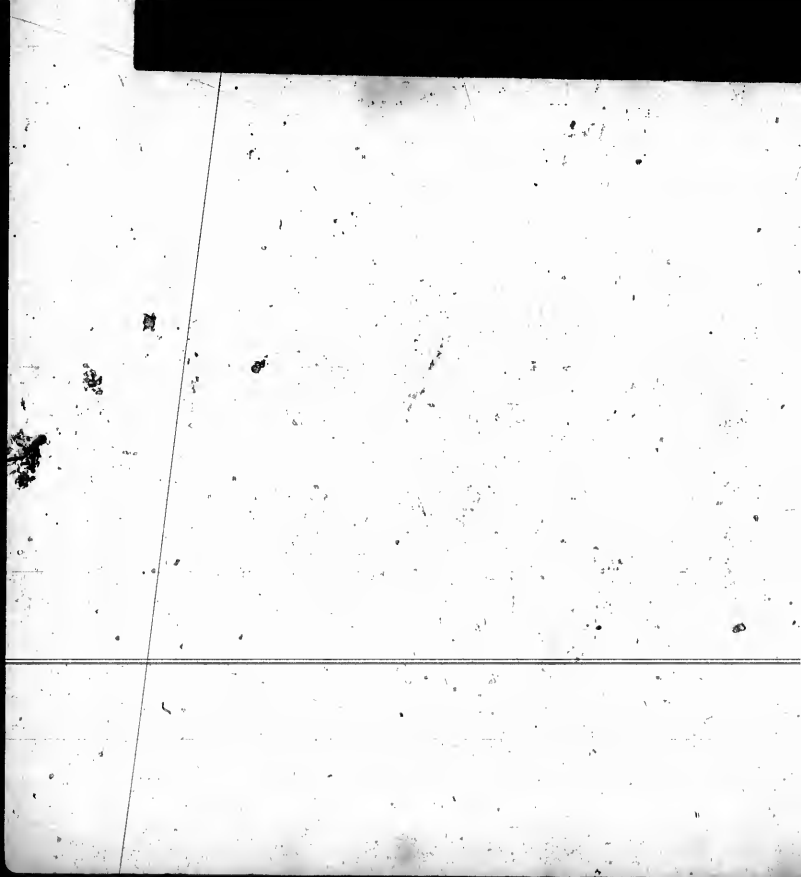
Mais bientôt après nous glissons au milieu de nombreux navires, de toutes formes et de toutes dimensions, et j'entrevois, à travers leurs mâts, une longue suite de quais dominés par des collines roussâtres que surmontent de hautes maisons. Notre immense *ferry* continue sa marche; le pont du rez-de-chaussée vient s'adapter exactement à la jetée du débarcadère, avec laquelle il semble faire corps. Cette manœuvre difficile s'opère avec une précision mathématique et en moins de temps que je ne mets à le dire; la foule des passagers franchit sans s'en apercevoir le pont qui relie le bateau à la terre ferme et s'écoule, en quelques instants, dans toutes les directions. Je me trouve sur une place assez mal pavée, à la naissance de *Market street*, principale artère de San-Francisco. Il est 5 heures 30 minutes; c'est l'heure réglemen-

taire indiquée par le guide officiel. Mon voyage de Chicago ici a duré cent trente heures, ou, mieux cent trente et une heures, y ajoutant les trois heures provenant de la traversée des longitudes.

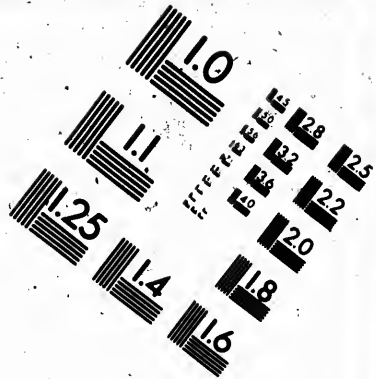
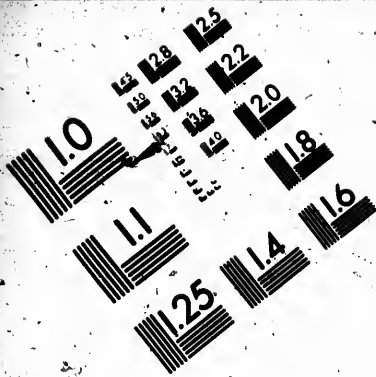
Dix minutes après, j'étais installé au centre de la ville, à l'hôtel *Gailhard*, la meilleure maison française de San-Francisco.



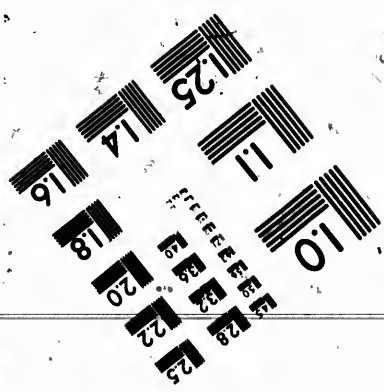
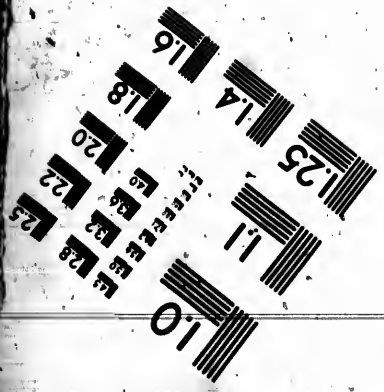
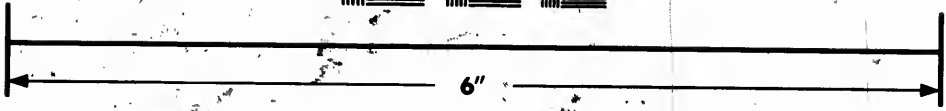
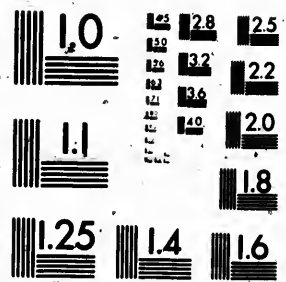








**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4803

18
20
22
25

10

SAN-FRANCISCO — CLIFF-HOUSE — OAKLAND

San-Francisco est situé par, $124^{\circ} 48'$ de longitude ouest et $37^{\circ} 48'$ de latitude nord, c'est-à-dire sous le même méridien qui, en Europe, traverse l'Andalousie, la Sicile et la Grèce.

Sa population, qu'un recensement fixait, en 1847, à 459 habitants, dépasse aujourd'hui 300,000 âmes.

Le 2 février 1848, à la suite de la guerre entre le Mexique et les États-Unis, la Californie était cédée aux Américains. Quelques années après, la découverte de l'or y attirait, de tous les points du globe, des milliers d'aventuriers. Le nom du petit village naguère ignoré fut bientôt dans toute les bouches. L'admirable baie de San-Francisco, autrefois déserte, devint le rendez-vous général de la marine de commerce de toutes les nations.

Mais ce ne fut pas sans d'immenses travaux que

put s'accomplir la transformation de ce terrain mouvant, sablonneux et accidenté. Des collines entières furent renversées dans la mer, et le sol nouvellement conquis sur la baie, consolidé au moyen d'innombrables pilotis. Au taux où était la main-d'œuvre à cette époque, les dépenses furent énormes; mais les loyers atteignirent des prix si exorbitants, qu'en moins de trois ans, le constructeur était entièrement remboursé. La ville s'éleva comme par enchantement sur ce nouvel emplacement, et en peu de temps déborda sur les hauteurs voisines.

Depuis cette époque, ce prodigieux accroissement s'est à peine ralenti. San-Francisco est devenue la première place de commerce sur l'Océan pacifique. Ravagée par de nombreux incendies, elle a rebâti chaque fois ses maisons en matériaux plus solides. Aujourd'hui, dans les quartiers principaux, le fer, le marbre et le granit sont à peu près seuls employés dans les constructions.

Malgré un sol extrêmement accidenté, la plupart des rues se coupent à angle droit, selon l'usage américain; on n'a tenu aucun compte des inégalités du terrain dans leur tracé invariablement rectiligne. Il en résulte parfois des perspectives bizarres et choquantes.

Les rues principales sont sillonnées de nombreux cars de formes variées; j'en ai vu d'oblongs, d'autres tout à fait ronds. Dans les rues trop inclinées, la traction à l'aide de chevaux serait impossible. Les cars, sans moteur apparent, sont remorqués par un câble souterrain; ils gravissent

et descendent rapidement les pentes les plus considérables.

Montgomery, Kearney, Market street sont les principales rues. Elle sont bordées de beaux édifices, de superbes magasins, de nombreux offices de change. Leur brillant éclairage, jusqu'à une heure avancée de la nuit, leurs larges trottoirs, encombrés par la foule élégante des promeneurs, me rappellent jusqu'à un certain point les beaux quartiers de Paris. Dans les autres villes américaines, les magasins se ferment en général de bonne heure, et le quartier des affaires, si bruyant et si animé dans la journée, devient, le soir, calme et silencieux.

Les hôtels sont nombreux, bien tenus et leurs prix modérés. Le *Grand-Hôtel* était cité comme l'un des plus remarquables des États-Unis ; son architecture de bon goût, sa riche façade couverte de sculptures en font encore un des principaux monuments de la ville. Mais il vient d'être dépassé par le *Palace Hôtel*, qu'on dit être le plus grand du monde entier. C'est une immense construction, uniformément peinte en blanc, tout en fer, en verre et en briques, avec sept étages de balcons en saillie, trois ascenseurs, une vaste cour couverte, plus de mille chambres et une infinité de salons et salles splendides, cabinets de lecture, agences de télégraphes et de chemins de fer, etc.

En Amérique, le rez-de-chaussée des hôtels est comme un lieu public ; c'est un promenoir ouvert à tous, où chacun peut aller et venir à sa guise, se reposer en lisant les journaux, faire sa sieste à

rect sont les
beaux édifi-
x offices de
à une heure
oirs, encom-
urs, me rap-
ux quartiers
ricaines, les
onne heure,
et si animé
me et silen-

us et leurs
cité comme
-Unis ; son
de couverte
principaux
être dépassé
re le plus
nense cons-
nc, tout en
t étages de
e vaste cour
une infinité
de lecture,
e fer, etc.
s hôtels est
noir ouvert
sa guise, se
sa sieste à

demi couché dans des fauteuils-balançoires en canne, sans que personne s'occupe de vous.

La partie basse de la ville qui avoisine les quais est consacrée au commerce de gros. C'est le quartier des entrepôts, des manufactures, des usines, des scieries, des fonderies de fer, des fabriques de toute sorte. On y circule sur de larges trottoirs. Le pavage des rues y est remplacé par une épaisse couche de poussière, tolérable en été, où il ne pleut jamais, mais qui, dans l'hiver, doit se convertir en une boue impraticable aux piétons.

A mesure que l'on s'éloigne du centre de la ville, les constructions en bois deviennent plus communes. Les boutiques sont remplacées par de charmantes résidences particulières, séparées de la rue par un joli jardin planté de yuccas, de myrthes, de géraniums et de fuchsias aux fleurs éclatantes. Nous ne connaissons, en France, ces derniers que sous la forme d'arbustes nains. A San-Francisco, ce sont de petits arbres, formant de véritables bosquets touffus et atteignant parfois la hauteur d'un premier étage.

La rue de la Mission, sur une longueur de plus d'un kilomètre, offre une succession continue de frais jardins et d'élégants cottages; plus loin, elle traverse des terrains stériles couverts çà et là de quelques misérables huttes en planches grossières, autour desquelles le vent a formé de hautes dunes de sable mouvant, à la surface unie comme la neige. On enfonce jusqu'à mi-jambe dans ces monticules de poussière impalpable, sans cesse déplacés par les caprices de l'atmosphère. C'est là

cependant, sur ce sol ingrat, que se trouvent les jardins de *Woodwards*.

San-Francisco est fière, et à juste titre, de ce bel établissement, où se presse, chaque dimanche, une foule de promeneurs. Comme toujours, c'est l'eau qui a transformé, en peu d'années, une dune stérile en vertes pelouses ombragées de beaux arbres. Un musée d'histoire naturelle, une collection fort complète des animaux et des produits du sol californien, un bel aquarium, un jardin botanique et zoologique, de vastes serres, une galerie de tableaux et de sculptures, enfin un restaurant et une salle de concert, telles sont les principales attractions de ce beau jardin, que le touriste ne devra pas manquer de visiter. Partout l'eau coule en abondance; des allées sinueuses serpentent à travers les rochers où croissent de nombreuses variétés d'agaves vigoureux et de robustes plantes grasses. Le feuillage odorant des myrthes et des eucalyptus vivifie l'atmosphère. De plus, on n'a rien négligé de ce qui peut contribuer à l'amusement et au développement physique de la jeunesse.

C'est ainsi que j'ai remarqué, outre un cirque et un gymnase fort bien organisés, un long bateau en forme d'anneau, flottant sur un bassin circulaire et en suivant les contours intérieurs. Une troupe d'enfants ramant avec énergie, prenaient plaisir à le faire tourner avec rapidité sur lui-même. Un pareil divertissement aurait, je n'en doute pas, grand succès à Paris sur les bassins des Tuileries.

Je fus, un jour, témoin d'un curieux spectacle.

trouvent les

re, de ce bel
manche, une
, c'est l'eau
d'une stérile
arbres. Un
on fort com-
californien,
que et zoo-
de tableaux
une salle de
tractions de
a pas man-
abondance;
s les rochers
és d'agaves.
s. Le feuil-
ptus vivisse
gé de ce qui
eloppement

e un cirque
n long ba-
bassin cir-
rieurs. Une
; prenaient
té sur lui-
ait, je n'en
bassins des
x spectacle.

La veille, j'avais assisté à un meeting républicain en l'honneur de la candidature de Hayes à la présidence. La réunion avait eu lieu dans une vaste halle tout enguirlandée et pavoisée de drapeaux et d'emblèmes patriotiques. Sur les murailles se lisaient, affichées en gros caractères, force réclames et sentences politiques.

La société, bruyante et mêlée, était composée en grande partie de nègres ou d'hommes de couleur fumant, chiquant et consommant les rafraîchissements servis en abondance sur de longues tables. De temps en temps, un énergumène, cherchant à dominer le tumulte, montait à la tribune et expectorait une sorte de discours accompagné de gestes et de contorsions véritablement insensées. Puis une musique enragée, où la grosse caisse, les cymbales et le fîfré remplissaient le principal rôle, éclatait brusquement sous les voûtes sonores; après quoi un nouvel orateur se précipitait à la tribune, ou bien, monté sur une table, entamait un nouveau speech. Le tout pour annoncer qu'une grande démonstration ou « parade, » c'est le mot consacré, aurait lieu le lendemain.

Au jour dit, une colonne d'au moins 8,000 citoyens, coiffés d'un képi blanc, revêtus d'un manteau vénitien en toile cirée blanche, avec ces mots inscrits sur le dos : « *Hayes Invincible*, » portant chacun, au bout d'une perche, un transparent illuminé, défilaient au pas, rangés militairement quatre par quatre, avec officiers au manteau et au képi rouges en serre-file; chaque section, désignée par une lettre de l'alphabet, était

précédée d'une musique semblable à celle que j'avais entendue la veille. Une foule immense garnissait les trottoirs sur le passage de la colonne ; la circulation des cars était interrompue.

Pendant plus de deux heures, l'interminable procession défila en bon ordre dans les principales rues ; chaque homme tenait à la main un petit paquet de forme allongée dont je ne m'expliquai pas tout d'abord l'usage.

Tout à coup, vers dix heures et demie, alors que la colonne, massée sur huit hommes de front dans la rue Kearney, y occupait une étendue de plus d'un kilomètre en ligne droite, à un signal donné par une fusée, chaque homme, tout en continuant à marcher au pas, mit le feu aux pièces d'artifice qu'il tenait à la main. Aussitôt, des fenêtres et des balcons *républicains* partirent d'innombrables fusées, pétards, soleils, feux de Bengale, etc. ; les fenêtres *démocrates*, seules, restaient fermées et silencieuses. Pendant une demi-heure un feu d'artifice entremêlé de frénétiques hurrahs dura sans interruption, tandis que la musique, de plus en plus enragée, estropiait tant bien que mal des airs tirés de *Madame Angot*. Lorsque les dernières fusées eurent été consommées, la colonne rentra à son quartier général, siège du meeting de la veille, illuminé par un grand feu de copeaux allumé en pleine rue. Là, chaque citoyen déposa ses insignes et rentra ensuite dans la vie privée.

A ce sujet, on m'a affirmé que les personnes *respectables* de la ville s'abstenaient généralement

à celle que
immense gar-
la colonne ;
ue.

interminable
principales
un petit
m'expliquai

emie, alors
nes de front
étendue de
à un signal
out en con-

aux pièces
ussitôt, des
s partirent
ls, feux de

es, seules,
adant une
de fréne-

tantis que
estropiait
Madame Au-

nt été con-
er général,
né par un
e rue. Là,
rentra en-

onnes res-
néralement

de prendre part à ces sortes de démonstrations. La plupart des gens qui la composent reçoivent un dollar pour leur soirée. C'était aujourd'hui le tour des républicains. Demain, les démocrates organiseront une parade exactement semblable. Chaque parti cherche à surpasser le parti rival, en exhibant le plus grand nombre possible de musiciens, de paradistes, de transparents et de pièces d'artifice. Seulement le jour de la parade démocrate, les bâlcons républicains resteront dans l'ombre, et les fenêtres fermées aujourd'hui prendront alors une revanche éclatante. Du reste, aucune démonstration hostile du parti opposé. Chacun respecte les convictions de son voisin.

Pour en finir avec la politique, on me dit que le parti républicain est celui qui compte le plus d'adhérents à San-Francisco, et que jamais les démocrates ne pourront organiser une parade aussi brillante que celle de ce soir.

De l'hôtel où je suis logé, au coin de *Pine-street* et de *Kearney*, je n'ai que deux cents pas à faire pour me trouver en Chine. On sait que les Chinois fourmillent en Californie et que leur nombre tend toujours à s'accroître. On évalue aujourd'hui à trente mille le nombre des fils du Cèleste-Empire fixés à San-Francisco. Ils n'occupent pas, comme je le supposais, un quartier reculé. C'est au centre de la ville, à deux pas des artères les plus commerçantes, qu'ils ont pris solidement racine et que, de là, ils tendent constamment à s'étendre, en envahissant peu à peu et définitivement les maisons voisines. Là où un Chinois s'est installé, il sera

remplacé par un autre Chinois, mais jamais par un Américain. C'est ainsi que leur colonie, d'abord restreinte à quelques blocs ou carrés de maisons, a envahi successivement les blocs voisins, et formé maintenant, dans la ville américaine, une véritable enclave chinoise, avec ses mœurs particulières, ses usages et ses institutions immuables.

Je ne me lasse pas de parcourir ce quartier si nouveau et si intéressant pour moi. J'examine chaque boutique, je regarde tout, j'entre partout ; c'est mon droit ici, les Chinois sont habitués à ces sortes de visites et ne s'en préoccupent pas le moins du monde.

Toute une population jaune grouille dans les sous-sols généralement occupés par les boutiques des barbiers. Les clients attendent patiemment leur tour, en mâchant le bétel, tandis que le patient présente son crâne barbouillé de savon au rasoir agile de l'habile opérateur aux bras nus.

A chaque pas un objet nouveau attire mon attention : tantôt c'est l'étalage d'un marchand de comestibles ; ses denrées, peu ragoûtantes, arrivent directement de Canton ; ce sont des poissons rancornis et desséchés ; des canards fumés, à la peau grasse et luisante, aplatis, en forme de galette ; de petits jambons que je soupçonne fort d'appartenir à la race canine, des œufs amenés soigneusement à un degré de pourriture convenable, des mélanges sans nom, des graisses indescritibles, des holothuries, des nageoires de requin et jusqu'aux fameux nids d'hirondelles si recherchés des gour-

jamais par
nie, d'abord
de maisons,
ns, et formé
e, une véri-
rs particu-
muables.

quartier si
J'examine
re partout ;
bitués à ces
pent pas le

lle dans les
es boutiques
patiemment
adis que de
lé de savon
r aux bras

mon atten-
and de co-
es, arrivent
oissons ra-
s, à la peau
galette ; de
l'appartenir
gneusement
e, des mé-
ptibles, des
t jusqu'aux
s des gour-

mets chinois. Une odeur nauséabonde s'échappe de ces comestibles étranges et malpropres.

Les boucheries offrent surtout un aspect repoussant. La viande crue est émincée en morceaux presque microscopiques et rangée par petits tas ; des animaux étranges et suspects, fraîchement écorchés, pendent çà et là. Le boucher, à demi-nu et dégouttant de sang, s'agit au fond de la boutique sombre.

Plus loin, c'est un épicier ; on trouve de tout dans son magasin : des cigares, des sandales à semelle épaisse, des billets de loterie, des photographies, et enfin de l'opium — que chaque client vient chercher muni de son petit pot. Le vendeur plonge une baguette dans le vase qui contient la précieuse denrée, retire une parcelle de matière noire et gluante, la pèse minutieusement, fait rapidement son calcul à l'aide d'un instrument spécial composé de tringles où sont enfilées plusieurs séries de boules, fait sonner la monnaie qui lui est remise, et, au moyen de son pinceau, inscrit la recette sur son livre.

Partout de longues enseignes verticales ; de larges banderoles en papier de couleur, sur lesquelles se détachent en lettres d'or les bizarres caractères chinois. Les restaurants sont reconnaissables à leurs transparents illuminés, à leurs balcons couverts de fleurs et ornés de lanternes en papier de couleur, aux grosses boules rouges suspendues au-dessus de la rue.

Les fruiteries en plein air ne sont pas moins curieuses. Les fruits du pays sont mêlés aux pro-

ductions de la Chine, les courges de Californie aux racines de nénuphars, les bananes des îles Sandwich aux raisins de Sacramento. En outre le marchand a la spécialité de la fabrication des chiques de bétel, et se livre sous les yeux du public à la manipulation compliquée des divers ingrédients qui entrent dans sa composition.

Les rues principales du quartier chinois sont reliées entre elles par de longues ruelles, sombres, étroites et malpropres. Là vit, entassée dans d'obscurs réduits, toute une population de femmes et de jeunes filles vendues par leur parents à des spéculateurs qui les exploitent.

Il y a plusieurs pagodes à San-Francisco. Celle que je visitai était mesquinement installée dans de sombres pièces situées au fond d'une impasse et d'un accès assez difficile. Des bâtonnets odorants brûlent devant des idoles grotesques. Partout un clinquant à bon marché, des ornements, des banderoles en papier doré et découpé. Les murs sont couverts de caractères chinois qui probablement retracent de pieuses sentences. L'inscription suivante en anglais : *Beware of pick-pockets* (détalez-vous des pick-pockets) complète le tableau.

Dans la cour qui sert de vestibule à la pagode, on a installé, sous un dais de papier doré, de bizarres portraits enluminés, roulant des yeux furibonds. Une foule peu respectueuse échange des lazzis avec les bonzes qui célèbrent les cérémonies du culte avec force genuflexions et chants nasillards. On apporte, sur un plateau, de petites soucoupes pleines de riz, des gâteaux et des frian-

alifornio aux
s îles Sand-
tré le mar-
des chiques
public à la
ingrédients

ois sont re-
es, sombres,
dans d'obs-
femmes et
arents à des

ncisco. Celle
installée dans
e impasse et
ts odorants
Partout un
s, des ban-
des murs sont
robablement
cription Sui-
rels (déléz-
léau.

la pagode,
loré, de bi-
des yeux
échange des
es cérémon-
s et chants
de petites
et des frian-

dises. Ce sont les offrandes destinées à Bouddha. Après chaque prière le prêtre met le feu à un petit tas de papiers de diverses couleurs et transporte le même plateau devant chaque idolé. Toute une cohue de femmes et d'enfants rient aux éclats et babillent aux alentours. Plusieurs fois le policeman américain est obligé d'intervenir pour rétablir l'ordre. La tenue des quelques étrangers qui, comme moi, sont venus en curieux pour voir cette cérémonie, est certainement plus décente que celle de la foule chinoise, et pourtant la musique charivaresque qui accompagne les litanies des bonzes porte peu à la dévotion.

Il y a deux théâtres chinois à San-Francisco. J'ai assisté à une représentation dans chacun d'eux. Le spectacle commence à trois heures de l'après-midi et ne se termine guère avant deux heures du matin. Le rez-de-chaussée est occupé exclusivement par les hommes; les galeries supérieures sont plus spécialement réservées aux dames; cependant les hommes peuvent aussi y prendre place. Mais jamais on ne verra un Chinois adresser en public la parole à une femme, ni même la regarder. La scène est semblable à celle de nos théâtres, à cette différence près que les musiciens occupent le fond et qu'il n'y a pas de décors. Un écriteau accroché en haut d'un bâton indique le lieu où se passe l'action.

Si le chant des acteurs est d'une monotonie désespérante, la musique qui l'accompagne a quelque chose d'inférieur et dont rien ne peut donner une idée. Il y a surtout un joueur de cymbales qui

se démène furieusement, pendant que le gong résonne à outrance et que des castagnettes enragées font entendre un cliquetis indescriptible. Au milieu de cette cacophonie étrange et burlesque, mon oreille ne peut saisir aucune mesure, rien qui ressemble à un accord musical tel que nous le comprenons.

Il est vrai que sur la scène se déroule un drame terrible ; adultère, empoisonnement, assassinat, combat entre deux frères, femmes échevelées exécutant des cabrioles invraisemblables, rien n'y manque. Le jeu des acteurs, dans les situations les plus dramatiques est d'un grotesque inouï et rappelle les scènes peintes sur les paravents. Les rôles de femmes sont toujours remplis par des hommes dont le principal talent est d'imiter l'accent nasillard et prétentieux des femmes, et surtout la démarche embarrassée particulière aux grandes dames chinoises dont les pieds sont mutilés dès leur enfance. Le public masculin semble s'intéresser vivement aux diverses péripéties de la pièce. Quant aux dames chinoises, mes voisines, elles ne cessent de changer de place, de croquer des sucreries, de babiller entre elles et de fumer des cigarettes, tout en mettant leurs pieds sur le dossier des banquettes. Elles sont en général jeunes et quelques-unes jolies. Elles se ressemblent toutes plus ou moins ; elles ont cela de commun avec les hommes. Rien n'est plus difficile que de reconnaître un Chinois au milieu d'autres Chinois, comme aussi de lui assigner à peu près son âge réel. Deux ou trois dames portent leur enfant

le gong ré-
ttes enragées
tible. Au mi-
t burlesque,
sure, rien qui
que nous le

ule un drame
t, assassinat,
hevelées exé-
les, rien n'y
les situations
que inouï et
travents. Les
plis par des
d'imiter l'ac-
mes, et sur-
ticulière aux
ds sont mu-
culin semble
éripéties de
des voisines,
de croquer
et de fumer
pièds sur le
général jeu-
ressemblent
de commun
fficile que de
tres Chinois,
près son âge
leur enfant

accroché au dos, vont et viennent sans plus s'in-
quiéter de leur fardeau, lequel pendant ce temps
se cramponne de la façon la plus comique du
monde, et concentre tous ses efforts pour se main-
tenir en équilibre.

Le costume des Chinoises est peu gracieux ; une
large blouse de soie noire dissimule leurs formes
et cache complètement la taille. En revanche, elles
prennent le plus grand soin de leur chevelure,
invariablement du plus beau. Elles savent
enduire leurs cheveux de gomme, les ramener
derrière la tête et les disposer ensuite sur les côtés
en édifices compliqués, entremêlés de longues
aiguilles et de fleurs artificielles.

C'est surtout la nuit que le quartier chinois est
intéressant à visiter. Les rues sont pleines d'ani-
mation jusqu'à une heure fort avancée. De joyeux
groupes stationnent devant les restaurants illu-
minés par des transparents de couleur et des lan-
ternes en papier huilé.

On m'avait parlé à l'hôtel d'un Chinois qui avait
habité la France. Je me mis en rapport avec lui et
pendant deux jours je le gardai comme guide et
interprète. Pin-Kuong, quoique âgé seulement de
26 ans, avait déjà beaucoup couru le monde. Na-
tif de Canton, il avait été ramené en France par un
capitaine de la marine marchande qui l'avait pris
en affection. Il avait séjourné deux ans à Saint-
Malo, puis quatre ans à Saïgon comme interprète
officiel ; de retour dans son pays natal, il s'y était
marié et était venu se fixer avec sa femme à San-
Francisco. Il y remplissait alors les fonctions

d'interprète à raison de cent cinquante dollars par mois, outre les petits profits. Pin-Kuong parlait très bien l'anglais, mais encore mieux le français qu'il articulait sans le moindre accent, et comme s'il eût été Français de naissance. Grâce à lui, j'ai pu voir bien des choses qui m'auraient échappé; j'ai pu surtout étudier le caractère chinois et obtenir l'explication de bien des faits dont jusqu'alors je ne me rendais pas un compte exact. C'est ainsi que, de jour et de nuit, nous avons visité les maisons de jeu, les bouges, infects où l'on fume l'opium, les magasins les plus renommés, les boutiques de marchands de bric-à-brac, les bureaux du journal chinois, les ateliers où l'on confectionne les cigares, les restaurants à la mode, les pagodes, les théâtres, etc. J'ai même voulu déjeuner au restaurant chinois, et je me suis appliqué à me servir des bâtonnets qui remplacent nos couverts de table. Je ne décrirai pas ce repas. A part le canard fumé du fleuve Bleu, et le riz cuit à l'eau, tout le reste était exécrable. Les viandes servies en petits morceaux dans des soucoupes, nageaient dans une graisse écœurante; le poisson était assaisonné avec de l'huile de ricin, les confitures et les pâtisseries exhalaient une vague odeur de pommade rance. Pour toute boisson pendant le repas on sert dans des tasses microscopiques le *sam-chou* brûlant, sorte d'eau-de-vie de riz très faible, et à la fin une tasse de thé sans sucre.

Pin-Kuong fit honneur à ce festin et mangea pour nous deux. En partant, il enfout dans ses

e dollars par
uoug parlait
le français
t, et comme
Grâce à lui,
m'auraient
le caractère
en des faits
s un compte
e nuit, nous
uges, infects
les plus re-
s de bric-à-
les ateliers
restaurants à
e. J'ai même
s, et je me
ets qui rem-
décrirai pas
uve Bleu, et
exécration.
ux dans des
écœurante;
huile de ri-
malaient une
e toute bois-
s tasses mi-
te d'eau-de-
lasse de thé
et mangea
uit dans ses

vastes poches tout ce qui restait de pâtisserie. Sa femme et son gros marmot qu'il me présenta furent ravis de cette aubaine inattendue. Malgré ses appointements élevés, mon Chinois n'était guère mieux logé que la plupart de ses compatriotes. Il occupait au fond d'un couloir obscur une petite chambre sans air où il faisait tout son ménage y compris la cuisine. Bien plus, il avait établi au-dessus du lit conjugal une soupenette qu'il sous-louait à la nuit à deux de ses compatriotes. Toute son ambition consistait à mettre de côté un grand nombre de dollars; après quoi il retournera vivre dans son cher pays natal.

Cliff-house est la promenade favorite des habitants de San-Francisco. Un matin je partis de bonne heure par le car de *Lone Mountain*; là, je visitai le cimetière principal d'où l'on jouit d'une vue magnifique sur la Porte-d'Or et la baie de San-Francisco. De larges allées macadamisées, de beaux massifs de fleurs et d'arbustes vigoureux ornent la cité des morts. Les cimetières en Amérique n'ont rien de l'aspect froid et lugubre de ceux de notre pays. Un bâtiment spécial reçoit en dépôt les corps des Chinois morts en Californie, jusqu'au moment où un navire pourra les rendre à leur patrie. Les Chinois, si indifférents pourtant en matière religieuse, ne consentent jamais à s'expatrier que si une clause formelle assure à leur dépouille mortelle le retour à la terre natale.

Au sud du cimetière se trouve le champ de courses et le nouveau parc de la Porte-d'Or, conquis sur le sable à force d'irrigations et d'argent.

De là, une large route bien entretenue traverse en ligne droite, sur une longueur de six kilomètres, une campagne absolument déserte. Au nord, de maigres arbustes épineux bordent la route.

Du côté du sud, la vue s'étend au loin sur une série de dunes et de tristes collines de sable mouvant dépourvues de toute espèce de végétation; puis, à un brusque détour, de la route, on aperçoit la mer immense et sans bornes. C'est l'Océan Pacifique; la terre la plus proche, le Japon est à 2,400 lieues d'ici.

Chiff-houze veut dire en français maison de la falaise. En effet, l'hôtel qui porte ce nom est bâti au sommet d'un noir rocher qui domine l'Océan d'une hauteur considérable. A quelques centaines de mètres au large, incessamment battus par les eaux, s'élèvent trois rocs abrupts. Là, une troupe nombreuse de phoques, vulgairement appelés lions de mer, prennent constamment leurs ébats et se hissent péniblement sur les pentes escarpées de leur îlot. Quelques-uns dorment au soleil; d'autres, plus folâtres, se poursuivent en aboyant, se précipitent brusquement à la mer et continuent leurs jeux au milieu des flots. On croirait entendre une meute de chiens courants. Le pelage de ces animaux est généralement roux; d'où leur vient le nom de lion de mer. Les plus gros atteignent la taille d'une vache ordinaire.

Au sommet le plus élevé de ces îlots, de grands oiseaux blancs, qu'à leur maintien grave je crois reconnaître pour des pingouins, contemplent,

impassibles, le spectacle animé qui se passe au-dessous d'eux.

De la terrasse de Cliff-house, on peut, tout en déjeunant à son aise, jouir de ce curieux tableau.

Le climat de San-Francisco est fort singulier : contrairement à ce qui se passe dans l'hémisphère nord, l'été est la saison la plus froide. Une brise glaciale venant du nord-ouest ne cesse de souffler pendant les mois de juin, juillet et août. Alors il ne pleut jamais, pas plus qu'en septembre et octobre. Durant ces deux derniers mois, la température s'élève sensiblement. Toutefois, chaque soir, le vent du nord souffle avec force. Il serait imprudent de sortir alors sans être chaudement vêtu. A partir de la mi-novembre, les pluies commencent à tomber pour ne cesser définitivement qu'au mois de mai. C'est, au dire des habitants, la saison la plus agréable de l'année. Le vent du nord a cessé de souffler ; une brise constante venant du sud échauffe l'atmosphère et entretient une température égale, ni trop chaude ni trop froide. Ce singulier climat est du reste particulier à la ville de San-Francisco. De l'autre côté de la baie, il est tout différent ; les saisons y suivent leur cours régulier.

La plupart des négociants de San-Francisco ont leur maison de campagne à Oakland. A l'heure où se terminent les affaires, on s'embarque sur l'un des immenses vapeurs qui partent toutes les demi-heures et peuvent transporter à chaque voyage plusieurs milliers de passagers. Le dimanche, surtout en été, la population en masse, fuyant

le climat inégal de San-Francisco, y vient chercher, à l'ombre des grands arbres, un air plus doux et les mille distractions de la campagne.

Bien que constituée en ville, Oakland offre un aspect essentiellement rural. Le commerce y est circonscrit dans un quartier restreint; tout le reste de son territoire, plus étendu que celui de San-Francisco, est couvert de maisons de plaisance de jolies villas, de beaux jardins, de ravissantes propriétés. Les tramways circulent partout. Chaque demi-heure, à travers de larges avenues bordées de beaux arbres au feuillage toujours vert, un chemin de fer dessert les huit stations comprises dans l'intérieur de la ville. Les voyageurs qui se rendent d'une station à une autre, sans dépasser les limites de la cité, sont transportés gratuitement.

Grâce à ces divers moyens de communication, la ville s'accroît avec une rapidité prodigieuse. Douze cents maisons y ont été édifiées dans l'espace d'une année. J'ai remarqué une belle église gothique et un hôtel monumental; comme la plupart des maisons du pays, ces deux édifices sont entièrement en bois, afin de pouvoir résister aux tremblements de terre assez fréquents dans la contrée.

La population d'Oakland s'élève à quarante mille habitants. Tout ce pays est magnifique; la baie en limite capricieusement les contours et y découpe des golfes profonds et sinueux, ombragés par de puissants eucalyptus et d'énormes chênes au feuillage touffu, d'où la ville tire son nom. De petits vapeurs desservent les habitations éparses sur les

rivages de ces bords californiens. Je dois noter ici un détail caractéristique et qui contribue singulièrement à embellir le paysage; le jardin de chaque maison de campagne paraît ouvert à tout venant; tel point de mur oufre la voie publique et la propriété privée, point de porte fermée qui gêne la vue; le plus souvent, il n'y a pas même la moindre clôture; quand elle existe, c'est sous la forme d'un léger treillage à peine élevé de trente centimètres au-dessus du sol. Cette disposition permet au promeneur d'admirer à l'aise les massifs de fleurs, les bosquets de fuchsias et d'arbres verts, les fontaines jaillissantes et les vertes pelouses des jardins. Tous les styles imaginables sont représentés dans la construction des villas. Les architectes californiens ont donné libre cours à leur fantaisie. Si quelquefois ils pèchent par le goût, il faut convenir cependant que l'ensemble en est grand, riche et le plus souvent élégant. Tout cela est bâti en bois, il est vrai, mais soigneusement peint en blanc et d'une propreté irréprochable. On n'y rencontre jamais de petites baraques comme dans certains quartiers de la banlieue de Paris.

L'Université de l'État de Californie occupe un des sites les plus charmants d'Oakland; elle est ouverte, sans aucune rétribution, aux étudiants des deux sexes. Par une loi spéciale, la vente des boissons alcooliques est interdite dans un rayon de deux milles aux alentours.

J'aurais bien voulu étendre plus loin le cercle de mes excursions, visiter les Goysers, les gros arbres de Mariposa dont la hauteur atteint le

chiffre prodigieux de cent trente mètres, et surtout la célèbre vallée de Yosemite, le Chamounix de l'Amérique. Par malheur, le temps me manquait, et il me fallait songer sérieusement au retour.

Contrairement à l'opinion généralement reçue, la vie matérielle est à bien meilleur marché à San-Francisco que dans toute autre partie des États-Unis. L'émigration chinoise a fait baisser énormément le prix de la main-d'œuvre et par suite celui des denrées. De plus, le Chinois est sobre, intelligent, patient et laborieux; grâce à ces qualités, il réussit dans tout ce qu'il entreprend; en peu de temps, il devient excellent maraîcher et parfait jardinier. C'est lui qui approvisionne les marchés de San-Francisco de savoureux légumes et de fruits exquis. Il produit beaucoup et à bon compte. Il résulte de tout cela que vous trouvez à San-Francisco de bons restaurants français, où, si vous voulez vous contenter du vin du pays, vous vivrez aussi bien et pas plus cher qu'à Paris. Le vin rouge de Californie n'est pas mauvais; on s'habitue bien vite à son goût de terroir. Du reste une bouteille de Bordeaux ordinaire, mais authentique, venue de France en cent trente jours par le cap Horn, ne coûte que deux francs cinquante centimes.

Les loyers sont toujours fort chers. Il en est de même des voitures. On vous demandera dix dollars (cinquante francs) pour une promenade de quelques heures; deux dollars pour une simple course en fiacre. Mais on n'en use presque jamais. Il y a

partout des tramways, le tarif est de sept cents (le cent est la centième partie du dollar et vaut à peu près un sou) ; en prenant quatre billets, on ne paye que vingt-cinq cents, et il vous reste trois coupons valables sur toutes les lignes de la ville.

Le billet de banque ou *greenback* est la monnaie usuelle aux États-Unis ; mais en Californie il cesse d'avoir cours et est remplacé par l'argent. Dans les autres États de l'Union, l'argent a la même valeur que le greenback ; l'or seul fait prime. A San-Francisco, l'argent aussi fait prime ; le greenback n'est reçu qu'avec perte et seulement chez les changeurs. Ainsi vingt dollars en or vaudront à San-Francisco vingt-et-un dollars en argent et vingt-deux dollars en papier. De plus, il n'y a pas de monnaie de cuivre. Les pièces de un, deux ou trois cents ne circulent plus ici. La seule monnaie en usage est l'argent divisé en pièces de un dollar, cinquante, vingt-cinq, vingt, dix et cinq cents ; mais cette dernière pièce est presque introuvable : on se sert généralement de la pièce de dix cents pour les transactions sans importance. Je viens de dire qu'une course en car était tarifée sept cents ; c'est là un prix imaginaire. En effet, vous ne recevrez pas de monnaie sur la pièce que vous donnez en paiement, car il n'en existe pas. Il en sera de même à la brasserie. Un verre de bière coûte cinq cents. On vous rendra, sur votre pièce de dix cents, un ticket valable pour un autre verre de bière que vous prendrez quand il vous plaira. C'est ainsi qu'au bout de peu de temps.

vosre porte-monnaie se trouve rempli de coupons de toutes sortes.

Ce qui fait le charme principal de San-Francisco, c'est que la ville n'est pas seulement américaine, mais encore cosmopolite. Les étrangers y sont en plus grand nombre que partout ailleurs; les Français, les Allemands, les Italiens s'y dénombrent par milliers. Souvent, j'entendais parler français autour de moi, ce qui ne m'était pas encore arrivé depuis mon départ de Montréal. Ici le dimanche n'a rien de la rigueur américaine. Aucune loi n'ordonne ce jour-là, la fermeture des magasins. Les petits théâtres, les concerts, les cafés chantants, si nombreux à San-Francisco, restent ouverts au public.

Il y a cependant ici un côté vraiment américain et que je ne dois pas négliger de signaler. C'est l'empressement avec lequel on profite des nouvelles découvertes de la science, pour en appliquer en grand les résultats et les utiliser au point de vue des services qu'ils peuvent rendre dans la vie journalière. Ainsi chaque hôtel, chaque banque, chaque office important est muni d'un appareil télégraphique spécial au moyen duquel il communique avec une caserne de police, un poste de pompiers et une agence de piétons. Si vous pressez le premier bouton, un policeman viendra immédiatement à votre secours; à l'appel du second bouton, la pompe à incendie ne tardera pas à paraître; enfin à toute heure du jour et de la nuit, prévenu par le troisième bouton, un commissionnaire s'empressera de venir se mettre aux ordres de la personne qui a besoin de ses services.

le coupons

Francisco,
méricaine,
y sont en
; les Fran-
abrent par
nçais au-
ore arrivé
anche n'a
n'ordonne
Les petits
s, si nom-
au public.
américain
ler. C'est
des nou-
appliquer
point de
ans la vie
e banque.
appareil
il com-
poste de
is pressez
ca immé-
le second
pas à pa-
e la nuit,
mission-
ux ordres
es.

Les attentats contre les personnes, si communs autrefois, ont beaucoup diminué; cependant ils sont encore malheureusement trop fréquents. Tout individu honorablement connu peut, sur sa demande, recevoir de la police un sifflet dont le son particulier est connu des agents. Se voit-il menacé d'une agression, il n'a qu'à donner un coup de sifflet; les policemen qui se trouvent dans les environs accourent aussitôt pour lui prêter main-forte. La veille de mon départ, comme je sortais de l'hôtel, je fus témoin de l'utilité du sifflet de police. Une femme éplorée traversait la rue en criant au secours. Son mari venait de recevoir une balle de revolver. Soudain un passant fit retentir un coup de sifflet. Les agents, avertis, arrêterent sur-le-champ l'assassin, qui n'eut pas le temps de s'enfuir.

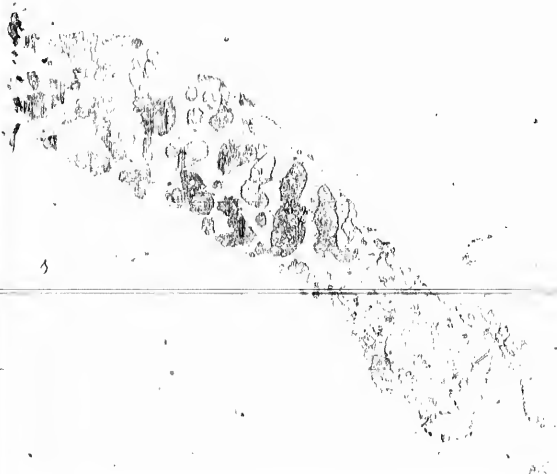
L'UTAH. — SALT-LAKE CITY. — LES MORMONS

Avant peu d'années, la Californie sera reliée aux États de l'Atlantique par une seconde voie ferrée, qui, de Los Angeles, ira rejoindre Santa-Fé, à travers l'Arizona et le Nouveau-Mexique. Mais, aujourd'hui, j'étais forcé de prendre, au moins jusqu'à Cheyenne, la route que j'avais déjà suivie. Je comptais, de Cheyenne, me rendre à Denver, capitale du Colorado, et, de là, directement à Saint-Louis, par le *Kansas-Pacific*. Par malheur, les tarifs de la Compagnie *Colorado and Union Pacific* ne se prêtent pas facilement à cette combinaison; on exige le même prix pour Cheyenne que pour Omaha, qui est à 930 kilomètres au-delà; c'est toujours cent dollars. Il est vrai qu'il me restait la ressource de prendre un billet pour Omaha et de le revendre à Cheyenne. C'est à ce dernier parti que je m'arrêtai.

Les premiers voyageurs qui se sont rendus dans l'extrême-ouest, se plaignent tous des allures grossières de la société plus que mêlée avec laquelle ils se trouvaient forcément en contact. Ces inconvénients n'existent plus depuis que l'on a organisé des trains spéciaux, dits d'émigrants, et ne comprenant que des voitures de troisième classe. Le trajet de New-York à San-Francisco se fait, de cette manière, en quatorze jours et ne coûte guère que 300 francs. Souvent nous rencontrons quelques-uns de ces trains, garés sur le passage de notre express, et je plaignais ces malheureux émigrants, condamnés à passer deux semaines dans de pareilles conditions.

La Compagnie a organisé, en outre, des trains particuliers pour les ouvriers et les terrassiers qu'elle emploie. Ce sont de véritables petits logements roulants avec cuisine, salle à manger et dortoir, qui se transportent et stationnent partout où se trouvent des travaux à exécuter.

Grâce à cette combinaison et aussi à l'élévation des tarifs, la société avec laquelle je me trouvais en rapport était semblable à celle que l'on rencontre généralement dans les états plus policés de l'Atlantique. Les Chinois et les nègres ne sont reçus qu'en seconde classe. Il y avait bien aux premières certains gentlemen, assez correctement vêtus du reste, mais ne dédaignant pas de se moucher dans leurs doigts; beaucoup d'autres, le corps à demi renversé, les jambes appuyées sur le dossier des banquettes et les pieds dépassant le niveau de la tête, semblaient se complaire dans cette bizarre et



incommode posture, chère à tout Américain. Presque tous mordillaient de petites tablettes de tabac comprimé, et ne cessaient de chiquer qu'à l'heure des repas. Mais, dans les wagons réservés aux dames et à leur famille, la tenue était généralement irréprochable. En voyage, l'Américain est peu causeur; rarement il s'inquiète d'où vous venez et où vous allez. Lorsque je demandais un renseignement, si mon mauvais anglais n'était pas compris de suite, on ne faisait aucun effort pour me venir en aide; du reste, ma connaissance imparfaite de la langue m'interdisait toute conversation prolongée, et j'avais la plus grande difficulté à saisir le sens des réponses qui m'étaient faites avec volubilité, d'un accent nasillard, et en mangeant la moitié des mots. Sommetoute, l'étranger qui ne possède pas la langue à fond, comprend encore plus difficilement un Américain qu'un Anglais. Souvent on me prenait pour un Allemand: la première question que m'adressait invariablement mon interlocuteur était celle-ci: « Comment trouvez-vous notre pays? » Je m'empressais toujours de répondre par une série d'adjectifs qui flattaient singulièrement l'amour-propre national, que chacun en ce pays possède au plus haut degré.

Si les hommes sont taciturnes, en revanche les enfants sont fort bruyants, tout à fait indisciplinés, pour ne pas dire mal élevés. Cela tient à ce qu'il sont très peu surveillés et qu'on leur permet toutes leurs volontés.

Dans les *palace-cars*, les enfants s'amusez toute la journée à jouer et à courir; ils ne se gé-

Américain. Pres-
 ttes de tabac
 qu'à l'heure
 réservés aux
 nit générale-
 américain est
 où vous venez
 is un rensei-
 nait pas com-
 fort pour me
 sance impar-
 conversation
 de difficulté à
 ent faites avec
 en mangeant
 ranger qui ne
 prend encore
 t'un Anglais.
 and : la pre-
 variablement
 mment trou-
 sais toujours
 qui flattaient
 nal, que cha-
 degré.
 revanche les
 it indiscipli-
 ela tient à ce
 on leur per-
 ts s'amuse-
 ils ne se gé-

ment nullement avec vous, touchent à tout et bouleversent tout. Pendant ce temps, les mamans dorment, lisent ou travaillent.

Parti de San-Francisco, le 26 septembre, à huit heures du matin (il était alors à Paris cinq heures du soir), j'arrivais, quarante-huit heures après, à Ogden. Je n'ai que peu de choses à dire sur cette route déjà parcourue, d'autant plus qu'au retour nous avons passé de nuit à peu près aux mêmes endroits qu'à l'aller. Je me contenterai de signaler l'admirable vue du désert et de la partie nord du lac Salé : l'immense nappe, d'un bleu foncé, resplendit sous les rayons du soleil levant et paraît sans borne, comme la mer, du côté du midi. La chaîne élevée des monts Promontoire sépare le lac en deux bras inégaux. Rien ne saurait dépeindre les merveilleux effets de lumière et les tons éclatants de ce singulier paysage. Ici c'est le désert, avec ses plages arides de sable jaune; puis les eaux sombres du lac; enfin, au dernier plan, une ligne de montagnes roses et violettes aux sommets couronnés de neige.

Une heure avant d'arriver à Ogden, on traverse le gros village de Corinne, heureusement situé au milieu d'une campagne fertile arrosée par la rivière de l'Ours qui se jette dans le lac à dix kilomètres plus loin. Corinne est le principal centre des Gentils dans l'Utah (les Mormons appellent Gentils tous ceux qui ne partagent pas leur foi) et, par conséquent, un foyer très actif de propagande anti-mormonne. La ville possède déjà plusieurs églises, des fabriques, des écoles, et promet de s'accroître

rapidement lorsque sera terminé le chemin de fer qui doit la relier au territoire de Montana.

Un embranchement se détache de la grande ligne du Pacifique à Ogden, dessert la Ville du Lac-Salé, qui n'en est qu'à 60 kilomètres, et poursuit sa route jusque dans les districts miniers de l'Utah central.

En quittant Ogden, la voie se dirige vers le Grand-Lac, dont elle côtoie à droite les bords marécageux peuplés de troupes innombrables de merles babillards et de grands oiseaux au plumage blanc. À gauche, s'étendent jusqu'au pied des montagnes, de riches campagnes bien cultivées, parsemées de fermes et de jolies habitations reliées entre elles par des chemins bien entretenus.

Grâce à la chaleur et la fertilité d'un sol soigneusement irrigué, toutes sortes de variétés de courges et de melons croissent librement en plein champ, et atteignent des proportions considérables.

Malheureusement, une nuée de grosses saute-relles vient de s'abattre sur la contrée; elles sont par instants si nombreuses que l'air en est obscurci; elles envahissent tout et pénètrent par centaines jusque dans l'intérieur des wagons. Aux approches de la ville, nous passons devant une source abondante d'eau bouillante; en même temps j'aperçois, au-dessus d'un horizon de jardins et de vergers, l'étrange coupole du fameux temple des Mormons. Bientôt après, le train s'arrête: nous sommes à Salt-Lake-City. Je prends le car, qui, après une longue promenade à travers de larges

chemin de
Montana.
a grande li-
Ville du Lac-
, et poursuit
iers de l'U-

rige vers le
es bords ma-
mbrables de
aux au pi-
u'au pied des
en cultivées,
bitations re-
n entretenus.
d'un sol soi-
le variétés de
ment en plein
ons considé-

rosses saute-
; elles sont par
est obscurci ;
par centaines
Aux appro-
nt une source
me temps j'a-
jardins et de
ux temple des
'arrête : nous
ls le car, qui,
vers de larges

avenues bordées de jardins, me dépose au centre du quartier des affaires, en face de *White-House* (maison blanche), hôtel tenu par un Allemand.

Je n'ai pas la prétention de connaître et d'expliquer les causes du Mormonisme et encore moins de juger les Mormons. Je ne parlerai donc pas de leur religion, de son origine et de ses destinées probables ; assez de livres ont été publiés sur ce chapitre. Ici comme ailleurs, je ne m'occuperai que du côté physique des choses. Je dirai ce que j'ai vu et ce que chaque touriste peut voir comme moi : c'est la photographie de mon voyage que j'ai l'intention d'écrire et rien de plus.

Salt-Lake-City, en français, la Ville du Lac Salé, s'élève en amphithéâtre au pied des monts Wahsatch, à peu de distance des rives du Jourdain, qui se jette à dix kilomètres plus loin dans le Grand-Lac. Ses rues, larges de quarante mètres, sont plantées d'une double rangée d'arbres. Cesont ordinairement des saules pleureurs, des peupliers, des acacias. De chaque côté court un ruisseau d'eau limpide ; sous l'influence de la chaleur et de l'humidité, ces arbres, dont le plus vieux n'a pas trente ans, ont pris un développement considérable. Les maisons, élégamment construites en bois, sont séparées de la rue par de jolis jardins bien entretenus, de plantureux vergers. Quelques-unes disparaissent sous d'épais massifs de plantes grimpantes ; souvent aussi, l'habitation du propriétaire se cache à tous les regards au centre d'un bois épais d'abricotiers et de pêchers couverts de fruits.

Le quartier des affaires ressemble aux autres villes du *Pay-West*. La principale artère qui le traverse, *Main-Street*, est bordée d'hôtels, de brasseries, de belles boutiques, de larges magasins, parmi lesquels on remarque l'entrepôt de la Société coopérative, long de cent mètres, haut de trois étages, avec ascenseur à vapeur. De chaque côté de la rue règnent de larges trottoirs en bois ornés de bancs en forme d'escaliers et abrités par une galerie. La circulation y est très active, et on rencontre souvent des groupes d'Indiens, au costume pittoresque, contemplant gravement les merveilles de la civilisation.

Partout des enseignes colossales attirent les regards ; celles des Mormons portent en vedette l'image d'un œil entouré d'une auréole de rayons. La population de la capitale mormonne s'élève à 20,000 habitants, sur lesquels on compte environ 5,000 Gentils.

Ma première visite fut naturellement pour le Tabernacle. Au milieu d'un terrain nu, clos par de hautes murailles, s'élève un vaste bâtiment de bois, de forme ovale, à l'aspect lourd et disgracieux, surmonté d'une coupole basse assez semblable à une carapace de tortue. L'intérieur est complètement garni de bancs ; à une extrémité se trouve un jeu d'orgues ; au-dessus une estrade où sont placés le fauteuil du prophète Brigham Young et les sièges des évêques et des saints. Tout autour, à la hauteur d'un premier étage, règne une galerie réservée aux femmes. Les murailles sont nues et froides, mais reluisantes de propreté : du reste,

aucun emblème religieux, aucun autre ornement que des guirlandes de feuillage suspendues aux piliers. Le gardien qui m'accompagne me dit que 12,000 personnes peuvent se tenir assises dans l'unique salle de cet étrange édifice.

Tout près de là, dans le même enclos, on a commencé à bâtir, en style gothique, un nouveau temple qui sera de proportions considérables et tout en granit. De nombreux ouvriers sont occupés à tailler des blocs énormes; mais les travaux avancent lentement. Bien qu'entreprise depuis une dizaine d'années, la nouvelle construction ne s'élève encore qu'à quelques mètres au-dessus du sol.

En face de l'enclos sacré, et cachée derrière de hautes et épaisses murailles, semblables à des fortifications, s'étend la résidence privée de Brigham Young. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, elle se compose de plusieurs maisons où sont logées séparément les dix-neuf femmes du prophète avec leurs enfants. Une porte monumentale surmontée d'un aigle colossal en bois sculpté, aux ailes étendues, donne accès à une vaste cour au fond de laquelle se trouvent des magasins et des bâtiments d'exploitation. Vis-à-vis s'élève une riche construction, à peine terminée, appartenant à la dernière épouse de Brigham Young, la favorite Amélia. C'est un véritable petit château, d'un style élégant, magnifiquement orné de superbes glaces, et que l'on connaît dans le pays sous le nom de Palais Amélia.

J'eus la bonne fortune de voir le célèbre prophète au moment où il sortait de chez lui. Appuyé

sur le bras d'un de ses saints, il traversa le trottoir à deux pas de moi, pour gagner sa voiture,

Brigham Young est un beau vieillard de soixante-quinze ans, d'une taille au dessus de la moyenne; il a engraisé, dit-on, depuis ces dernières années, mais il se tient encore très droit et paraît plus jeune que son âge. Sa longue barbe blanche est taillée en collier à la mode américaine. Ses yeux vifs, son teint frais et coloré, sont l'indice d'une parfaite santé. J'avais cru devoir, en ma qualité d'étranger, me découvrir sur son passage; il s'empressa de me rendre mon salut par un signe de la main, selon l'usage du pays. Un Américain n'ôte son chapeau que dans la compagnie des dames.

Dans une rue voisine se trouve le musée, petit, mais intéressant à visiter. Il renferme une curieuse collection de minéraux et de fossiles de l'Utah, une série d'antiquités, d'armes, de poteries, d'ustensiles provenant de fouilles pratiquées dans les ruines d'anciens villages indiens: des spécimens de l'industrie moderne, des oiseaux et animaux du pays, etc.

Il y a aussi à Salt-Lake un joli théâtre où une troupe d'artistes mormons donne des représentations plusieurs fois par semaine.

La plupart des interminables avenues de la cité sont desservies par des tramways; l'un d'eux me conduisit à une source sulfureuse située à quelque distance de la ville; on y a bâti un établissement de bains confortable et très fréquenté. L'eau tiède jaillit du sol en abondance; elle est reçue dans de

vastes piscines où l'on peut se livrer au plaisir de la natation; on y trouve aussi des baignoires particulières, des bains ordinaires, des bains russes à air chaud et des bains turcs.

Je revins lentement à pied à l'hôtel en prenant une autre direction. Les jardins et les vergers de la ville couvrent un espace immense. Je me rappellerai toujours cette délicieuse promenade à l'ombre des beaux arbres, le long des allées désertes qu'égayaient seuls le murmure de l'eau courante et le babil incessant des merles peu farouches qui se pourchassaient sous la feuillée; le soleil était à son déclin; les pics des Wahsatch, se dressant à 5,000 mètres au-dessus du niveau de la mer, étincelaient encore sous ses derniers rayons. Bientôt une teinte bleu sombre envahit la base de la montagne, tandis que les cimes neigeuses se coloraient en rose tendre; à l'autre extrémité de l'horizon, le soleil, semblable à un immense globe de feu, disparaissait lentement par delà le Grand Lac-Salé. Sous cette lueur éblouissante, la nature entière semblait en proie à l'incendie.

En résumé, Salt-Lake est l'une des villes les plus agréables des États-Unis; sous beaucoup de rapports, elle ne le cède en rien à d'autres cités bien plus peuplées. Le soir, les élégants étalages, brillamment éclairés au gaz, attirent une foule de promeneurs; de joyeuses troupes d'enfants, plus nombreux ici que partout ailleurs, prennent leurs ébats sur les larges trottoirs. Quoique l'on puisse dire des Mormons, un fait incontestable existe: c'est qu'en moins de trente années, ils ont su créer

un centre actif de commerce et de civilisation, édifier des bourgades prospères et des milliers de fermes en plein rapport dans un désert sauvage qui, jusqu'alors, n'avait été peuplé que de bêtes fauves et de serpents à sonnettes.

Malgré cette prospérité apparente, je dois dire cependant que, depuis l'achèvement du chemin de fer du Pacifique, qui a amené dans l'Utah une foule de Gentils, le Mormonisme ne fait plus que de rares prosélytes ; leur nombre ne s'accroît plus que par l'excédant des naissances. La polygamie elle-même tend à disparaître ; beaucoup de Mormons se bornent à une seule femme. Autrefois, les émigrants, recrutés en grande partie dans les pays scandinaves et appartenant à la classe la plus pauvre et la plus ignorante de la population, étaient obligés de se convertir au Mormonisme pour obtenir une protection qui leur était indispensable. Plus leur nouveau zèle était ardent, plus les avances étaient nombreuses, plus les secours donnés étaient efficaces. La communauté ne souffrait alors aucun Gentil dans son sein. Les trois ou quatre épouses du chef de famille étaient plutôt ses servantes que ses égales.

Le jour où la première femme américaine est arrivée à Salt-Lake avec une fraîche toilette de New-York, les épouses mormonnes ont voulu, elles aussi, sacrifier à la mode ; aujourd'hui, rien ne les distingue des femmes des Gentils : même recherche dans la mise, même amour du luxe. De là, un surcroît considérable de dépenses, qui, plus sûre-

ment que toutes les prédications, sont le coup mortel porté à la polygamie: le Mormon de la génération actuelle tend à devenir monogame par économie.

URS
ivilisation,
milliers de
rt sauvage
e de bêtes

Je dois dire
du chemin
l'Utah uné
it plus que
ccroît plus
polygamie
p de Mor-
Autrefois,
ie dans les
asse la plus
opulation,
ormonisme
tait indis-
it ardent,
s, plus les
t commu-
entil dans
s du chef
s que ses

ricaine est
toilette de
oulu, elles
rien ne les
ne recher-
De là, un
plus sûre-

VII.

SAINT-LOUIS. — CINCINNATI. — WASHINGTON. —
BALTIMORE.

Dans la matinée du 29 septembre, je quittai Salt-Lake-City pour continuer mon voyage vers l'Est. En route, j'appris que le chemin de fer direct de Denver à Saint-Louis, par le Kansas, traversait de vastes plaines semblables à celles du Nebraska. Ce renseignement me fit renoncer à mon projet de retour par le Colorado, et, de Cheyenne, je poursuivis mon voyage directement jusqu'à Omaha, où j'arrivai le 1^{er} octobre, à quatre heures du soir. Depuis mon premier passage à travers les prairies, la température s'était considérablement abaissée ; jour et nuit, les poêles étaient allumés dans les wagons. Au matin, la terre était gelée et de longues stalactites de glace ornaient les fontaines de chaque station.

Nous traversons de nouveau le Missouri, dont

ies
bill
den
l'im
du s
men
Lou
para
nuit
dans
gau
plein
a dé
la ch
prise
c'était
hélas
fûme
chocs
dérail
énerg
lit, qu
(lit de
pagn
ces pe
Le
sleepi
une ch
insens
plus s
Nou
suivon

ies eaux couleur café au lait se roulent en tourbillons fangeux. A Council-Bluff, arrêt d'une demi-heure, grandes manœuvres, puis, à travers l'immense plaine éclairée par les derniers rayons du soleil couchant, trois trains partent simultanément, deux pour Chicago, le troisième pour Saint-Louis; pendant quelque temps, suivant une ligne parallèle, nous luttons de vitesse; mais bientôt la nuit arrive et nous poursuivons notre route, seuls, dans l'interminable prairie que borde la rive gauche du fleuve. Tout à coup, le train s'arrête en plein désert; le frottement d'un essieu mal graissé a déterminé un commencement d'incendie dans la charpente d'un wagon; quelques seaux d'eau puisés à un marais voisin suffirent à l'éteindre; c'était un mauvais début, mais je n'étais pas, hélas! au bout de mes peines. Toute la nuit, nous fumes atrocement secoués; à chaque instant, des chocs violents et saccadés me faisaient craindre un déraillement; j'étais obligé de me cramponner énergiquement pour ne pas être précipité de mon lit, qui, par malheur, se trouvait être un *upper* (lit de dessus). Toutefois, j'ajouterai que mes compagnons de route semblaient peu se préoccuper de ces petites misères de voyage.

Le jour venu, je me hâtai d'abandonner le sleeping-car, qui, mal fixé à l'arrière du train par une chaîne trop longue, continuait ses soubresauts insensés; je trouvai à l'avant un compartiment plus stable.

Nous sommes dans l'État de Missouri; nous suivons encore, mais sans l'apercevoir, la rive

gauche du fleuve. C'est toujours la prairie ; mais, une prairie peuplée, semée d'habitations et de champs entourés de clôtures ; grand mouvement de voyageurs aux stations très rapprochées les unes des autres ; le train marche vite, mais s'arrête souvent ; il ne perd pas de temps : vingt secondes d'arrêt, et le voilà reparti ; il est aussi vite lancé à toute vapeur que promptement arrêté.

Le sol devient rocheux, se couvre de forêts et s'ondule en collines, aux abords du Missouri, que l'on traverse à Saint-Charles, sur un pont comme on n'en voit qu'en Amérique. Deux cents lieues de parcours, depuis Omaha, ont élargi le lit de l'immense rivière, qui, à quelques kilomètres plus loin, réunit ses eaux à celles du Mississipi.

Bientôt après, nous franchissons un coin du *Forest-Park*, puis un long faubourg de hautes maisons de briques et d'usines dont les innombrables cheminées vomissent des torrents d'une fumée noire et épaisse ; l'on s'arrête à *Union Depot*, au cœur de la cité (pour indiquer une gare de chemin de fer, l'Américain a adopté le mot français dépôt, que l'on prononce *dipott*). L'Union Depot de Saint-Louis offre une disposition remarquable et de nature à faciliter la rapidité des communications. Toutes les compagnies de chemin de fer qui aboutissent à Saint-Louis, au nombre de dix environ, se sont donné rendez-vous dans cette gare monumentale ; elles y occupent des voies parallèles qui la traversent de part en part : sur un poteau indicateur, on lit le nom de la compagnie et la destination du train en partance. Cette

rairie ; mais, ations et de mouvement prochées les e, mais s'ar- s : vingt se- est aussi vite t arrêté.

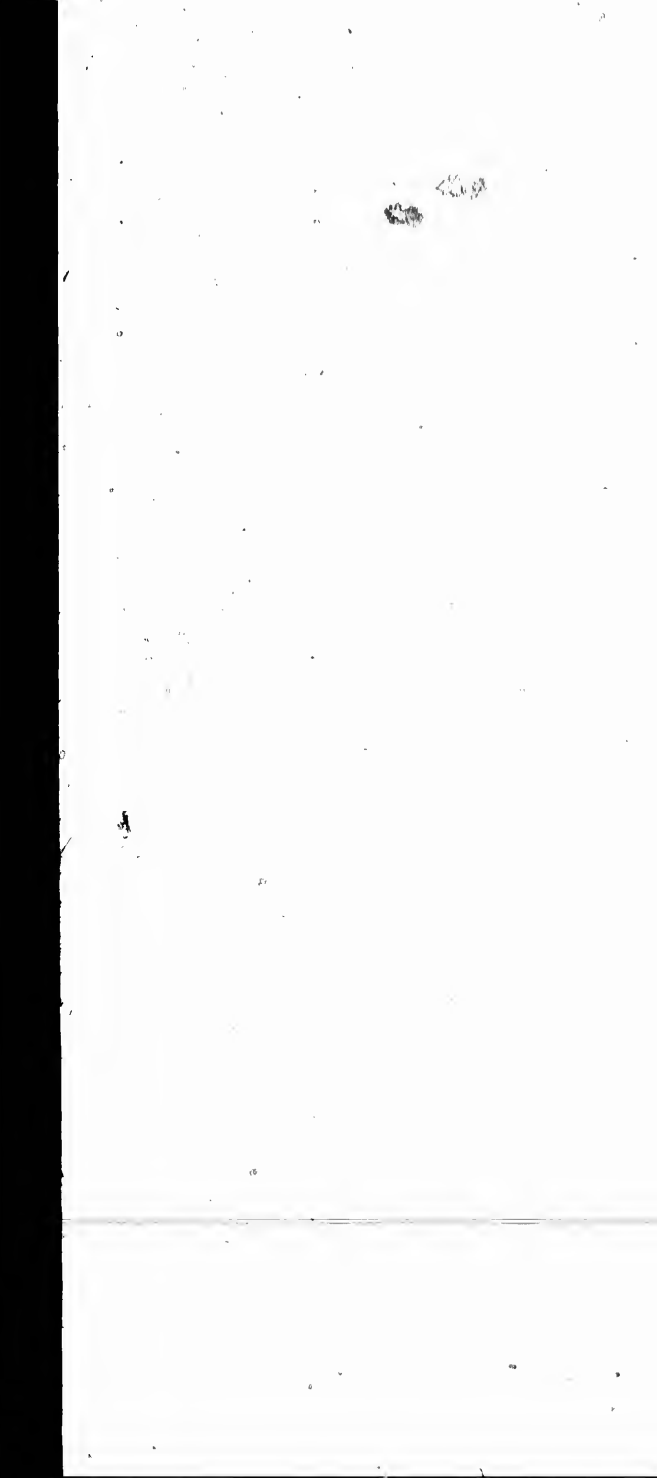
de forêts et Missouri, que pont comme ents lieues de é lit de l'im- omètres plus issipi.

un coin du rg de hautes t les innom- rrents d'une ête à *Union* uer une gare dopté le mot *ott*). L'Union sition remar- rapidité des ies de chemin , au nombre ez-vous dans occupent des part en part : om de la com- artance. Cette

mention, répétée sur les voitures du train, est fort utile au voyageur, qui, en Amérique, doit avant tout compter sur lui-même. Au milieu de la foule circulant partout sans billet et sans contrôle, des trains qui arrivent et partent à chaque instant sans avertissement, au risque de vous écraser vingt fois, comment reconnaître les employés, qu'aucun costume particulier ne signale à votre attention ? Du reste, ils sont peu nombreux, et, si vous avez la chance d'en rencontrer un, il est toujours affairé, préoccupé de son service, et n'a pas le temps de répondre à vos questions.

Saint-Louis est une grande ville de 500,000 habitants ; c'est le quartier-général des Allemands dans l'Ouest. Comme dans toutes les villes américaines, les rues se coupent à angle droit : ses hautes maisons, moins ornées que celles de Chicago, paraissent froides et tristes ; de grands hôtels, quelques églises et peu de monuments remarquables ; les quartiers en pente qui avoisinent le fleuve sont laids, boueux et malpropres ; les quais, du Mississippi, sales et mal pavés, mais il y règne une activité incessante ; toute une population de portefaix nègres y est employée au chargement et au déchargement des blancs steamers qui bordent le rivage. Quelques-uns de ces bateaux sont de proportions colossales ; leur triple étage, orné d'élégantes galeries, est soutenu par une forêt de colonnes.

Un travail véritablement merveilleux, c'est le pont suspendu qui traverse le Mississippi large, devant Saint-Louis, d'environ six cent cinquante



mètres Deux énormes piliers s'élèvent du sein du fleuve et soutiennent, à une hauteur de cent cinquante pieds, une double voie constamment sillonnée par les trains du chemin de fer. Au-dessus, circule une route, large de vingt mètres, avec tramways et trottoirs; au centre, on a ménagé deux plates-formes semi-circulaires, d'où le regard embrasse l'immense ville étagée sur la rive droite, et domine, d'une hauteur effrayante, la multitude des navires de toutes formes et de toutes dimensions qui se pressent sur ses eaux profondes.

Quelques heures plus tard, au sortir d'un long tunnel percé sous la ville, le train qui m'emportait vers l'Est s'engageait lentement sur ce même pont; au même instant, un autre train venait en sens inverse. A la brillante clarté de la lune, je distinguais parfaitement tout le paysage environnant; je voyais couler sous mes pieds, à une immense profondeur, les eaux jaunâtres du Mississipi; il me semblait que nous étions suspendus à quelque gigantesque toile d'araignée. Nous fûmes longtemps avant d'atteindre la terre ferme: le pont se prolonge bien au-delà du fleuve, traverse successivement des marais et des prairies; puis la voie se divise et chaque train s'éloigne dans une direction différente. Pendant de longues heures, accoudé sur la plate-forme, je vis se dérouler sous les rayons de la lune les vertes campagnes de l'Illinois; ce ne fut que bien avant dans la nuit que, chassé par le froid, je me décidai à reprendre une place à l'intérieur du car, où ronflait un poêle chauffé à blanc.

ent du sein du
r de cent cin-
stamment sil-
er. Au-dessus,
mètres, avec
a ménagé
s, d'où le re-
ée sur la rive
effrayante, la
es et de toutes
aux profondes.
rtir d'un long
i m'emportait
ce même pont;
venait en sens
une, je distin-
vironnant; je
immense pro-
ssissippi; il me
lus à quelque
s fûmes long-
me: le pont se
averse succes-
puis la voie se
s une direction
eures, accoudé
ouler sous les
agnés de l'Illi-
ns la nuit que,
reprendre une
nflait un poète

Dans la nuit, il est monté beaucoup de monde à Vincennes, et ce matin nous sommes plus qu'au complet; en Amérique, c'est un détail dont on s'occupe fort peu; on ne prend pas le temps d'ajouter des wagons supplémentaires, et chaque nouvel arrivant se case où il peut: les hommes cèdent leurs sièges aux dames et restent debout; l'usage le veut ainsi et personne ne s'en plaint. Qu'importe le plus ou moins de bien-être? Pourvu qu'on arrive, c'est là le point essentiel; tout le reste est indifférent.

Le jour nous prend à vingt lieues de Cincinnati; nous venons de traverser l'État d'Indiana; nous sommes maintenant dans l'Ohio. Le pays est accidenté, les forêts alternent avec les pâturages et les champs de maïs; nous côtoyons les rives pittoresques de l'Ohio, couvertes de maisons, de vignes et de jardins. A l'heure réglementaire, 7 heures 20 minutes, nous arrivons au « dépôt » de Cincinnati.

La ville, construite en briques et en pierres blanches, me parut infiniment plus gaie et plus agréable que Saint-Louis; heureusement située sur la rive droite de l'Ohio, elle a pour limites, au nord, une ceinture de riannes collines, couronnées de villas, et au sud six kilomètres de quais sur la rivière; les beaux arbres de ses avenues invitent à la promenade. Parmi les nombreuses églises aux clochers élégants, on remarque, en première ligne, la cathédrale catholique, qui passe pour un des plus beaux monuments de l'Union. Un grand nombre de jolis édifices, quelques belles places décorées de statues, contribuent à l'ornement de la

cité. En un mot, Cincinnati ne me parut pas indigne du surnom de la reine de l'Ouest qu'elle doit à sa belle situation, à ses richesses, à son commerce étendu et au charme de ses environs.

On m'avait beaucoup vanté le jardin zoologique; pour m'y rendre, je suivis un long faubourg, véritable succursale de l'Allemagne. A voir le nombre des débits de bière aux enseignes gothiques, et les noms allemands qui s'étalent sur toutes les boutiques, on se croirait au-delà du Rhin et non sur les bords de l'Ohio. C'est qu'en effet une notable partie des 300,000 habitants de Cincinnati est d'origine germanique. Le chemin aboutit au pied d'une colline escarpée, que l'on franchit en quelques minutes au moyen d'un car hissé par une machine fixe; bien que circulant sur un plan incliné de plus de trente degrés, la voiture, grâce à un système ingénieux, reste toujours horizontale; on dirait une ascension en ballon captif. Au point culminant se trouve la grande brasserie de Bellevue, avec salle de concert et tour d'observation. De la galerie supérieure, on découvre un admirable panorama sur les collines voisines, la riche vallée de Cincinnati, l'immense ville et ses innombrables fabriques. Plus loin, dans le Kentucky, on distingue les villes populeuses de Covington et de Newport, qui se développent sur la rive opposée de l'Ohio.

Le jardin zoologique est situé à trois kilomètres de là, en pleine campagne. Il est parfaitement installé dans un vaste parc naturellement accidenté. Tout y est large et grand, admirablement disposé

e parut pas
 Ouest qu'elle
 sses, à son
 s environs.

a zoologique;
 abourg, véri-
 air le nombre
 hiques, et les
 utes les bou-
 in et non sur
 une notable
 nnati est d'o-
 utit au pied
 chit en quel-
 issé par une
 sur un pla
 oiture, grâce
 ours horizon-
 on captif. Au
 e brasserie de
 ur d'observa-
 découvre un
 s voisines, la
 ise ville et ses
 dans le Ken-
 opuleuses de
 veloppent sur

ois kilomètres
 faitement ins-
 ent accidenté.
 ement disposé

pour les animaux ; ce jardin, à peine terminé, n'est pas encore très riche : toutefois j'y ai remarqué une belle série d'ours gris, noirs et blancs.

De retour à Cincinnati, j'en ai parcouru les rues principales ; partout le même aspect gai, propre et animé.

Au risque de me répéter, je ne passerai pas sous silence le pont suspendu qui traverse l'Ohio, d'une seule portée longue de quatre cents mètres ; les énormes piliers sur lesquels il s'appuie ont dix-sept mètres d'épaisseur ; les plus gros bateaux à vapeur passent au-dessous avec leurs tours élevées et leurs hautes cheminées. Comme à Saint-Louis, une ligne serrée de steamers uniformément peints en blanc s'étend à perte de vue le long des quais doucement inclinés. Quelques-uns sont à deux roues ; mais la plupart n'en ont qu'une seule placée à l'arrière et de dimensions gigantesques. La reine de l'Ouest porte aussi le surnom moins poétique de *Porcopolis* (cité des Porcs) ; elle le doit à ses abattoirs perfectionnés où, journellement, des milliers de porcs sont convertis en barils de viande salée.

Dans la soirée du même jour, je prenais, à la gare, le train qui devait me conduire à Washington ; distance de neuf cent vingt-cinq kilomètres. La salle d'attente était depuis longtemps encombrée par une foule de gentlemen installés dans de larges fauteuils, tous fumant ou chiquant silencieusement autour d'un grand poêle chauffé à blanc.

Le lendemain matin, à Parkesbourg, nous fran-

chissons l'Ohio, qui, bien qu'é plus rapproché de sa source, me parut encore plus large qu'à Cincinnati. Nous entrons dans l'immense forêt qui couvre presque tout le territoire de la Virginie occidentale. Dans la journée, on traverse les Alleghanys ou Montagnes Bleues, dernière chaîne qui nous sépare du versant de l'Atlantique. Le paysage, toujours joli, devient parfois grandiose ; la voie, très inclinée, s'engage sur d'étroites corniches surplombant d'affreux précipices, elle contourne rapidement les pentes de la montagne, se déroule, toujours à ciel ouvert, en innombrables circuits et pénètre dans les sombres profondeurs de l'éternelle forêt que l'automne a déjà revêtue de ses teintes multicolores. Les sorbiers, les acacias, les chênes et les érables se mêlent aux rhododendrons, aux magnolias et à une foule d'autres arbres dont l'essence m'est inconnue ; la vigne vierge, la chématite, mille espèces de lianes croissent partout et font disparaître, sous un inextricable réseau de verdure, les troncs blanchis des géants morts de vieillesse. Vers le soir, nous quittons les montagnes et la forêt ; nous côtoyons, à travers de riches cultures, les bords du Potomac, sur la limite de l'État de Maryland ; la nuit, était arrivée lorsque nous passâmes à *Harper's ferry*, petite ville célèbre par son arsenal et par la tentative abolitionniste que John Brown paya de sa vie, en 1859. Deux heures après, nous étions à Washington, et pour la première fois, depuis mon départ de Salt-Lake-City, je passais la nuit dans une chambre d'hôtel.

proché de sa
qu'à Cincin-
t qui couvre
nie occiden-
Alleghanys
ne qui nous
Le paysage,
se ; la voie,
es corniches
e contourne
se déroule,
es circuits et
rs de l'éter-
étue de ses
acacias, les
rhododen-
ule d'autres
; la vigne
ianes crois-
un inextri-
lanchis des
, nous quit-
côtoyons, à
u Potomac,
a nuit, était
per's ferry,
par la ten-
paya de sa
s étions à
depuis mon
nuit dans

Pour venir de San-Francisco ici, j'avais franchi 5,440 kilomètres en neuf jours; et trouvé le temps de visiter trois villes importantes sur ma route..

Washington est le siège du gouvernement national et le chef-lieu du district de Colombie, qui forme une enclave peu étendue dans le territoire du Maryland, sur la rive gauche du Potomac. Ses habitants, soumis à un régime exceptionnel, ne participent pas aux élections générales. Le plan de la capitale des États-Unis a été tracé, en 1791, de la manière la plus grandiose. Mais, malgré son heureuse situation, la ville s'est peuplée lentement et n'est restée qu'un centre administratif sans importance commerciale. Aujourd'hui, elle n'a encore que 150,000 habitants disséminés sur une surface immense. Les avenues, trop larges, bordées par de rares maisons séparées par des terrains vagues, semblent désertes. Toute la vie de la cité s'est concentrée autour des bâtiments publics, fort éloignés les uns des autres; aussi a-t-on donné à Washington le nom de « cité des distances ». Sur une éminence, au centre de la ville, s'élève le Capitole, magnifique monument tout en fer et briques, uniformément peint en blanc, ce qui, à certaine distance, lui donne l'aspect du marbre : trois cent quatre-vingts marches conduisent à la coupole, qui s'élève à cent trente mètres au-dessus de sol. Une série de peintures historiques décorent la rotonde. À droite et à gauche du Capitole, et semblables à deux temples grecs, s'élèvent la Chambre des représentants et le Sénat, construits sur un plan identique, tout en

marbre blanc, décorés de belles sculptures et ornés de remarquables portes en bronze. Ainsi complété, le Capitole présente un aspect véritablement imposant : sa masse blanche, isolée au milieu d'un immense square orné de pelouses et de statues, domine toute la ville et forme le centre où convergent ses douze principales avenues. A l'extrémité opposée de l'avenue de Pensylvanie se trouve la Trésorerie, superbe édifice en granit et marbre blanc. Près de là, au milieu d'un parc planté de grands arbres, s'élève la Maison Blanche, résidence du Président de la république : c'est une maison fort simple, peinte en blanc, et dont l'unique étage est couronné d'une corniche surmontée d'une balustrade. Là, comme au Capitole, comme partout ailleurs, aucune permission n'est exigée ; l'entrée est libre à tout venant, américain ou étranger ; pas un soldat à la porte ; pas d'autre gardien qu'un nègre, assez mal mis, qui introduit les visiteurs dans les salons publics et les appartements privés, décorés, du reste, avec beaucoup de simplicité.

Le square Lafayette, que je traversai pour me rendre au musée Corcoran, est digne d'être cité ; ses beaux arbres, ses massifs de fleurs et ses vertes pelouses en font un lieu de promenade très fréquenté ; on y a installé une colonie de *chiens de prairie*, dont les joyeux ébats ont le privilège d'attirer la foule. Au centre s'élève la statue du général Jackson.

Le musée Corcoran porte le nom de son fondateur, qui en a fait hommage à sa ville natale. J'y ai

remarqué une collection de cent seize bronzes de notre regretté Barye, l'*Esclave grecque*, chef-d'œuvre du sculpteur américain Powers, et, parmi les tableaux, le *Régiment qui passe*, de Detaille, que tout le monde a pu admirer au Salon de 1875.

En face de la Maison Blanche, sur les bords du Potomac, large en cet endroit de trois kilomètres, se dresse, dans un terrain vague, l'obélisque inachevé dédié à la mémoire de Washington : d'après le projet primitif, ce monument colossal devait s'élever à six cents pieds dans les airs ; mais il est douteux que ce plan soit jamais exécuté : faute d'argent, les travaux ont dû être arrêtés à la hauteur de cent soixante-dix pieds.

Le jardin botanique et les serres du muséum d'agriculture méritent d'être visités ; mais je dois ranger en première ligne les riches collections de l'Institut Smithsonian, créé, selon le vœu exprimé par le legs de James Smithsonian, pour accroître et propager les connaissances scientifiques parmi les hommes. Cet établissement, en partie détruit par un incendie, en 1865, a été reconstruit à l'épreuve du feu et a coûté des sommes considérables ; son architecture est un mélange bizarre de tous les ordres et de tous les styles, assemblage discordant peu fait pour flatter l'œil d'un architecte européen, mais cependant fort à la mode en ce pays ; si l'extérieur laisse à désirer sous le rapport du goût, l'aménagement intérieur paraît fort bien compris. Au rez-de-chaussée, de vastes salles renferment les collections d'histoire naturelle de zoologie ; au

premier étage se trouve le musée ethnographique avec une série très complète d'armes, d'ustensiles, de vêtements et de parures indiennes anciennes et modernes. A chaque objet est jointe une notice explicative.

Rien ne me retenait plus à Washington ; j'avais consacré toute une journée à la visite de ses monuments, de ses jardins et de ses musées. Depuis mon départ, je n'avais encore reçu aucune lettre de France ; j'espérais en trouver à Philadelphie ; aussi avais-je hâte de poursuivre mon voyage. Dans la soirée, je me mis de nouveau en route. Deux heures après, j'arrivais à Baltimore.

La capitale de l'État de Maryland renferme 300,000 habitants. Elle est bâtie en amphithéâtre sur les bords de la rivière Patapsco, qui se jette, à quelques milles plus loin, dans la large baie de Chesapeake. Les quartiers neufs de la ville haute ne se distinguent en rien des autres villes américaines ; mais, le long des bassins du port et aux environs des quais, des rues étroites, des ruelles sombres et boueuses attestent l'origine relativement ancienne de cette partie de la ville : on se croirait assez volontiers dans un de nos ports de mer européens. Baltimore est une ville du Sud ; comme à Washington, la population noire y est fort nombreuse. Une colonne monumentale surmontée d'une statue colossale de Washington, un superbe Hôtel de Ville tout en marbre blanc, construction à peine terminée et qui aura coûté trois millions de dollars, tels sont ses édifices les plus remarquables. Comme je viens de le dire, cer-

taines rues y sont fort étroites, tortueuses même parfois, et la circulation des trains de chemin de fer y rencontrerait de sérieux obstacles. On a remédié à cet inconvénient par le procédé suivant : à l'arrivée en gare du train de Washington, la locomotive est détachée et tous les wagons séparés ; puis on attèle sept mulets en file à chaque wagon, et le convoi entier continue sa route au petit trot à travers les rues de Baltimore. Nous défilons en cet étrange équipage tout le long des quais, et, après une promenade de deux kilomètres dans la ville basse, le train est reconstitué, rattaché à la suite d'un autre train déjà formé, et repart avec une rapidité et une précision étonnantes ; pas une minute n'est perdue.

Au sortir de Baltimore, la voie ferrée côtoie les rivages profondément découpés de la baie de Chesapeake ; deux ou trois fois, au lieu de contourner les criques du rivage, elle se lance hardiment en droite ligne sur de longues jetées de pilotis battues par les flots. Au Havre-de-Grâce, on traverse l'embouchure de la Susquehannah, large d'au moins trois kilomètres, sur un pont qui est bien l'un des ouvrages les plus merveilleux que j'aie jamais vus. Toute cette partie de la route est très pittoresque, surtout aux abords de la rivière Susquehannah, dont les eaux limpides s'écoulent paisiblement entre deux hautes chaînes de vertes collines.

Wilmington, dont nous traversons ensuite les rues populeuses, est la plus importante cité du Delaware ; elle communique, par un canal, avec la

baie de Chesapeake et l'Océan, et doit sa prospérité à ses moulins et à ses chantiers de construction navale. De Wilmington à Philadelphie nous suivons le cours du Delaware. Le fleuve, semblable à un bras de mer, est sillonné par de nombreux navires et coule à pleins bords à travers de gras pâturages.

I
rien
riv
A
de
lion
mille
mon
seize
orie
l'ou
Mar
Su
terse
de la
dise

URS

prospérité
onstruction
e nous sui-
semblable à
mbreux na-
rs de gras

VIII.

PHILADELPHIE. — LA VILLE. — L'EXPOSITION. LE PARC FAIRMOUTH.

Philadelphie est une immense cité manufacturière située dans une presqu'île; au confluent de la rivière Schuylkill et du fleuve Delaware.

Au commencement du siècle, sa population était de soixante-dix mille âmes. Aujourd'hui un million d'habitants sont logés dans ses cent cinquante mille maisons. C'est la ville la plus régulière du monde entier. Sa principale rue, *Broad street*, a seize kilomètres de longueur; elle est exactement orientée du nord au sud, et traversée de l'est à l'ouest, à sa partie centrale, par une autre rue, *Market street*, longue de douze kilomètres.

Sur le magnifique emplacement formé par l'intersection de ces deux grandes artères, au cœur de la cité, on bâtit aujourd'hui, sur un plan grandiose, un nouvel Hôtel de Ville tout en marbre

blanc et qui coûtera, dit-on, quarante millions de dollars.

Toutes les rues de la ville, séparées par des intervalles égaux, sont parallèles à Broad, ou à Market. Celles qui sont parallèles à Broad sont désignées seulement par des numéros d'ordre. Un système particulier et très ingénieux a été adopté pour le numérotage des maisons; de façon qu'un simple énoncé de la rue et du numéro, vous connaissez exactement la situation de la maison, le chemin le plus court pour s'y rendre, et même la distance à parcourir. Il n'y a généralement qu'une seule voie ferrée par rue. Les cars roulent dans le même sens et reviennent à leur point de départ en suivant la rue parallèle. Le public profite largement des rails; la plupart des voitures particulières ont la même voie et circulent incessamment sur les tramways, en file serrée, mais toujours dans la même direction.

La ville est généralement bien pavée et d'une propreté remarquable. Certaines rues sont entièrement composées de maisons dont le rez-de-chaussée est en marbre blanc et les étages supérieurs en briques. Les façades sont lavées au moins une fois par semaine.

Chesnut est la grande voie commerçante de Philadelphie; elle est bordée de somptueux magasins, de riches boutiques aux brillants étalages, qui ne le cèdent en rien à ceux de Paris ou de Londres.

Walnut est le quartier du haut commerce et des banques. Chaque maison semble rivaliser avec sa voisine par le luxe de sa façade et la richesse des

millions de

par des in-
road, ou à
ad sont dési-
re Un sys-
été adopté
façon qu'au
o, vous con-
la maison,
rendre, et
n'y a géné-
e par rue.
et revien-
t la rue pa-
des rails ; la
a même voie
amways, en
e direction.
ée et d'une
sont entiè-
le rez-de-
étages supé-
t lavées au
ante de Phi-
x magasins,
ages, qui ne
de Londres.
nerce et des
liser avec sa
richesse des

matériaux employés ; ce ne sont que portiques grecs, balcons gothiques, colonnades byzantines, hindoues ou mauresques. Une foule nombreuse circule tout le jour et même fort avant dans la nuit dans ces deux rues, dont l'aspect varié et la vive animation forment un contraste frappant avec la solitude et la monotonie des quartiers excen- triques.

Il est vrai que l'Exposition du Centennial entre pour quelque chose dans tout ce mouvement. Les fenêtres sont pavoisées de drapeaux ; de longues oriflammes surmontent les maisons, des bande- roles aux couleurs éclatantes, mêlées à de gigan- tesques affiches, flottent suspendues dans les airs au beau milieu de la rue ; d'innombrables fils télégraphiques s'entre-croisent dans toutes les directions.

Les principaux hôtels du quartier central, parmi lesquels je citerai le *Continental* et l'hôtel *Colo- nade*, regorgent de voyageurs ; pavoisés du haut en bas, brillamment illuminés dans la soirée, ils contribuent largement à l'ornement de la cité ; le soir surtout ils offrent un aspect féerique.

Du reste, grâce au système de clôture générale- ment en usage, les rues sont toujours parfaitement éclairées la nuit : on ne ferme pas les magasins avec des volets, comme en France. Un simple ca- denas à la porte, quelquefois un léger grillage en fil de fer et c'est tout. A toute heure de la nuit, on peut voir, à travers les glaces de la devanture, le gaz allumé dans l'intérieur des magasins ; de la sorte, la surveillance est rendue plus facile aux



policemen de service dans la rue. Jusqu'à une heure fort avancée la foule se presse dans les jeux de boule et de *shuffle-board*, les tirs, les débits de bière et les nombreux *oysters saloons in every style*. Dans ces derniers établissements, on ne sert que des huîtres, au naturel, frites, bouillies, en soupe et même en pâté. On en consomme en Amérique une grande quantité. Elles sont plus grosses que celles d'Europe, mais aussi plus fades. On les sert habituellement cuites et nageant dans un bol de lait largement saupoudré de poivre. Si vous les demandez crues, on ne vous les apportera jamais avec la coquille, mais entassées dans une petite soucoupe que l'on arrose copieusement de vinaigre aromatisé. Citons aussi les débits de tabac, tout grands ouverts, avec la statue d'un Indien ou d'un gentleman grotesque en vedette sur le trottoir.

Bien que Philadelphie soit à plus de cent vingt kilomètres de l'Océan, les plus gros vaisseaux remontent facilement le Delaware et viennent mouiller directement le long des quais. Le fleuve, alors large de douze cents mètres, est incessamment parcouru par les vapeurs et des voiliers venus de tous les points du globe. A chaque instant de gros *ferries* partent dans toutes les directions et desservent la cité populeuse et manufacturière de Camden, qui s'étend le long de la rive opposée. Au milieu des eaux émergent deux îles verdoyantes ; à l'horizon toute une forêt de mâts se perd dans la brume.

Les innombrables fabriques qui font de Philadel-

Jusqu'à une
 e dans les jeux
 s, les débits de
oons in every
 nts, on ne sert
 , bouillies, en
 mme en Amé-
 t plus grosses
 s fades. On les
 nt dans un bol
 yre. Si vous les
 portera jamais
 ans une petite
 sement de vin-
 sbits de tabac,
 d'un Indien ou
 vedette sur le

s de cent vingt
 s vaisseaux re-
 e et viennent
 uais. Le fleuve,
 , est incessam-
 et des voiliers
 'be. A chaque
 s toutes les di-
 leuse et manu-
 d le long de la
 émergent deux
 te une forêt de

ont de Philadel-

phie la première ville manufacturière des États-Unis et la seconde du monde entier, entretiennent dans son port un mouvement considérable. Aucun sol n'est mieux doué en richesses naturelles que l'État de Pensylvanie dont elle est la capitale. Outre les produits de ses forêts, le pétrole, le fer et surtout de vastes bassins houilliers, offrent à l'activité de ses habitants des ressources inépuisables. Enfin de nombreux chemins de fer mettent la ville en communication avec les principaux centres de l'Union.

C'est le 4 juillet 1776, que fut signée et promulguée à Philadelphie la déclaration d'indépendance des États-Unis. Le 3 mars 1871, un acte du Congrès décida, qu'en l'honneur du centième anniversaire de cette date mémorable, une exposition universelle serait ouverte, en 1876, à Philadelphie. En 1872, fut voté un crédit de dix millions de dollars. L'année suivante, une proclamation du Président convoqua le peuple américain et les nations étrangères à prendre part à une exposition internationale des beaux-arts, de l'industrie, de l'agriculture et des mines. Les travaux commencèrent aussitôt.

On choisit dans la plus belle partie du parc de Fairmouth un terrain de cent hectares, d'une élévation moyenne de trente mètres au-dessus de la rivière Schuylkill ; on l'entoura d'une clôture de cinq kilomètres d'étendue. C'est dans l'intérieur de cette enceinte, percée de treize portes munies de compteurs mécaniques, que l'on a construit cent soixante bâtiments différents, couvrant une

superficie de trente hectares et demi. A Vienne, en 1873, l'espace couvert n'était que de vingt hectares, et à Paris, en 1867, seulement de seize et demi.

Nous allons passer en revue, par ordre d'importance, les principales constructions :

En première ligne vient le grand bâtiment de l'Exposition (*Main Exhibition building*) long de six cent vingt-cinq mètres, large de cent cinquante-deux, comprenant trois divisions : les mines et la métallurgie, les produits des manufactures, l'industrie et les sciences.

Puis la galerie des beaux arts, construite à l'épreuve du feu, en granit, fer et verre, et qui est destinée à survivre à l'exposition, afin d'en perpétuer le souvenir. C'est un monument de cent vingt mètres de long sur soixante-dix de large, parfaitement approprié à sa destination et surmonté d'une élégante coupole.

La halle aux machines, de quatre cent soixante mètres sur cent vingt; au centre se trouve un moteur de la force de quatorze cents chevaux, mettant en mouvement toutes les machines de l'Exposition.

Le bâtiment de l'agriculture, deux cent soixante-quinze mètres sur cent quatre-vingts, renfermant les produits agricoles et forestiers, les substances textiles, végétales ou animales, et toute la série des machines agricoles perfectionnées dont l'usage est si répandu en Amérique.

L'exposition d'horticulture, vaste et belle serre de cent vingt-six mètres de long sur soixante-cinq

A Vienne,
vingt hec-
de seize et

dre d'import-

bâtiment de
(ng) long de
t cinquante-
mimes et la
tures, l'ins-

ruite à l'é-
et qui est
d'en perpé-
cent vingt
ge, parfai-
monté d'une

nt soixante
trouve un
s chevaux,
achines de

nt soixante-
renfermant
substances
te la série
ont l'usage

belle serre
xante-cinq

de large. Neuf fontaines décoratives en ornent la galerie centrale destinée aux végétaux des tropiques. De larges escaliers conduisent à une terrasse qui fait tout le tour de l'édifice. On y jouit d'une belle vue sur l'intérieur et aussi sur l'ensemble de l'exposition. Avec la galerie des beaux-arts, ce bâtiment est le seul qui sera conservé.

Indépendamment de ces cinq principales constructions, il existe une foule d'annexes dont la plus remarquable est :

L'exposition du gouvernement des États-Unis, qui couvre une surface de près d'un hectare. Elle renferme des collections d'histoire naturelle, provenant de l'Institut smithsonien de Washington, des séries de belles photographies recueillies dans les territoires à peine explorés du Far-West, des tableaux statistiques du plus haut intérêt, les registres par États de tous les dénombrements de la population depuis 1776. Chaque période décennale exigeant un plus grand nombre de volumes, on peut suivre ainsi d'une manière palpable le développement prodigieux de chaque État. Dans le même bâtiment, à côté des travaux de la paix, le gouvernement a exposé tout le matériel de guerre de ses armées de terre et de mer.

Vingt États, appartenant tous au Nord et à l'Ouest ont élevé autant de pavillons séparés. Dans chacun d'eux se trouvent des salons qui servent de lieu de réunion et de repos aux citoyens du même État. Sur une table, abondamment fournie des journaux du pays, se trouve un registre où chaque visiteur est invité à inscrire son nom. Il

est à remarquer que pas un État du Sud n'a suivi cet exemple. Est-ce une protestation contre leurs frères du Nord qu'ils accusent d'avoir abusé de la victoire, ou simplement une conséquence de la situation précaire où languit le pays depuis la guerre de sécession, situation qui s'est encore aggravée depuis ces derniers temps? Quoi qu'il en soit, un fait existe : le Sud s'est abstenu et n'est pas représenté à l'exposition de Philadelphie.

Quelques nations étrangères ont aussi élevé des bâtiments spéciaux à l'usage de leurs concitoyens.

On remarque une école suédoise dont tous les matériaux et le mobilier viennent de Suède; et surtout une vaste maison japonaise, curieux spécimen de l'architecture nationale, avec l'aménagement intérieur en usage dans le pays. Elle sert de demeure aux exposants japonais.

Outre les restaurants et les buffets situés à l'intérieur des principaux bâtiments, il y a encore un certain nombre d'établissements de même nature disséminés dans les jardins. Dans le nombre, je citerai le grand restaurant Américain, les Trois Frères Provençaux, le restaurant du Sud, le restaurant Français tenu par Paul Sudreau, le restaurant Allemand, la brasserie Viennoise, le buffet Hongrois, le café Turc, etc.

Une des singularités de l'exposition est le pavillon des femmes. Les dames américaines seules ont fourni par souscription les fonds nécessaires à son érection. C'est une élégante construction consacrée uniquement aux ouvrages exécutés par des

femmes; cette exposition est régie par un comité de dames philadéphiennes.

La photographie, partout en progrès, occupé, à Philadelphie, une large place dans les expositions de toute nature, dont elle est, pour ainsi dire, le complément indispensable. De plus, deux bâtiments lui sont spécialement réservés : une vaste annexe de la galerie des beaux-arts, et un magasin de vente toujours assiégé par la foule.

Mais il me faut abréger cette énumération déjà bien longue; je passerai donc sous silence une foule d'autres annexes qui, cependant, ne manquent pas d'intérêt, telle que l'exposition de wagons et des voitures, l'office Cook, billets de voyage pour le monde entier, les annexes de la presse, de la poste, des télégraphes, etc.

L'ensemble du terrain occupé par l'Exposition, présente la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet serait dirigé au nord. Le sol, légèrement ondulé vers la base sud, offre un relief accentué du côté opposé, et forme deux étroites vallées parallèles séparées par un renflement de terrain. Partout l'eau circule en abondance; tantôt elle s'épanche en lacs paisibles; tantôt resserrée entre deux rives escarpées, elle se précipite en bruyantes cascades à l'ombre des beaux arbres du parc, dont plusieurs, à en juger par leurs énormes dimensions, doivent être contemporains de l'antique forêt qui couvrait tout le pays avant l'arrivée des Européens. Au milieu des massifs de fleurs et des vertes pelouses se dressent des fontaines monumentales, des pyramides de houille ou

de minerai et les divers trophées du travail et de l'industrie.

Pour faciliter les communications dans l'intérieur de l'exposition et éviter les pertes de temps, on a construit un petit chemin de fer à voie étroite qui en fait le tour entier en vingt minutes, et revient à son point de départ après avoir stoppé aux endroits les plus intéressants. Les wagons sont ouverts, et la vue n'est arrêtée par aucun obstacle. Le voyage entier coûte cinq cents; un train part toutes les trois minutes. C'est une excellente manière de se rendre compte, sans aucune fatigue, de la disposition générale du terrain et de la situation particulière de chaque bâtiment. On peut aussi se procurer une bonne vue d'ensemble du haut des tours du bâtiment principal. On y arrive au moyen d'un élévateur, ou bien encore, si on le préfère, en montant un escalier d'où les regards plongent sur l'intérieur de l'édifice.

J'ai entendu souvent répéter en France que l'exposition de Philadelphie n'avait pas réussi, qu'elle avait fait fiasco. C'est là une grave erreur. Au point de vue financier, il est possible qu'elle n'ait pas donné tout ce que l'on en attendait. Mais cela tient à la regrettable résolution prise par les organisateurs de tenir les portes fermées le dimanche. L'entrée était fixée à un demi-dollar. Si l'Exposition fut restée ouverte le dimanche, cent mille personnes y seraient entrées en moyenne. Or, trente dimanches auraient produit une recette de plus d'un million et demi de dollars. Les gérants ne doivent donc s'en prendre qu'à eux-mêmes, si,

pa
sol
J
tio
sid
de
tan
buf
pou
bièr
L
men
n'ai
leur
J'
à cet
tait.
un j
que
men
dans
viver
blé t
Lond
Je
amér
sentés
fois c
nous à
L'A
le bâti
quant

travail et de

dans l'inté-
tes de temps,
à voie étroite
minutes, et re-
ir stoppé aux
wagons sont
cun obstacle.
un train part
cellente ma-
ne fatigue, de
e la situation
peut aussi se
du haut des
ive au moyen
le préfère, en
plongent sur

France que
pas réussi,
rave erreur.
sible qu'elle
endait. Mais
prise par les
armées le di-
ni-dollar. Si
manche, cent
en moyenne.
t une recette
Les gérants
x-mêmes, si,

par suite d'un rigorisme outré, leur entreprise se solde en déficit.

J'ai passé quatre journées entières à l'exposition. Chaque fois la foule des visiteurs était considérable. Aux heures du repas, il était impossible de trouver une place dans les restaurants, et pourtant, Dieu sait s'ils sont nombreux ! Les moindres buffets étaient pris d'assaut ; il fallait faire queue pour se faire délivrer un petit pain et un verre de bière.

Les exposants étrangers se sont plaints amèrement des procédés de la douane à leur égard. Je n'ai pas été à même de vérifier jusqu'à quel point leurs récriminations étaient fondées.

J'ai vivement regretté de ne pouvoir consacrer à cette belle exposition tout le temps qu'elle méritait. Quatre jours ne suffisent pas pour prononcer un jugement absolu ; mais je dois dire cependant que l'impression que j'ai éprouvée a été entièrement favorable ; que, dans son ensemble, comme dans ses détails, l'exposition de Philadelphie m'a vivement intéressé, et, qu'en somme, elle m'a semblé tout à fait digne de ses devancières de Paris, Londres et Vienne.

Je me suis attaché spécialement à la section américaine. Les États-Unis, si pauvrement représentés à nos expositions européennes, étaient cette fois chez eux ; ils m'ont paru souvent lutter avec nous à armes égales.

L'Angleterre, avec ses colonies, occupait dans le bâtiment principal une superficie de cent cinquante mille pieds carrés. Le Canada, grâce à son

voisinage, était largement représenté. On remarquait beaucoup les vitrines qui renfermaient ses riches fourrures et les mille objets de fantaisie fabriqués par les Indiens. L'exposition australienne présentait le plus vif intérêt. Parmi les photographies, j'ai remarqué un panorama du havre de Sydney, long de douze mètres, et de belles vues des geysers de la Nouvelle-Zélande. La province de Queensland a aussi exposé des photographies de terrains destinés à la colonisation, avec indication des prix de vente.

Par ordre d'importance, la France vient immédiatement après la Grande-Bretagne, avec une surface de quarante-quatre mille pieds carrés. Nos émaux et nos faïences artistiques, nos bronzes et nos tissus de soie restent, comme toujours, sans rivaux. A l'entrée de notre exposition se dresse une magnifique glace de Saint-Gobain de six mètres cinquante de hauteur sur trois de largeur.

On admire beaucoup les mosaïques et la bijouterie italiennes, les malachites et l'orfèvrerie russes.

Quant à l'Allemagne, elle ne se fait guère remarquer que par l'énorme canon sorti des ateliers Krupp (1).

L'exposition japonaise a obtenu un véritable

(2) Une notice, imprimée en six langues, donne sur ce monstrueux engin de guerre les renseignements suivants que je transcris textuellement : « Calibre : 14 pouces. — Longueur du canon : 26 pieds 3 pouces. — Poids : 63 tonnes 1/4. — Poids du boulet : 1,160 livres. — Charge de poudre : 280 livres. — Portée : 15 milles anglais ou 24 kilomètres, — Force de pénétration à 2,000 mètres : 24 pouces de fer. »

succès. Citons en première ligne ses bronzes merveilleux, ses magnifiques vases de trois mètres de hauteur, ses laques et ses émaux cloisonnés, ses curieuses peintures sur soie, ses broderies artistiques et ses imitations en relief de fleurs, d'insectes et d'oiseaux.

Le Japon ne s'est pas contenté d'exposer les produits de son industrie, il a aussi envoyé les cahiers d'étude des élèves de l'université impériale de Tokio. J'y ai lu une curieuse protestation contre la suppression projetée de la langue française « faute énorme du triste ministre de l'Instruction publique ». Signé : Onyedjuna, 25 juillet 1875. Tous ces élèves, dont quelques-uns n'ont étudié que depuis une année les langues européennes, ont une excellente écriture, et leurs compositions, parfois remarquables, dénotent une connaissance réelle de la langue.

Le bazar japonais installé dans le parc a dû faire de brillantes affaires ; chacun voulait emporter un souvenir de l'industrie japonaise, et les dollars affluaient dans la caisse des heureux marchands. Le terrain environnant avait été disposé en jardin à la mode du pays ; il était planté de petits arbres rabougris et bizarrement contournés. L'art de l'horticulteur au Japon consiste à rapetisser et non à développer la végétation ; on obtient ainsi des variétés naines présentant, malgré leur petitesse, tous les caractères de la vieillesse, jusqu'aux racines noueuses émergeant du sol et à la mousse qui couvre leurs troncs minuscules. Ce singulier paysage est orné de ponts, jetés sur des vallées en minia-

ture, au fond desquelles circule un cours d'eau microscopique. Le tout forme un ensemble sinon beau, du moins étrange par sa bizarrerie.

Dans la galerie des beaux-arts, l'exposition française brillait du plus vif éclat; je reconnus un grand nombre de tableaux et de sculptures que j'avais déjà vus aux expositions annuelles des Champs - Elysées : le *portrait de M^{lle} Croizette*, de Carolus Duran; *Respha et ses fils*, de Becker; *la mariée alsacienne*, *Fleur des champs*, de A. Moreau; *le petit Italien*, de Moreau-Vauthier etc.... Enfin les incomparables tapisseries des Gobelins.

L'Italie expose tout un monde de gracieuses statues en marbre blanc, une intéressante série de faïences du seizième siècle, et la magnifique collection de bijoux antiques appartenant à M. de Castellani.

L'Allemagne a la statue colossale en bronze de Bismark, des bustes de généraux et de membres de la famille impériale et, naturellement, beaucoup de tableaux de batailles.

L'Angleterre et la Belgique exposent de bien jolies choses. Quant aux États-Unis, au milieu d'une foule de tableaux médiocres, de paysages aux tons criards et outrés, on remarque quelques bonnes toiles. Mais, en revanche, que de croûtes provenant de l'Amérique du Sud ! Le mieux est de n'en pas parler.

On sait combien l'Amérique est fière de ses pompes perfectionnées et de l'organisation de son corps de pompiers. L'accumulation sur un même

cours d'eau
semble sinon
erie.

position fran-
reconnus un
sculptures que
annuelles des
1^{re} Croizette,
de Becker;
champs, de
Moreau - Van-
apisseries des

le gracieuses
sante série de
magnifique col-
tant à M. de

en bronze de
de membres
ent, beaucoup

osent de bien
is, au milieu
de paysages
rque quelques
ue de croûtes
e mieux est de

t frère de ses
isation de son
sur un même

point de tant de matières inflammables, l'agglomération de tant de constructions légères, inspiraient de sérieuses inquiétudes. Dans ces conditions, le moindre incendie pouvait être la cause de malheurs irréparables; aussi, les dispositions les plus minutieuses avaient-elles été prises afin de parer à toute éventualité. Ces précautions ne furent pas inutiles; deux jours de suite, je fus à même d'en juger.

La première fois, le feu se déclara vers cinq heures du soir dans la fabrique de verre, près du Camp des Cadets. En quelques instants, les pompes à vapeur arrivèrent avec leur machine allumée. Les tuyaux se déroulaient mécaniquement au moyen d'un treuil fixé à une voiture lancée au grand trot. Toutes les manœuvres se firent avec une rapidité extraordinaire; les pompes fonctionnèrent aussitôt; en peu d'instants, tout danger sérieux avait disparu. Le lendemain, à la même heure, nouvelle alerte; les mêmes manœuvres se répétèrent avec une égale précision. Mais, cette fois, il ne s'agissait que d'un feu de cheminée au restaurant Lafayette.

Toute une ville nouvelle en bois s'était élevée, aux abords de l'Exposition: c'étaient, l'hôtel du Globe, avec mille chambres, le Transcontinental, l'hôtel des États-Unis, le premier avec cinq cents chambres, le second avec trois cents chambres; puis une foule d'hôtels secondaires, de restaurants, de bars, de salons pour concerts, cirques et théâtres de troisième ordre, orgues à vapeur et phénomènes vivants.

Quelques hôtels à Philadelphie avaient adopté les usages européens (*european plan*); on y payait tant par jour pour la chambre seulement. Les repas, servis à la carte dans un restaurant dépendant de l'hôtel, se soldaient à part. Le « plan américain » est tout différent; le voyageur paye par jour un prix fixe et invariable, généralement de quatre à cinq dollars pour les établissements de premier ordre, de deux à trois dollars et quelquefois moins pour ceux du second ordre. Moyennant cette somme, on a droit au logement, à la nourriture et au service. Quatre repas sont servis par jour dans une salle à manger commune; un maître d'hôtel vous assigne votre place à table et vous remet la liste imprimée des plats du jour. Vous pouvez les demander tous si cela vous plaît; c'est votre droit, et vous n'avez aucun supplément à payer. Le vin, la bière et les liqueurs se payent toujours à part; du reste l'Américain n'en consume jamais pendant les repas: un verre de lait ou d'eau glacée lui suffit.

Dans les brasseries et les bars où il est d'usage de se faire servir une boisson quelconque que l'on consomme à la hâte et sans s'asseoir, on trouve ordinairement à une extrémité du comptoir un énorme jambon, un gros morceau de bœuf froid, des salades, des hors-d'œuvre, des pickles, des fromages, des gâteaux. Pour peu que vous preniez un verre de bière, vous avez le droit de goûter gratuitement à tous ces plats. Vous pouvez même vous tailler une forte tranche de jambon ou de bœuf rôti sans que personne y trouve à redire.

aient adopté
; on y payait
ment. Les re-
nt dépendait
plan améri-
eur payé par
éralement de
issements de
ars et quel-
rdre. Moyen-
gement, à la
s sont servis
ommune; un
ce à table et
lats du jour.
a vous plaît;
n supplément
urs se payent
in n'en con-
verre de lait

l est d'usage
nque que l'on
ir, on trouve
comptoir un
e bœuf froid,
ekles, des fro-
us prenez un
goûter gratui-
z même vous
u où de bœuf
dire.

L'exposition était reliée directement par une gare spéciale aux principaux chemins de fer des États-Unis; de sorte que le voyageur, parti de New-York ou de toute autre ville, pouvait descendre le matin de wagon et de la principale entrée et retourner chez lui le soir, sans passer par la ville de Philadelphie. À chaque instant de nouveaux trains, engagés sur une voie circulaire, s'arrêtaient devant la station et repartaient ensuite pour une direction indiquée par un large écriteau. De ce côté, le système des communications ne laissait rien à désirer, mais il n'en était pas de même en ce qui concernait la cité.

Le chemin de fer de Market-Street ne partait que toutes les demi-heures; les bateaux à vapeur s'arrêtaient fort loin du centre de la ville, et les cars, malgré leur nombre, étaient tout à fait insuffisants à l'heure de la fermeture des portes. Soixante personnes s'entassaient alors dans un véhicule construit pour vingt-quatre, et l'on se sentait heureux de pouvoir conquérir un petit coin sur un marchepied. Il m'est arrivé plusieurs fois de faire dans cette position gênante un trajet de six à sept kilomètres, pendant lequel, à moitié étouffé par mes voisins, j'avais encore la préoccupation constante de maintenir mon équilibre. Dans ces circonstances critiques, j'admirais la patience, sans borne de la foule américaine; on se pressait silencieusement les uns contre les autres; jamais de plaintes, jamais de disputes, pas la moindre réprimande; quel contraste avec la foule parisienne! Les sergents de ville eussent été sur les

dents ; ici, on ne voyait pas un seul policeman et l'ordre n'était jamais troublé.

La clôture de l'Exposition, le dimanche, me permit de consacrer un jour à la visite de la ville et du parc Fairmouth.

L'Académie des beaux-arts renferme quelques bons tableaux d'anciens maîtres et une collection de vêtements, autographes et souvenirs historiques. Près de là, dans Broadway, on remarque le temple maçonnique, dont l'imposante façade en style gothique anglais est entièrement construite en granit ; à la suite s'élèvent trois ou quatre églises d'architecture et de cultes différents. A l'ancien Hôtel de Ville « Independence Hall », est exposé, à l'occasion du Centenaire, le texte authentique de la déclaration d'indépendance ; on y montre aussi la cloche qui donna le signal de la résistance.

Le collège Girard est un des édifices les plus remarquables de l'Amérique ; il est construit en forme de temple grec de deux cents pieds de long sur cent vingt de large, entièrement en marbre blanc, y compris la toiture, formée de larges dalles. Ce beau monument, consacré à l'éducation de la jeunesse, porte le nom de son fondateur, Étienne Girard, né à Périgueux, en 1770, et mort en 1831 à Philadelphie, laissant à la ville et à diverses institutions philanthropiques la presque totalité de sa fortune. Par une clause formelle, le donateur a stipulé qu'aucun enseignement religieux ne serait donné dans son école. Il en a même interdit l'accès à tout prêtre, à quelque religion qu'il appartienne ; voulant que chaque élève, arrivé à l'âge de raison,

l policeman et

anche, me per-
e de la ville et

ferme quelques
une collection
irs historiques.
ar que le temple
le en style go-
struite en gra-
quatre églises
nts. A l'ancien
, est exposé,
e authentique
on y montre
e la résistance.
es les plus re-
construit en
pieds de long
nt en marbre
e larges dalles.
ucation de la
teur, Étienne
nôrt en 1831 à
diverses ins-
totalité de sa
e donateur a
eux ne serait
interdit l'accès
appartienne;
âge de raison.

soit libre d'adopter, en connaissance de cause, la croyance de son choix.

Le pont Girard, sur le Schuylkill, est un magnifique ouvrage en fer; c'est le pont le plus large du monde. Le jardin Zoologique qui s'étend sur la rive droite de la rivière, offre une délicieuse promenade. Une foule endimanchée circule paisiblement à l'ombre de gros chênes. Tout ce monde, chiquant du tabac ou croquant des pommes, à l'air heureux et satisfait: Nul doute que ces promeneurs du dimanche, qui avaient payé vingt-cinq cents leur entrée, n'eussent apporté de préférence leur argent à l'Exposition si elle eut été ouverte ce jour-là. En quittant le jardin, je traverse la rivière en bateau pour me rendre à *Lemon-Hill*, dans le parc Fairmouth. Au sommet d'une colline on a construit un élévateur tout en fer. C'est un gigantesque obélisque à claire-voie qui a coûté 80,000 dollars; il y en a deux autres semblables sur différents points de la ville. L'ascension dure quatre minutes; on arrive à 238 pieds au-dessus du sol sur une large plate-forme avec salon intérieur à l'abri du vent. L'immense cité de Philadelphie, plus étendue que Paris, se déroule tout entière à mes pieds avec son large fleuve qui se perd dans les brumes de l'horizon; au nord, le parc et la forêt sans bornes.

Près de là, se trouve un beau monument élevé en l'honneur du président Lincoln, qui y est représenté assis et tenant à la main la plume avec laquelle il vient de signer l'acte d'abolition de l'esclavage.

De larges allées sablées conduisent aux *water-works* établis sur les bords du Schuylkill, au pied d'une colline artificielle plantée de catalpas et servant de base aux immenses réservoirs qui alimentent la ville. Chacun peut visiter à toute heure ces puissantes machines mues par la rivière elle-même, et élevant les eaux à une hauteur de trente et un mètres, au moyen de huit grandes pompes foulantes. Une belle terrasse règne tout le long du fleuve.

Philadelphie s'enorgueillit avec raison de son beau parc de Fairmouth, qui couvre une superficie de 1,400 hectares, et s'étend sur les deux rives du Schuylkill et de la rivière Wissahickon. De petits vapeurs circulent incessamment sur les eaux limpides du fleuve, dont les rives pittoresques et les îles rocheuses offrent une succession continue de charmants paysages. Sur la rive gauche s'étage, en amphithéâtre, le vaste cimetière de *Laurel-Hill*, dont les innombrables monuments en marbre blanc se détachent sur un fond de sombre verdure. Une foule de légers équipages luttent de vitesse le long des allées qui bordent le rivage et disparaissent plus loin dans les profondeurs du bois. La promenade le long du Wissahickon est surtout très fréquentée ; nulle part la forêt ne se développe avec autant de majesté. Sous l'influence de l'automne, le feuillage s'est paré des couleurs les plus éclatantes. Nos parcs européens, plantés de main d'homme, ne donnent aucune idée de pareilles splendeurs. Ici, c'est la forêt vierge avec ses majestueux colosses, tels que la nature les a

aux *water-*
kill, au pied
talpas et ser-
virs qui ali-
à toute heure
rivière elle-
eur de trente
ndes pompes
ut le long du

ison de son
une super-
les deux ri-
Vissahickon.
ment sur les
pittoresques
ssion conti-
rive gauche
cimetière de
onuments en
l de sombre
es luttent de
le rivage et
ondeurs du
sahickon est
a forêt ne se
s l'influence
es couleurs
eus, plantés
idée de pa-
vierge avec
nature les a

crées, dominant le fouillis d'une végétation serrée et croissant en pleine liberté.

Au retour, je visitai la belle machine qui fournit l'eau à tous les bâtiments de l'Exposition. J'y remarquai une réduction microscopique de la même machine et fonctionnant par le même procédé. Les cylindres et les tuyaux en verre transparent permettaient de saisir l'ingénieux mécanisme jusque dans ses moindres détails.

IX

NEW-YORK. — BROOKLYN. — LE FLEUVE
HUDSON. — TRAVERSÉE DE RETOUR.

La ville de New-York s'étend sur la longue île de Manhattan, située à l'embouchure de l'Hudson, qui lui sert de limite du côté de l'ouest ; au sud, elle est bornée par une magnifique baie où pénètrent les eaux de l'Atlantique. L'*East-River*, qui contourne sa partie orientale est formée par un bras de mer resserré, qui la sépare de Long-Island. Le 24 septembre dernier, on a fait sauter les rochers sous-marins, qui en interdisaient, du côté du nord, l'accès aux navires d'un fort tonnage.

Son admirable position au fond d'une baie spacieuse, le long d'un fleuve navigable sur une étendue de deux cent cinquante kilomètres dans l'intérieur des terres, est la cause du prodigieux développement de son commerce maritime. A l'époque de la révolution de 1776, New-York ne comp-

tait que 23,000 habitants ; aujourd'hui, en y comprenant les cités annexes de Jersey et de Brooklyn, sa population dépasse deux millions d'âmes.

Ses premiers fondateurs n'eurent pas la prévision de sa grandeur future ; aussi, dans l'ancienne ville basse, les rues sont-elles étroites et plus ou moins tortueuses ; mais, à partir de *Houston-Street*, on a tracé dans l'axe de l'île Manhattan douze grandes avenues qui la parcourent dans toute sa longueur. Les rues transversales portent toutes un numéro d'ordre. De la cinquième à la huitième avenue et de la cinquante-neuvième à la cent-dixième rue, on a réservé un vaste parallélogramme. C'est aujourd'hui le Parc Central, créé en 1858, et déjà l'un des plus beaux parcs du monde.

La partie méridionale de la ville est consacrée uniquement aux affaires ; toute la journée il y règne une animation extraordinaire ; à cinq heures, les offices et les bureaux se ferment ; les négociants regagnent à la hâte leurs somptueuses demeures situées dans les aristocratiques avenues de la ville haute, et, ce quartier, tout à l'heure si bruyant, devient presque désert jusqu'au lendemain matin.

Broadway est la grande artère de la cité ; cette rue célèbre prend naissance à la Batterie, belle promenade au bord de la mer, et pavée de superbes dalles. On y a une vue magnifique sur l'île de Staten, Brooklyn et les innombrables navires qui sillonnent les eaux profondes et tranquilles de l'incomparable baie de New-York. Malgré tous ces

LE FLEUVE
ETOUR.

la longue île
de l'Hudson,
est ; au sud,
aie où pène-
st-River qui
mée par un
Long-Island.
ûter les ro-
t, du côté du
nage.

ne baie spa-
ble sur une
mètres dans
prodigieux
ime. A l'épo-
rk ne comp-

avantages, la Batterie est très peu fréquentée; les gens d'affaires qui encombre les rues voisines n'ont pas de temps à perdre et ne songent guère à s'y promener. Après avoir traversé toute la vieille ville, Broadway vient aboutir à l'Hôtel de Ville et à la poste, l'un des plus beaux édifices de la cité; la rue devient plus large, et, sur presque tout son parcours, est bordée de vastes magasins et de constructions monumentales, telles que l'hôtel de la Compagnie des assurances sur la vie, la librairie méthodiste, l'hôtel Saint-Nicolas, etc. La richesse des matériaux ne le cède en rien à l'immensité des proportions. Quelques-uns de ces édifices sont entièrement en marbre blanc, d'autres en granit ou bien en grès rouge. Les cars qui sillonnent toutes les avenues de New-York sont remplacés dans Broadway par de petits omnibus ornés d'arabesques aux couleurs éclatantes, sur un fond de peinture jaune; il n'y a pas de conducteur pour recevoir l'argent; c'est le voyageur qui dépose lui-même le prix de sa place dans une petite boîte qui, le soir, se transforme en lanterne. La traversée de Broadway présente, parfois, de sérieux dangers, à cause de l'encombrement des voitures; à de certains points, on a établi des passerelles dallées; on est sûr d'y trouver un policeman chargé, du matin au soir, d'accompagner les dames et de prévenir tout accident; souvent plusieurs d'elles attendent leur tour, et le consciencieux policier, de la force publique, a fort à faire pour éviter l'embarras sans cesse féminin.

Un mouvement aussi considérable que celui de

Bro
l'H
jet
ou.
par
de l
de p
L
Bro
éno
cha
pen
enti
sous
D
de p
blab
sam
à Br
curi
de la
bras
math
dans
leur
Bro
(1) F
flau
au-des
es deu
largeur
hautes

Broadway règne sur toute la ligne des quais de l'Hudson et de la rivière orientale ; d'innombrables jetées ou *wharfs* forment autant de débarcadères où les navires accostent directement. Ce ne sont partout qu'entrepôts de marchandises, montagnés de balles de coton, pyramides de houille ou de fûts de pétrole.

Le nouveau pont qui doit réunir New-York à Brooklyn n'est pas encore achevé ; deux piliers énormes se dressent à une hauteur prodigieuse sur chaque rivage ; lorsqu'il sera terminé, ce pont suspendu sera, sans contredit, le plus beau du monde entier, et les plus gros navires pourront passer dessous à voiles déployées (1).

D'énormes bacs à vapeur ou *ferries* encombrés de passagers, de chevaux et de voitures et semblables à des rues ambulantes, traversent incessamment la rivière orientale et relient New-York à Brooklyn sur un grand nombre de points. Il est curieux de voir manœuvrer ces colosses au milieu de la foule des navires qui se pressent sur l'étroit bras de mer, et d'examiner avec quelle précision mathématique ils viennent s'emboîter exactement dans les bassins qu'ils remplissent tout entiers de leur énorme masse.

Brooklyn s'étend sur la rive de Long-Island, en

(1) En voici les dimensions exactes :

Hauteur des piliers, 85 mètres ; profondeur des fondations au-dessous du lit de l'*East-River*, 25 mètres ; longueur entre les deux piliers, 500 mètres ; longueur totale, 1,800 mètres ; largeur, 26 mètres ; hauteur du tablier au-dessus des plus hautes marées, 40 mètres.

face de New-York, dont elle forme comme un faubourg peuplé d'un demi-million d'âmes. Les beaux arbres qui ombragent ses larges et tranquilles avenues, ses jolies maisons de briques, ornées d'un jardinet sur le devant, lui donnent un aspect séduisant. A l'heure où se ferment les magasins de New-York, Brooklyn présente une animation vraiment extraordinaire; les *ferries* déversent incessamment toute une population de commis et d'employés fuyant le bruit et l'encombrement de la grande cité. Les cars se suivent à la file dans les rues principales; à peine arrivés à la station, les chevaux sont dételés et réattelés aussitôt en avant du lourd véhicule qui se remet en marche sans le moindre temps d'arrêt. Après le rude labeur de la journée, chacun a hâte de retrouver le calme et le repos du foyer.

A Brooklyn, comme à New-York, de gigantesques affiches suspendues en travers des rues attestent les préoccupations politiques du jour; larges et hautes d'au moins dix mètres, elles portent alternativement les noms de Hayes et de Tilden, candidats des partis opposés. Dans la même rue, les *head quarters* (quartiers généraux) républicains et démocrates occupent en face l'un de l'autre une maison semblable toute couverte d'affiches et de transparents multicolores. Les élections présidentielles devaient avoir lieu en novembre; aussi l'agitation était-elle à son comble. Chaque soir, soit à Philadelphie, soit à New-York, j'ai été le témoin de *parades* dans le genre de celle de San-Francisco; moins nombreuses et moins bien or-

omme un fau-
nes. Les beaux
et tranquilles
es, ornées d'un
un aspect sé-
s magasins de
ne animation
ies déversent
de commis et
ombrement de
la file dans les
la station, les
ssitôt en avant
marche sans le
de-labeur de
ver le calme et

te gigantes-
les rues attes-
u jour; larges
es portent al-
e Tilden, can-
même rue, les
) républicains.
de l'autre une
affiches et de
ions présiden-
tembre; aussi
Chaque soir,
rk, j'ai été le
e celle de San-
eûts bien or-

ganisées, elles se composaient seulement de quel-ques centaines de citoyens, la plupart hommes de couleur; défilant à pied ou à cheval, aux sons d'une musique étourdissante et brandissant des trans-parents illuminés.

Le cimetière de *Greenwood* occupe, à l'extrémité sud de Brooklyn, un vaste terrain accidenté et élevé de quelques centaines de pieds au-dessus de la mer. Il passe pour le plus beau des États-Unis. C'est un véritable parc orné de belles routes, de pièces d'eau, de cascades, et formant un lieu de promenade très suivi : on y pénètre en suivant une longue avenue de platânes au bout de laquelle s'ouvre une porte monumentale en grès rouge, de style gothique; au point culminant du cimetière, on a élevé un fort beau monument en mémoire des citoyens de New-York, qui ont perdu la vie pendant la guerre de sécession; de là, on découvre une vue splendide, sur la baie de New-York, les innombrables navires et l'immense cité. De somptueux monuments funéraires sont disséminés çà et là sur le penchant des collines gazonnées, entourés de massifs de fleurs et de verdure ou bien à demi cachés sous de beaux arbres aux feuilles rouges et couvertes en cette saison d'une infinité de petits fruits écarlates. Toute idée lugubre disparaît en présence de cet heureux assemblage de la nature et de l'art.

Chaque semaine, à quatre heures du soir, un steamer de la Compagnie française transatlantique quitte New-York pour se rendre au Havre en faisant escale à Plymouth.

J'avais arrêté mon passage de retour sur l'*Amérique*, dont le départ réglementaire devait avoir lieu le 14 octobre; mais ce navire, ayant été retardé par le mauvais temps, n'était arrivé que le jeudi soir, et ne pouvait reprendre la mer que le dimanche 15 octobre. J'avais donc un jour de plus à passer à New-York; j'en profitai pour faire une excursion sur le fleuve Hudson que je remontai jusqu'à Neubourg, à 100 kilomètres de son embouchure. Le fleuve a déjà plus d'un kilomètre de largeur en face de New-York; et, à mesure qu'on s'éloigne, il s'élargit encore davantage. Le paysage est splendide; sur la rive gauche, on passe en revue d'innombrables débarcadères, puis de charmantes maisons de plaisance. Le territoire de la ville de New-York occupe le long du fleuve une étendue de vingt-huit kilomètres, dont la moitié seulement est construite.

Plus loin, au-delà de la rivière Harlem, le relief du terrain s'accroît, les villas deviennent plus rares, on entre en pleine campagne; sur la rive droite se dressent les fameuses Palissades; une ligne continue de rochers perpendiculaires borde cette partie du fleuve sur une longueur de trente-deux kilomètres; leur hauteur s'élève progressivement, de deux cents jusqu'à cinq cent cinquante pieds.

Au sortir des palissades, l'Hudson s'agrandit considérablement; en face de la prison de Sing-Sing, il a plus d'une lieue de large; au-delà du promontoire de Croton, il s'épanche au loin, formant une large baie, puis, bientôt après, pénètre

ur, sur l'Amé-
 e devait avoir
 ant été retardé
 é que le jeudi
 er que le di-
 jour de plus
 pour faire une
 je remontai
 de son embou-
 omètre de lar-
 mesure qu'on
 ge. Le paysage
 passe en revue
 de charmantes
 de la ville de
 e une étendue
 itié seulement

arlem, le relief
 eviennent plus
 ne; sur la rive
 alissades; une
 culaires borde
 eur de trente-
 ève progressi-
 cent cinquante

son s'agrandit
 rison de Sing-
 e; au-delà du
 e au-loin, for-
 après, pénétre

dans un défilé sinueux bordé de hautes montagnes boisées. Toute cette partie de son cours est extrêmement pittoresque; c'est là que s'élève, dans une situation ravissante, à mi-côte, et sur un plateau dominant la plaine, l'école militaire de West-Point; au second plan se dressent de hautes montagnes escarpées, couvertes de forêts. La station suivante, Neuhourg, où j'attendis pendant deux heures le bureau qui devait me ramener à New-York, est une insignifiante petite ville de 15,000 habitants, parmi lesquels on compte un grand nombre d'Allemands. Les vapeurs de l'Hudson sont parfaitement aménagés pour l'agrément des nombreux passagers, qui journallement font sur ce beau fleuve des excursions de plaisir. Ils se recommandent surtout par la rapidité de leur marche. En montant comme en descendant, nous ne fimes jamais moins de trente-deux kilomètres à l'heure. Une concurrence active leur est faite par l'*Hudson-river-railroad*, qui, partant d'Albany, à deux cent trente kilomètres de New-York, suit constamment la rive gauche du fleuve, s'enfoncé dans de longs tunnels creusés dans le roc, s'élançe sur des pilotis au-dessus des eaux, contourne des rivages sinueux et parvient à son but en dépit de tous les obstacles accumulés sur sa route.

Nous sommes au dimanche 15 octobre; le thermomètre marque 0°; il a neigé cette nuit. Avant de quitter l'Amérique, peut-être pour toujours, je veux faire une dernière visite, au *Central-Park*; cette merveille de New-York. Une bise glaciale

souffle à travers les allées désertes et chasse au loin des tourbillons de feuilles mortes.

La neige recouvre d'un blanc tapis les pelouses, hier encore si verdoyantes; l'eau des lacs clapote lugubrement et me fait songer aux vagues de l'Atlantique que je vais affronter de nouveau. Cependant, je veux accomplir jusqu'au bout mon devoir de touriste, et, le plan à la main, je visite le labyrinthe, le mail, les grottes, la terrasse de marbre et le belvédère, d'où l'on aperçoit les immenses bassins de granit qui servent de réservoirs aux eaux de la ville.

En résumé, le Parc Central est tout à fait digne de sa réputation; c'est une superbe promenade de 330 hectares, admirablement entretenue, et dans laquelle on a reproduit avec un art véritable, et souvent avec une grande magnificence, les aspects les plus variés de la nature.

Au retour, je suivis l'avenue Madison; on y achève, près de Central-Park, une église catholique destinée à devenir la cathédrale de New-York. Ce monument, tout en granit, d'un bon style gothique et conçu dans de larges proportions, sera, sans contredit, la plus belle église de la ville. L'avenue Madison se poursuit à travers une succession presque continue d'églises, de superbes maisons et d'établissements publics, d'une architecture riche et variée. Du reste, tout ce nouveau quartier est réellement magnifique.

Je ne puis quitter New-York sans dire un mot des chemins de fer aériens qui circulent dans cer-

es et chasse au
tes.

ois les pelouses,
des lacs clapote
aux vagues de
r de nouveau.
qu'au bout mon
main, je visite
la terrasse de
perçoit les im-
t de réservoirs

ut à fait digne
promenade de
tenue, et dans
t véritable, et
ce, les aspects

adison; on y
église catho-
rale de New-
nit, d'un bon
arges propor-
elle église de
suit à travers
d'églises, de
ents publics,
e. Du reste,
ment magni-

dire un mot
ent dans cer-

taines de ses rues et que je n'ai rencontrés dans aucune autre ville d'Amérique.

La voie ferrée, placée à la hauteur du premier étage, est soutenue par de minces colonnes de fer; tantôt elle occupe la partie centrale de la rue, tantôt elle se développe au-dessus des trottoirs; dans ce dernier cas surtout, ce doit être un voisinage fort désagréable pour les habitants.

Cinq grands steamers, appartenant à diverses compagnies, sont partis la veille pour l'Europe. C'est aujourd'hui dimanche : l'*Amérique* est le seul vapeur en partance; à quatre heures précises, la passerelle est retirée et nous sortons du dock. Le temps est toujours très froid et le vent souffle avec une violence extrême.

Mon voyage est terminé; en trente-neuf jours, j'ai traversé deux fois le continent Américain dans sa plus grande largeur, du détroit de Belle-Isle à l'Océan Pacifique, et de San-Francisco à New-York. Maintenant, une nouvelle période de calme et de repos va commencer pour moi; délivré des mille soucis du touriste en voyage, je n'ai plus qu'à me laisser conduire par le vaillant navire auquel je me suis confié.

Les passagers de première classé sont peu nombreux à bord; aussi suis-je parfaitement installé, seul, dans une confortable cabine à quatre lits, éclairée par deux hublots. L'*Amérique* est un beau et bon bateau de 124 mètres de long sur 13 mètres 50 centimètres de large; la salle à manger est magnifiquement décorée de grandes glaces, de

boiseries finement sculptées, de panneaux et de colonnes de marbre. Le service de la table ne laisse rien à désirer.

Notre machine est de la force de 850 chevaux; l'hélice fait cinquante-cinq tours à la minute. Un ingénieux système de numérotage enregistre chaque tour depuis le commencement du voyage; lorsque la plaque indicatrice marquera le chiffre de 815,000, nous serons bien près du Havre.

Notre excellent capitaine, M. Pouzolz, commande à un personnel de 169 hommes, dont 70 chauffeurs et 36 matelots.

Deux jours après notre départ, et bien que nous ayons remonté de plusieurs degrés vers le nord, la température s'est sensiblement radoucie, sans doute parce que nous naviguons dans les eaux du *gulf-stream*. Le 19, nous traversons le grand banc de Terre-Neuve, reconnaissable à la couleur de l'eau, qui de bleu foncé devient vert pâle. Nous passons au milieu d'une innombrable quantité de mouettes; leurs troupes serrées, bercées par les vagues, forment comme un nuage blanc à la surface de la mer; à notre approche, elles s'élèvent en tourbillonnant et décrivent mille circonvolutions autour du navire. Nous avons l'heureuse chance de rencontrer le soleil et le beau temps dans ces parages qu'un épais brouillard recouvre presque toute l'année, et surtout en cette saison.

Poussés par un vent favorable, nous avançons rapidement pendant les jours suivants; comme la brise souffle directement sur l'arrière et que nous marchons à toutes voiles, le roulis est considérable.

Le 9
par
bier
tem
stea
ava

Le
che;
des
je tr
naïl.

offre
de b
pren
navi
retor
du n
gran
s u

l'em
chass
choc
bleu
sent
asson
nes d

la tra
est l
rieux
font

neaux et de
la table ne

50 chevaux;
minute. Un
enregistre
du voyage;
a le chiffre
Hâvre.

uzolz, com-
mes, dont 70

en que nous
ers le nord,
bloucie, sans
les eaux du
grand banc
couleur de
pâle. Nous
quantité de
cées par les
nc à la sur-
es s'élèvent
circonvolu-
l'heureuse
beau temps
rd recouvre
le saison.

s avançons
; comme la-
et que nous
nsidérable.

Le 21, nous avons une voile entièrement déchirée par le vent qui a encore fraichi; cet accident est bien vite réparé. Le 22, par un beau soleil et une température très douce, nous dépassons un des steamers partis le samedi de New-York et qui avait un jour entier d'avance sur nous.

Le 23, le vent a tourné et entrave notre marche; la pluie tombe par rafales, et il est impossible de se tenir sur le pont, sauf à l'extrême arrière où je trouve un abri près de la chambre du gouvernail. De ce poste d'observation, la mer agitée offre un magnifique spectacle; par suite du vent de bout le tangage est très fort, et vient pour la première fois se joindre au roulis. L'arrière du navire se dresse à une hauteur prodigieuse, puis retombe brusquement: tantôt je suis au-dessous du niveau des vagues, tantôt je les domine d'une grande hauteur, et je les vois s'avancer à la file les unes des autres, couronnées d'écume et séparées par de profondes vallées dont la forme et l'emplacement varie à chaque instant. L'écume chassée par la tempête s'éparpille au loin; sous le choc de l'hélice les eaux bouillonnantes passent du bleu sombre au vert clair lumineux, et se creusent en sinistres tourbillons. Une pluie continue assombrit l'horizon: au-delà de quelques centaines de mètres, on ne distingue plus rien.

Dans les conditions où elle se fait actuellement, la traversée de l'Atlantique de New-York au Havre est toujours, quelle que soit la saison, une sérieuse entreprise. Une dizaine de compagnies se font une concurrence active: il en résulte que la

sécurité est souvent sacrifiée à la rapidité de la marche; c'est un steeple-chase, une lutte à qui arrivera le premier; il faut marcher quand même, avancer toujours, même par le mauvais temps, même par le brouillard; de plus, tout le monde suit la même route au risque de terribles collisions.

L'Atlantique du nord; de toutes les mers du globe, est peut-être celle qui offre le plus de dangers; glaces flottantes, brouillards, courants et variations subites de l'atmosphère; et ces dangers sont encore accrus par les causes que je viens de signaler.

Mais, heureusement, le mauvais temps ne dura qu'une journée; le vent s'apaisa pendant la nuit, et notre traversée s'acheva dans les meilleures conditions.

Le mercredi 25 octobre, le maître d'équipage signalait les îles Scilly ou Sorlingues à bâbord. Une heure après, nous passions devant un groupe de rochers et d'ilots, aux pointes aiguës, que surmonte le phare de l'Evêque. A onze heures, nous laissons sur la gauche le cap Lizard. Toute la journée nous longeons à une assez grande distance la côte de Cornouailles; les violents courants qui règnent dans ces parages nous retiennent au large. A la nuit seulement nous entrons dans la rade de Plymouth. On débarque la malle et quelques passagers; nous achetons des journaux anglais, et nous poursuivons, sans plus tarder, notre route vers le Havre, où nous arrivons le lendemain à onze heures et demie, juste à temps pour prendre l'express de Paris. La Manche est tranquille comme un lac,

rapidité de la
lutte à qui ar-
quand même,
mauvais temps.
tout le monde
ibles collisions.

les mers du
le plus de dan-
courants et va-
t ces dangers
e je viens de

emps ne dura
endant la nuit,
les meilleures

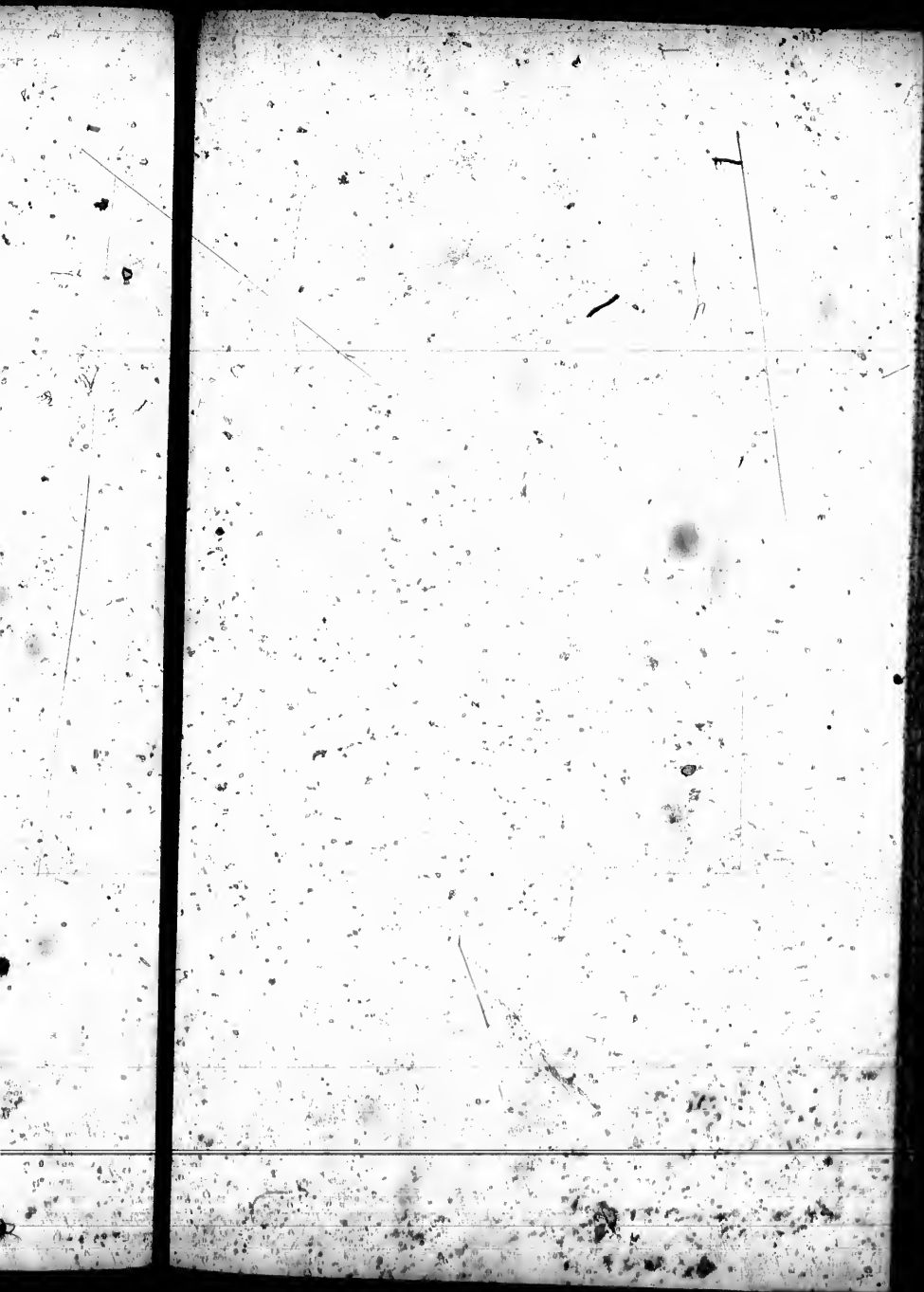
re d'équipage
ues à bâbord.
ant un groupe
gués, que sur-
e heures, nous

Toute la jour-
de distance la
courants qui
nent au large.
ans la rade de
quelques passa-
anglais, et nous
route vers le
in à onze heu-
ndre l'express
omme un lac,

le temps magnifique et d'une douceur exception-
nelle pour la saison.

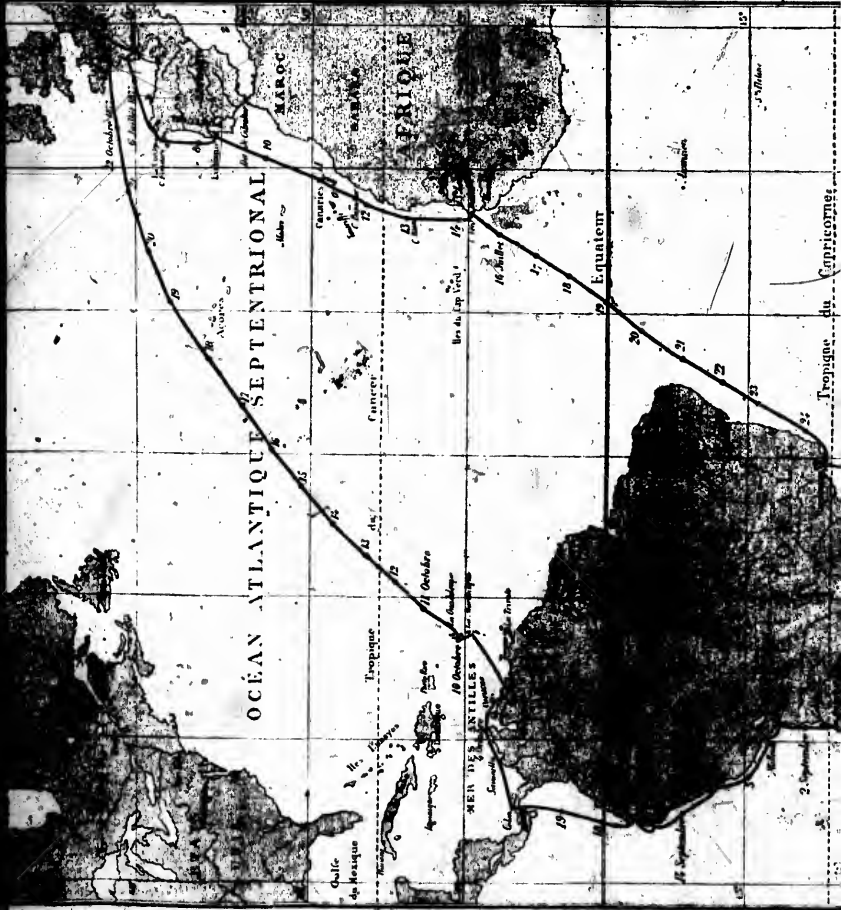
Onze jours auparavant j'avais laissé New-York
en proie aux rigueurs d'un hiver prématuré; il
me semblait qu'en France je retrouvais le prin-
temps.





Promenade autour de l'Amérique du Sud

14 Rue des Sébastiens 501 Y...



Amérique du Sud. Itinéraire de l'Auteur.

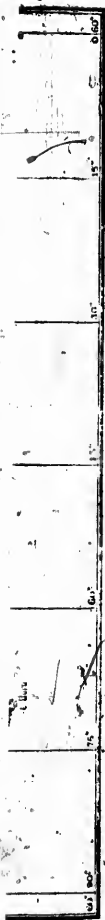




PROMENADE

AUTOUR

DE L'AMÉRIQUE DU SUD



LA CO

Cinq
fois pa
le Bré
Hâre,
aujour
et, gra
travers
moind
Le 5
le paqu
sagerie
ment c
123 mè
deur du
gement
appropri
navire, c

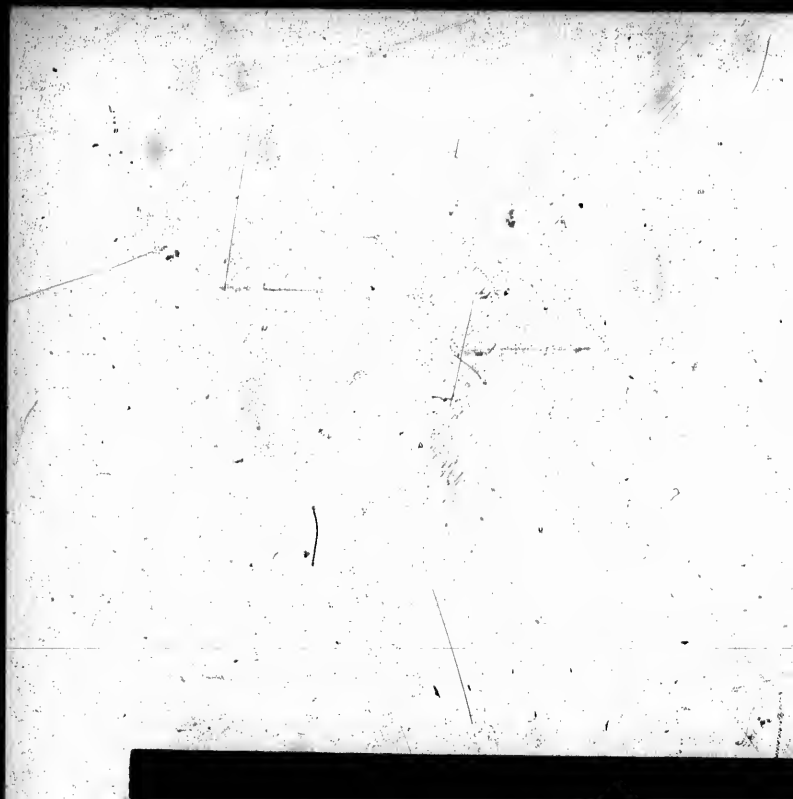
DE FRANCE AU BRÉSIL.
 LA COROGNE. — LISBONNE. — LES CANARIÉS,
 LE SÉNÉGAL.
 DAKAR. — PASSAGE DE LA LIGNE.

Cinq grandes compagnies entretiennent deux fois par mois des communications régulières entre le Brésil et les ports de Bordeaux, Marseille, de Haïre, 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.

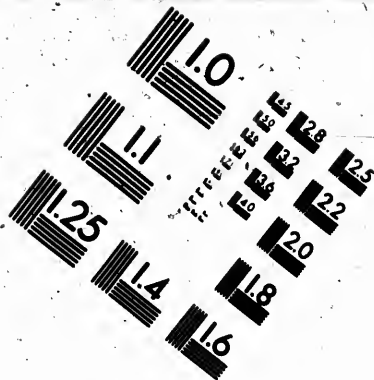
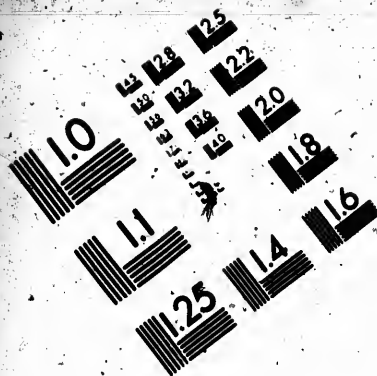
Le 5 juillet 1877, je m'embarquais, à Pauillac, sur le paquebot l'*Equateur*, de la Compagnie des Messageries maritimes. Ce magnifique bateau, récemment construit à la Ciotat, ne mesure pas moins de 125 mètres de long sur 12 de large et 10 de profondeur du creux de la quille au pont. Son aménagement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



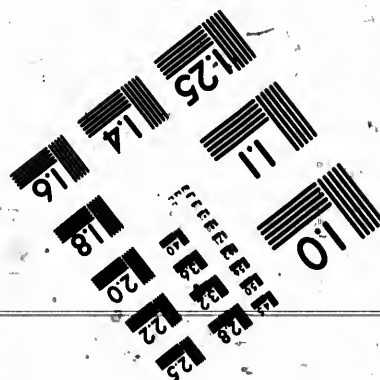
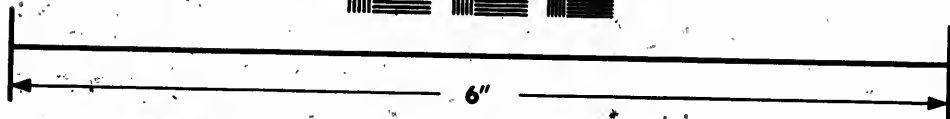








**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

18 20 22 25

10

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 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 bâbord; 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 élément. 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 pro-

fondement découpées de la Galice; on laisse à droite la baie sinieuse au fond de laquelle se trouve le port militaire du 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'îlots 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 sommes 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 du 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 pren-

dre 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 trainées habituellement par quatre mules; on en ajoute deux autres lorsque la pente du terrain l'exige. Il y a toujours un postillon 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 d'un blanc 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 *Aurca*, *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 monolithique surmontée de la statue du monarque. Cette place est pavée en mosaïques formées de cailloux blancs et noirs.

simulant assez bien des inégalités de terrains 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 décorées de 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 orangiers, 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, se détachant 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'Allegranza 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

ait d'un drap
noire est leur

t, nous levons
Lisbonne se
létachant net-
ciel d'azur.
apercevons la
avec la brume
en route pour

agers de pre-
près la moitié
u bateau me
st toujours à
passagers de
les Espagnols

de Lisbonne,
c'est d'abord
he, puis Gra-
le de Lanza-
midi à quinze
es ces terres
s d'un sable
léchiquetés,
de blanches
ons devant le
d'assez près
gue quelques
e au bord de
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 Boia-dor, 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 de-
grés centigrades. Les jours ont beaucoup dimi-
nué; 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 demi-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 res-
sent-elle de ce voisinage. Sous la véranda, le ther-
momètre 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 argen-
tés, 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 bâbord les deux mamelons 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 luns de sable blanc et, çà et là, d'énormes baobabs. On contourne à la chute du jour les flots 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'engouffrent 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 de Dakar. De beaux nègres, proprement, mais succinctement vêtus, montent 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 les résidents.

Nous avions à bord quelques officiers d'infanterie de marine dont la franche gaieté et la constante bonne humeur avaient beaucoup contribué à abréger 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 va-

brusquement,
une centaine

bord les deux
ap Vert. Deux
nt de Dakar.
u Sénégal qui
ec des luns
s baobabs. On
s de la Made-
s aux formes
es flots; on y
vagues s'en-
s passons des
est en rade;
enons mouil-
kar. De beaux
ement vêtus,
e les officiers
et militaires
aquebot qui,
al les lettres
e tous les ré-

ers d'infante-
e la constante
ribué à abré-
rsée. Chacun
al caractère.
vé; de cor-
es; des ren-
et le petit va-

peur 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 *tornade* (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 *tornade* 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 prends terre à Dakar; quelques gouttes de pluie viennent d'effraîchir l'atmosphère, et la température est à peu près supportable. C'est la première fois que je foule un sol tropical: aussi tout est 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 destinées au commerce de détail, épiceries, débits de vins, liqueurs et tabac, cafés-restaurants, etc., le tout jeté un peu au hasard sur le versant légère-

ment 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 poudreuses sont disséminés d'énormes boubabs; sous leur ombrage, 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 nè-

me le Cap Ma-
dunes; il n'y
est au moyen
entre les cases
enclose d'une
y à six huttes
s en bambou.
circulaire et
asse; il n'y a
l'intérieur, un
voilà tout l'a-
à quelquefois
nites un petit
s, une ou deux
maigres errent
roulent sur le
hasard dans un
bout de jar-
places irrégu-
énormes baobabs
ès demi nus.
ou discutent
u; c'est leur
ulih passe sa
s que l'on voit
bleaux, l'eau,
e une filature
rge indigène
stone et ob-
rique.
de animation
oire. Les né-

gressés vont aux puits, tous situés sur le bord de la mer, et en reviennent, portant sur leur tête d'énormesalebasses 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, jauné 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 États-Unis. À 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 une grande place irrégulière, où se tient le 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 quitterais 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 fleur, 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 terrestres, 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

; deux sous, un
boucheries, abri-
bambou, ont un

attrayant pour
anique, nouvel-
oloniale au fond
lage. Ce jardin
pour un nou-
cale. Ce qui me
gnifiques flam-
verts de fleurs
gés de fruits,
ces variées, un
blable à un gi-
é à sa base, en
nnes peuvent
re excavation.

bambous, des
ute une faune
oint culminant
mer. D'insup-
nent partout,
à fourrager
lézards à tête
ne d'énormes
è.

e l'église ca-
r le nombre
près, toute la
lmane. Dans
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'État lui fait pension de quarante francs par mois. Nous le trouvons accroupi sur une natte recouvrant une 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 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* (amuïettes) 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'*Équateur* 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'*Équateur*, 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 tom-

vrent sous l'eau
 mais la pièce n'est
 est leur bouche.
 diable de négre
 quelques pièces
 est très recher-
 endants d'oreille,
 toutes les femmes
 négre qui n'ait
 hommes aussi ont

l'Équateur qui-
 n. Une quinzaine
 Chacune d'elles
 mes noirs, abso-
 se près, criant,
 l'attention des
 ent bien confor-
 dans l'eau, qui
 s sont là, depuis
 menue monnaie
 la fois se préci-
 à la surface que
 de la pièce. On
 ses à la pagaie;
 qu'ils déploient
 mes-uns se font
 dont le tirant
 ressortir encore
 bateau de char-
 tant la baie est
 blanc, qui tom-

berait à la mer, courrait grand risque d'être dé-
 voré. Quoi qu'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 par leurs cris conti-
 nuels, 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
 négre.

Les pirogues en usage à Dakar, longues et
 étroites, sont grossièrement taillées dans un seul
 tronc d'arbre. Elles sont en bois de caïll-cédra 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 raz de ma-
 rée. La mer était calme au large; nulle brise ne
 troublait sa surface à l'endroit où nous nous trou-
 vions; 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'al-
 ler 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 Pernambuco, 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 senti 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 cordelettes qui servent à assujettir les bouteilles et les 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 *célette* ; ce curieux mollusque phosphorescent et

ours le paquebot

avons déjà fran-
61 qui séparent
is nous ne nous
rs suffiront main-
e. J'ai le regret
ne visiterai ni
il aurait fallu

e seconde partie
ar, la mer avait
rte que le mou-
et que personne
se. Maintenant
'une façon bien
trois fois les
s et les violons
ent les tringles
jettir les bou-
ndant les repas.
ord, le thermo-
du Sénégal, se
ette portion de
s marins, s'ap-
fréquence des
versent l'horiz-
n sont la con-

p de poissons
ulgaire de la
phorescent et

revêtu des couleurs les plus variées ne se ren-
contre 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 cartila-
gineuse, lui sert de voile. Le même jour, à une
heure de l'après-midi, nous franchissons l'équa-
teur, toujours avec 26° de chaleur; température
fort agréable, surtout avec la brise de mer. Le
baptême de la ligne, tel qu'il se pratiquait autre-
fois, est depuis longtemps tombé en désuétude à
bord des Messageries. Il fut remplacé avantageu-
sément par quelques bouteilles de champagne
offertes à nos compagnons de route.

Le 21, nous sommes à la hauteur de Pernam-
bouc, à cinquante ou soixante lieues de terre.
Quelques navires sont en vue. Le temps est admi-
rable; 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 de l'hémi-
sphère 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 dis-
tingue 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 célèbre *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-Joaô. 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.

pa
ou
tro
pri
imp
mai
pop
ans,
400,
de n
La
cent
étro
droit
résid
est la

t sud

eurs petites îles;
à notre gauche.
e veillant à l'en-
n étroit passage
an-Joaô. Devant
de Rio, dominée
s dentelés, aux
ors de tout son
leux panorama
rès, nous jetons
mité de l'île das
de poursuivre
enouveler leur

II

RIO-DE-JANEIRO ET SES ENVIRONS.
LE JARDIN BOTANIQUE. — LA TIJUCA. — PETROPOLIS.
LE CORCOVADO. — PRAYA-GRANDE.

Rio-de-Janeiro, capitale du Brésil, est située, par $22^{\circ} 54'$ de latitude sud et $45^{\circ} 36'$ 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 cinquante ans, à 100,000 habitants, dépasse aujourd'hui 400,000 âmes, 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 éta-

lages, 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 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

rage, ou recon-
atriotes. Il y a
nçais qu'en por-
se groupent les
et bien pavées,
des places nues
ions monumen-
e foule de direc-
qui longent la
mpagne, offrent
ante succession
is jardins bien

as beaux ports
en est tellement
viles. La ville,
occidental de la
avec ses innom-
ochers, sur les
elle, auxquels
élargit, forme
es, et s'enfonçe
l'intérieur des

ste à ce riant
, surtout pour
ués. Pendant
s, et qui dure
ue exerce de
e; c'est l'épo-
r le Brésil et

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 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, ordinairement 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 véranda. 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 librement l'exubérante végétation des tropiques. A notre droite surgit, au milieu d'un océan de verdure, le pic aigu du Coreovado, absolument inaccessible de ce côté. Nous suivons le rivage capricieusement découpé de la baie, sans 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 féerique 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, et qui donne 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 oleracca* 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 noueuses. 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. Toute une section du jardin est consacrée à une plantation de bananiers; là, croissent en liberté les dragonniers aux feuilles rouges, les fougères et les ricins arborescents, les papayers, les cécropies, 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 (*passcio 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

rem
Car
Raz
gan
pièc
en m
j'y a
resp
sour
à me
malg
jardi
press
procl
On
que l
jour.
les h
maga
ment
circu
Je
une p
de ha
génér
et jam
march
curieu
sont p
mées
Elles
dont

remarque, entre autres merveilles végétales, le *Caryota urens*, roi des palmiers de l'Inde, et le *Rapanea 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 déjeune, 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 décent 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 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 *fejades* 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 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 exquis 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 jusqu'à une heure assez avancée de la nuit, les dames restent accoudées à leur

outes sortes de
es et jouissant,
tation méritée.
n de ce marché
alpropre, laisse

cée; les *sejade*
bahiana, petits
haricots noirs,
aupoudrés, lar-
ent peu appré-
ndis au marché
e mes compa-
n-de nous pro-
n des fruits du
ement à l'hôtel
ositions. Mais,
fut reconnu
chose, sauf les
excellentes. Il
aux fruits des
à la première
ue l'Européen
ème souvent à
les plus ex-

ement à pied;
nde majorité;
é que par les
outefois, dans
assez avancée
oudées 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 de 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 zigzag, 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 philodendrons, 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 à 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 petit steamer qui nous dépose une heure après à l'extrémité septentrionale de la baie. Durant ce trajet, nous avons passé devant de nombreux îlots 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 zigzag 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

us nous déci-
 ir des beautés
 faible partie
 consacrer plu-
 nes d'intérêt.
 it limité et
 enchanteurs.
 s la route que
 était éclair-
 ombre à Rio.
 r Pétropolis,
 pentes de la
 es au-dessus
 été de l'Em-
 rd d'un petit
 après à l'ex-
 ant ce trajet,
 reux îlots et
 île du *Gou-*
hem de fer
 e une plaine
 serrés et de
 ttons le che-
 à la Tijuca,
 ment maca-
 ntes boisées
 se dressent
 s elles sont
 de ce climat
 ousses et de
 e sert d'abri
 talus de la

route disparaissent sous un fouillis d'herbes 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'é-
 tendent 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 cul-
 minant 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 frui-
 tiers de l'Europe y prospèrent côte à côte avec ceux
 des tropiques. Nous sommes en hiver; beaucoup
 d'arbres ont perdu leur feuillage; des pêchers 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 la *Poinsettia*
pulcherrima du Mexique charme les regards par
 ses curieux bouquets de bractées écarlates.

Le lendemain, à cinq heures du matin, nous
 quittions l'hôtel *Beresford*, où nous avions trouvé
 un gîte très convenable. Le thermomètre ne mar-
 quait alors que 13°. La veille, à notre départ de
 Rio, nous avions négligé de nous munir de par-
 dessus, cette précaution nous paraissant inutile
 par une température voisine de 30°; aussi, avec
 nos légers vêtements mouillés par l'abondante ro-
 sée 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

Le temps dura
s disparurent,
a température
que nous sui-
i bien entrete-
ance ; de plus,
le et des plus
es considéra-
omètre. Aussi
us belle route
etres on longe,
capricieux de
re un nouveau
mée de jolies
rée de splen-

issent les pre-
est alors en
ous le voyons
qui prennent
quière enfin
cé. Le caféier
régulières sur
feuillage lui-
née après la
ever à plus de
nous arrivons
ds du fleuve
cinq heures,
e de soixante-
Juiz-da-Fora
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 résolument 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. Ça 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 taillée 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 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 Painieras ». 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 brû-

lés 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-Cristoyão, 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 de la métropole et 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-Friborgo, 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.
MONTEVIDEO. — PUNTA-ARENAS
LE DÉTROIT DE MAGELLAN.
*LOTA.

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 1,926 kilomètres. Le 7 août, après quatre jours d'une navigation en haute mer, constamment contrariée par la houle et le vent de bout, 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* (3 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 qua-

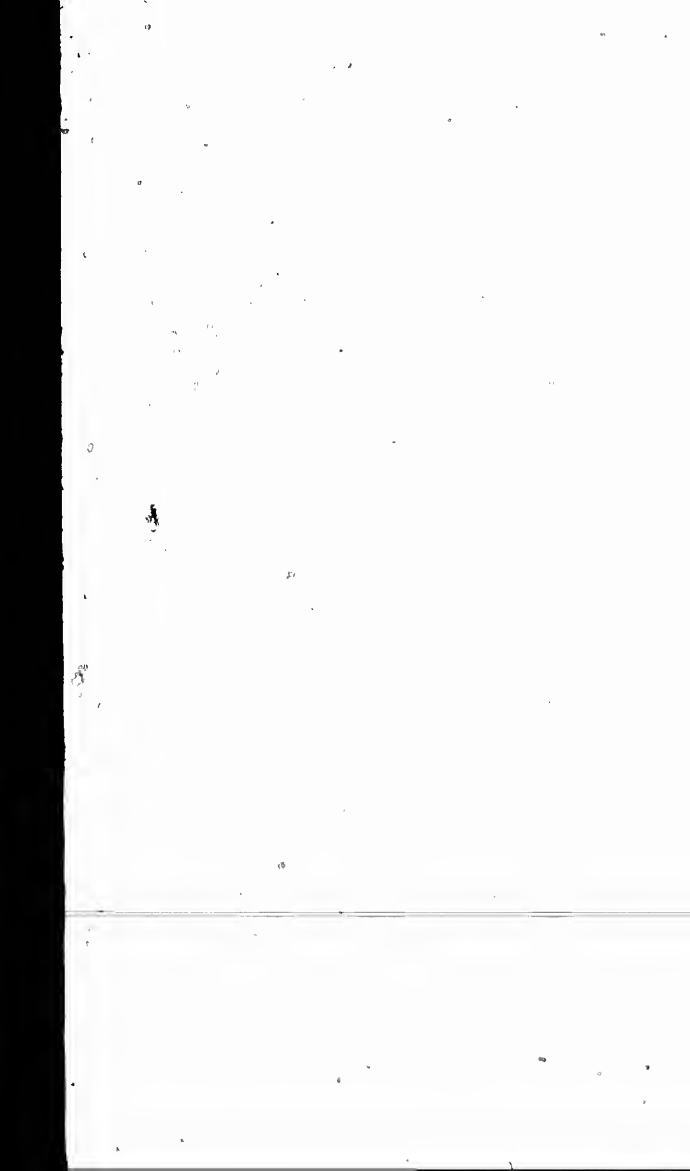
rante minutes d'une traversée qui me semble interminable, nous débarquons au quai de la douane, mouillés de la tête aux pieds, mais heureux d'en être quittes à si bon compte. La mer, à Montevideo, est généralement mauvaise; les gros navires sont retenus au large par suite du peu de profondeur de l'eau 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 j'admire quelques résidences véritablement princières, en-

tourées de magnifiques jardins plantés de lauriers-tins en fleur, 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 fleur. 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, composés 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 dioïca*, 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 brillé 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 le quai 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

lure
men
R.
ce n
mes
Notr
au la
Le
étinc
vent
vent
ne m
matin
magn
est p
vagu
et ren
l'océa
balay
quelq
lence
pête;
resple
nête
petite
Le l
vent s
souffle
ment r
a dû r
toile ci
les lar

iter le marché,
tions de l'Eu-
J'y remarquai
grosses que les
la Plata aux

l'Uruguay se
nègres et les
quelques sol-
, pieds nus et
pas positive-

i gardent les
ortent le nom
ent en ville,
pantalons et
u en forme de
rs éclatantes
te. La vie du
re à cheval.
er que ce vé-
et du froid,
plète de ses

petit vapeur
ux jaunâtres
es courtes et
e bon. Cette
gréable que
e plaisir que
nt de notre
osi, que les

sureurs 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 avançons 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 des 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, récem-

longé dans une
endre le séjour

pour me fortifier
e. Deux de mes
agnol et l'autre
oligeance à me
m'a fait ren-
avais connu à
s-Ayres, où il
is heureux de
renseigner sur
e de temps, je
terribles non-
n de La Plata.

bétail ont péri
versée du con-
iso, entreprise
jours difficile
la quantité de
la Cordillère,
cet hiver. Les
ent obstrués;
is longtemps.
accomplir ce
stances excep-
renoncé. Je
de n'avoir pu
es, la seconde,
ue du Sud. Je
acune de mon
rage, récem-

ment publié par M. Napp, sur la République Ar-
gentine. Parmi une foule de renseignements
intéressants, je ne citerai que celui-ci : sur une
population de 1,730,000 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 privi-
légié, semble appelé dans l'avenir à un développe-
ment 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 visi-
ter. Qu'on me pardonne donc cette légère digres-
sion. 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 com-
mandant une salutaire défiance. Peut-être aussi
le terrible naufragé 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 redou-
blement de prudence. Les détails qui nous par-
viennent 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 rap-

proché en cet endroit, mais l'état de la mer était tel qu'on ne put leur porter aucun secours ; et, le mardi, 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 à 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 frío* » « *very cold* » très froid.

de la mer était secours ; et, le englouti par les aient parvenus

ns notre route, roite la côte de ges, que nous , vient le cap it de Magellan, pyramide. La essine à notre nblable à celle nes neigeuses sé un premier omètres, nous on, puis dans e. Les côtes de sont presque ncune trace de désert ; dans ageuses, cou- illes, rien qui as un canot,

4° ; aussi les des cheminées n'aisante cha- s en mettaient ns notre petit t, le mot de la » *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 ce 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° 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 *Potôsi*. 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

s dirigeant en
à péninsule de
une extrême
qui se dispu-
ésolées, n'ont
rivages.

n éblouissant
est de courte
vent violent
es rafales de
omètre tombe
age avec une
x resserrées
eu agitées, et
impuissantes.
Parfois les
onnant lieu à
t d'entrevoir
hautes mon-
k, couvertes
e la mer jus-

ment changé
Aux plaines
à une région
de l'immense
tout un con-
e. océan. Les
vallées ; les
ent tout un
aux contours
des 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 *robbie*, 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 *Polosi* 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 de larges cercles 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 kilomètres, 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'*Équateur*, pendant sa paisible traversée. Je m'installe à l'avant pour

écrire; cette partie du navire est 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 de bout et nous n'avancions 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 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; on les appelle *dameros*, ou *damiers*, à cause de leur plumage blanc, moucheté de noir. 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 laissant 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, Chilôe, et de la péninsule de Taitao, 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 en face 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 Cousiño. Je le trouvais 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 rocaïlle, 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 lau-



riers-tins, massifs de camélias et de géraniums, plantations de pêchers 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 Cousiño 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 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

gen-
racé
de b
nom
ont.
de p
sièr
men
cont
sauv
pass
à pe
Valp
que
bliqu
rible
chem
poin
sont
comp
l'arr
jama
de sé
Ce
devic
déba
série
ports
à par
tée d
légèr
de se

de géraniums,
couverts de
fum des bor-
ec la sauvage
je venais de
la plupart des
urs nouvelles
se détachent
des anciennes
nouveaux, aux
ournées, sont
urnée entière
es parties de
aut une for-
mille Cousiño
s, pour avoir
nblable mer-

ait nuit. Une
illent active-
quatre cha-
e, déchargent
uis nous en
n'est pas une
t 15 tonnes ;
r le charge-

erminé ; les
ère ; on leur
t bien gagné.
sages farou-
élabré 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 Conception, 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 États-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 moment 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 houille, 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 tous 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 constam-

et se livrer à une
quelquefois même
et les passagers,
s'abandonnant, se

de Lota, nous
de houille, situées
de cette province
tonne, mais il se
moitié moins de
nous passons fort
de *Bio-Bio* et de
lingue la blanche

phénomène assez
s'abandonnant est
mètres du vais-
s'abandonne d'une
côté; pendant un
côté à l'autre, et
par couleur dis-
tinct. Nous sommes
de *Bio-Bio*, le plus
que cette diffé-
rence des eaux
s'abandonne. En
que la limite de
s'abandonne définie.
Nous entrons en
jour s'abandonne-
ment, pendant ce
s'abandonne en constam-

ment 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 ordonné d'en repeindre tous les ans la façade. Chaque maison donnant sur rue doit aussi être munie d'un mât 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 Gênes 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'emmailotant 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 les Panthéons ; tous 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,

ette mode offre
 nnes la suivent
 es-mêmes, qui
 er, ne tardent
 a *Chilena* con-
 incognito. Son
 ui soit possible
 est peut-être ce
 cette mode des
 ire pour aller
 espagnol, les
 chaque dame y
 quel elle s'age-
 sse et de tout
 e de la mante.
 enades publi-
 , le séjour de
 i n'y a point
 rivée, j'avais
 de la Concep-
 es villas des
 catholique et
 théons; tous
 et plus sem-
 qu'à un lieu
 us les fleurs,
 ur la ville et
 is flâné lon-
 ux portefaix
 rter d'enor-
 ta route qui
 la douane.

une longue course hors de 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 retenant 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 Bourse, au cœur de la ville. Les wagons, construits selon le système européen, sont loin d'offrir le même confortable 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 Viña 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 intervalles croît 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 entoure les voitures, cherchant à nous vendre des fruits du pays, parmi lesquels je remarque, pour la première fois, la *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 traînante, de nuance claire, garnie de dentelles et de volants, à peine attachée sur les épaules, et laissant le cou et les bras complètement nus; quant aux chaussures, elles sont généralement inconnues. Dans la campagne, les habitations des paysans ou *huisos* 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, 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 bourgeoise 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 re-

servent aussi à
 stérile plateau,
 immense plaine
 au-dessus du
 e large vallée
 des Andes à
 l'ouest, vient
 e. Dans cette
 climats du
 rosé par une
 sont séparés
 es haies ser-
 ernier arbre,
 Australie, a
 s'y est déve-
 e, ne cesse
 lorsqu'il est
 e cinq à six
 s et les jar-
 attendre à
 étation tro-
 nes à la fin
 out corres-
 ne forment
 igne bour-
 ujours dé-
 titiers sont
 ux pêcheurs.
 nant effet,
 déjà re-

vêtus 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 de la Cañada. 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 point culminant, 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, resplendent 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 de remarquables constructions du Grand-Hôtel, s'élève une belle fontaine en bronze, ornée de motifs 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 fixé, 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 grands cyprès, y ombragent de beaux monuments funéraires en marbre blanc. L'un d'eux a été élevé à la 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 prend bouillant, dans un vase de forme 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.

de terre, heu-
plus tard qu'à
à Valparaiso.
le spectacle
quelques ins-

etière de San-
ocho, rivière
de deux cents
de des orages;
ux dernières
passerelles en
t. Des saules
embragent de
arbre blanc.
es deux mille
affreuse, le
e l'église de

a rive gauche
; autour des
de d'échoppes
alaires; c'est
ndre le *maté*.
re du Para-
ne le thé. On
me ovoïde,
à aspirer, &
indigène de
ché de San-
t de vue des

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 Cousiño. 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 est le seul enjeu. Les plus entourés sont les jeux de roulette et de l'aiguille tournante. Les industriels qui tiennent ces différents tripots 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 y 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

peu faite, pour
 toute chilienne
 n'y pas de pa-
 s clients. Les
 a monnaie de
 ndent.

es de chevaux ;
 et infatigable,
 pression ; mais
 nce du cheval
 comme chez
 e grande par-
 vêtus de pon-
 gés le long de
 conservant la
 ont regarder
 re course, il
 nqueur se fit
 e il franchis-
 excita l'en-

du Chili sans
 e qui y a été
 vait choisi à
 a botanique,
 uit hectares,
 bâtiments et
 e couvert se
 solide et du-
 on, et de di-
 e totale de
 ons ont été

dirigées par M. Paul Lathoud, architecte fran-
 çais, 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 conve-
 nablement appropriée à sa destination ; de nom-
 breuses 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 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 euro-
 péen que ceux des autres États de la côte du Paci-
 fique : de là leur viennent une plus grande activité,
 des habitudes d'ordre et d'économie qui ont en-
 gendré la stabilité du gouvernement, et ont fait
 de leur pays une nation industrielle et commer-
 cante. La prospérité générale s'accroît de jour en
 jour, et depuis longtemps forme un heureux con-
 traste avec la situation des autres États républi-

cains 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.

I
liqu
nic
tale
de
nat
Val
dan
ou
voy
un
mè
sûr
stoa

vent en proie
s qui, s'oppo-
pour résultat

V

BOLIVIE ET PÉROU.
ANTOFAGASTA. — ARICA. — MOLLENDÓ.

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 1,538 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 mettaient quatorze jours à accomplir leur trajet.

J'avais eu d'abord l'intention de suivre cette ligne secondaire; mais, d'après les enseignements 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 aux ports seulement, Antofagasta, Arica et Valparaiso. 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'appretait 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 Valparaiso s'effacent bien vite dans la nuit. La mer est calme, le vent est faible, mais toujours contraire, soufflant du nord, ce qui nous donne un peu de tourment 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 abonda 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' 41". Ce point marque la limite entre le Chili et la Bolivie. Une étroite grève de sable roux sépare le rivage des hautes collines peulées; 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 grises 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 gangué du désert d'Atacama ou de Caracoles, par un chemin de fer à voie étroite de 121 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 établissements 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 minéral de cuivre argentifère et aurifère, d'après le système Paraff; l'autre, le minéral d'argent par le système Kruncke. 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'Antofogasta 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 ~~de cuir~~ 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 Antofogasta, 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'écliptiques et d'astéries, destinés aux collections de mon frère.

A trois heures, je vins à bord où je trouvai quelques-uns des passagers du *Potosi* fort occupés à pêcher à la ligne de beaux maquereaux qui se jouaient par troupes nombreuses autour du navire; mais la limpidité extraordinaire de l'eau rendait le poisson défiant; aussi n'en prit-on qu'un petit nombre. A six heures nous quittons Antofogasta, non sans avoir été témoins

d'un
font

Pe

du C

pass

égal

céan

au v

cour

remc

rique

rons

No

Y

effe

entre

ét le

sur-

par c

désér

aussi

t-elle

peut-

du m

moye

deme

que s

penda

tière

Le

est to

blanc

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. Soulevés par les flots, trois bâtiments 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 des 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 enfouie 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 quelques échantillons d'un oursin assez commun 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'avancent 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 nette-

ment 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 me 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 radé 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 lunette, 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 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, au 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 ces, 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 Pierola. 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 Iquique et de là 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, en vers 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 Arequipa, 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 altitude de quatorze mille pieds anglais (un peu plus de quatre mille mètres), et comprend des pentes de 40/0. 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

serv
diffé
trou
cons
75,0
voy
Chu
mai
D'
grâc
lac
dem
rien
fois
stea
fait
de so
rait
de jo
En
grou
mité
Pr
s'éte
se cor
vert
les re
trace
de ces
débar
d'apr
chers

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 par 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 sommets 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 couchant. 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'ébattent 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 Mac-Mahon surtout, qui parlait parfaitement 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 des poudrons; 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!

le *Potosi*,
tres. J'étais
e confortable
sine surtout
i toujours se
Valparaiso.

LIMA ET LA CORDILLÈRE.
 LE CALLAO. — UN TRAIN DE PLAISIR AU PÉROU.
 LE CHEMIN DE FER DE 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

ster
papi
don
viro
vaut
dix
qui,
ne m

La
rem
d'un
cent
vu
usag
méc

Il
pair
puis
pris
nom
a co
et m
les b
enco
et qu
tel m
sole
de q

Or
onze
voie
cour

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^e 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 morceaux 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,

AU PÉROU.
LÈRE.

du Callao
chemin de
une Com-
au-delà de
avoir con-
de quatre
mètre dans
a, destinée
es de l'in-
succèdent
es.

ne, m'ar-
pour me
viens. Le
; la livre

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 trouvai que le logement; car, à Lima, il existe de nombreux restaurants, et la plupart des 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 régu-

liers
géné
vives
dères
balco
bahu
le lo
ont t
galen
buste
cenn
recou
la vill
de la
ways
Le
ville e
par tr
sur la
circul
c'est a
ment
arbres
sée et
de tau
contfe
jardins
si l'on
surmon
compl
aspect
toits p

liers portant le nom de *cuadras*. Les maisons sont généralement à un seul étage, peintes de couleurs vives, avec terrasses surmontées 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 grimpantes, 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 trois 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 de Acho*, 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 sont des 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, affectant la forme d'un vaste quadrilatère. Trois de ses côtés sont occupés par la cathédrale, le palais de la Municipalité et celui du Gouvernement. En face de ce dernier, se trouve une belle rangée de maisons particulières aux balcons sculptés et peints de couleurs éclatantes. Au centre de la place, 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 y sont établis, et une partie notable du commerce de détail est entre leurs mains.

Il
glise
réell
rieux
fures
bleu,
que
sculp
mass
Par
est ce
entiè
forma
date
divise
de ri
boise
éclair
du cli
dans
plupar
maure
Renai
rate l
faïenc
vieille
artisti
çois, u
flore e
centra
entreti
bancs,

, multicolores
 allinazos, au
 biles, en bou
 rraillles; on se
 uine, détruite

na est la Plaza
 quadrilatère.
 cathédrale, le
 du Gouverne-
 uve une belle
 balcons sculp-
 u centre de la
 e d'un jardin.
 mbreux cafés
 ure et à très
 glacés. On y
 ate des jour-
 ulevards, des
 de monnaie,
 de l'industrie
 rs, etc. Il y
 rès active. La
 vient aboutir
 riomphe sur-
 e se trouvent
 s occupés par
 endre parler
 nts de Lima;
 nt établis, et
 étail est entre

LIMA

Il existe à Lima un nombre considérable d'églises. Sauf la cathédrale, dont l'aspect est réellement imposant, aucune ne présente un grand 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.

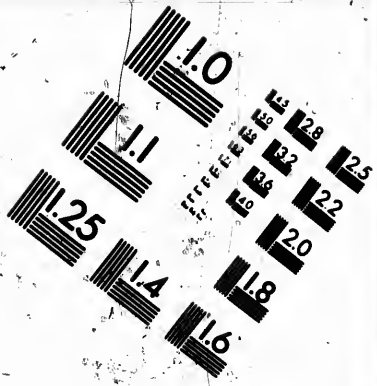
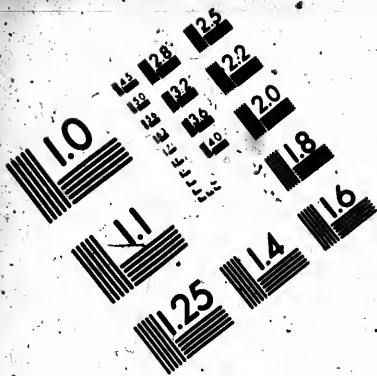
Parmi les couvents, l'un des plus remarquables est celui de Saint-François, qui possède un cloître entièrement lambrissé de carreaux de faïence formant les plus gracieuses arabesques; il porte la date de 1643; les plafonds en bois sculpté sont divisés en une infinité de compartiments encadrés de riches 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 Montserate 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



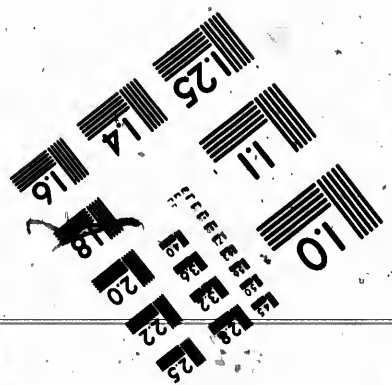
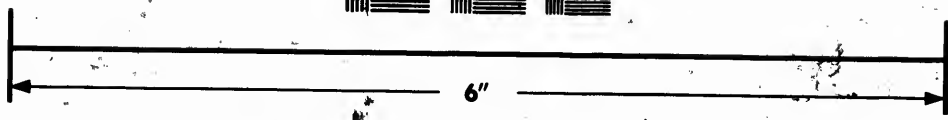
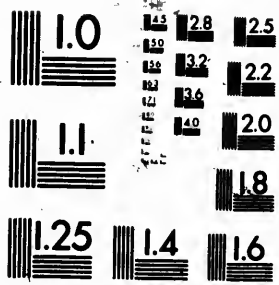








**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14500
(716) 872-4503

18 20 22 25
19 30 32 35

10
11

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. Donckelaert; 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 lasser 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 130,000 habitants. Néanmoins, l'intérieur est très convenablement disposé pour la commodité des spectateurs. Au moment de mon passage, une troupe lyrique française y donnait des représentations. La première étoilée, M^{me} Alhayza, était fort applaudie, dans le rôle de *Madame l'archiduc*.

Je m
est sit
Chinois
remarq
par des
tisses p
un chap
pas rare
coiffée d
Aux éta
pain, on
de bana
prune e
la *patta*
tilles ou
et du po
du coro
blanche
pèces; le
pommes
pomme d
A prop
amené à
plusieurs
fils du Cé
néral, fai
costume
compatrio
ceux de S
table col
Lima, au
n'est pas

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, originaire de Taïti; de nombreuses variétés de bananes; le *lucuma*, semblable à une grosse prune et renfermant une pâte jaune et farineuse; la *patta* (*Laurus persia*): c'est l'avocat des Antilles ou beurre végétal; on le mange avec du sel et du poivre; la *chirimoya*, nom vulgaire du fruit du corossolier (*Anona cherimotia*), à la chair blanche et parfumée; des melons de diverses espèces; le *juca* ou *manioc*, les *batatas*, les *camotes*, 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 Cèleste 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 Canaques 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 remplacée 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 indescriptibles 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
bout

Le
reau

Je n'

taur

coqs

mid

et bl

pari

chol

band

Les p

cour

rapie

étou

anal

de u

agen

les fu

trè, p

ment

sure

du c

Les

tabli

gnen

ils se

le sal

sent t

resso

la pl

gens, la cigarette aux lèvres et une fleur à la boutonnière.

Les combats de coqs 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 ; 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 se lancent 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 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 *soles* sont chose fort commune. 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 joli 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

rare
chaq
siffle
proc
Si
la fo
terri
Plus
avec
Da
ment
bruse
s'ent
ment
l'est,
veme
porte
sonne
idée e
La pl
minu
se re
cette
plus v
tiago
eut er
de co
rible
Je n
pêche
Trouv
desser

rare. 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'entre-choquèrent, 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 Barranco,

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, *Echinocylaris nigra*, *Schytaster aurantiacus*, etc.

La plupart des maisons de campagne des Liméniens n'ont qu'un rez-de-chaussée avec large véranda 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'artifice, 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 110 kilomètres du Callao et à 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 Pozuzo 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 milieu 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 une pareille occasion. Un déjeuner confortable attend les voyageurs à Chosica, station importante à 54 kilomètres du 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 gaîté devient générale; les musiciens chargés par la Compagnie d'égayer le trajet, et qui, dans la matinée, jouaient avec d'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 quelques détails.

Au sortir de Lima, le 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 Sahtá-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 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 Corcôma-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 Cochacra, 59 kilomètres de Lima, et 1,398 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 plate-forme, 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 leur cris et leurs hurrahs.

A San-Bartolomé, dist. 63 kil., alt. 1,495 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'éta
moi
aux
et je
char
Ju
men
attac
cont
deva
faut
chos
entiè
grâce
ment
réuss
de z
autre
faire
La
delà
adoss
à cell
tache
res pe
une lo
en sui
une p
horizo
nature
opper
sible l

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 leurs 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 y a réussi cependant à l'aide d'un ingénieux système de zigzags 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 permette 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 zigzags : 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 plate-forme le conducteur descend, change l'aiguille des 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 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
Il re
huit
aucu
men
brad
que t
du c
la su
à la m
heure
nom
distin
terra
qui s
teste
vait a
Nov
alt. 2
statio
tores
pulati
rent
et orn
une ce
pellen
le côt
de dev
mort,
cruau
se dra
datupe

à escalader
si marchait
n. queue au
e; arrivé à
r descend,
epart ma-
manœuvre

à première
est solide-
est étroite,
blai ne la
s en plus à
apercevez
grasses de
verticale,
édiatement
re de San-
un sentier
jusqu'aux

es grasses ;
t un grand
e, les Pilo-
bles à une
abondants.
sur ce sol

r des pen-
as un bois
ilieu d'un
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 parapet 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 ruinées 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. 2,028 m. ; même foule et mêmes scènes qu'aux stations précédentes. Beaucoup de costumes pittoresques, spécialement en usage parmi les populations de la montagne. Les Indiennes se parent de grosses épingles en argent, à 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 soles, et même davantage.

En quittant Surco, nous longeons le torrent qui bondit au fond de la vallée. On s'élève en zigzag. 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 la route 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 mètr. — Matucana, station importante, avec quelques maisons assez bien construites. Au delà, le paysage devient de plus

en p
étro
men
cha
l'on
que
fran
vers
et c
fin,
von
gon
et, à
106
nut
ascé
à Sa
La
nut
1,20
Visc
Cor
D'oc
Mat
En l
fraie
chal
fait
nuel
pluv
flée
des

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 zigzag 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 sont très fraîches, surtout en juillet et août, bien que la chaleur soit forte dans la journée. En janvier, il fait plus chaud, mais la pluie est presque continue. 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, sépa-

rés par de petits murs en pierre, s'étendent autour du village. Les cereus 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 zigzags, on pénètre dans un dernier tunnel qui débouche sur un pont en fer ; de l'autre côté se trouve la station d'Anchi : 419 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. Malinowski, 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
porté
hâte
ment
table
nutes
emple
hospit
Dés
me r
une p
j'aper
mais
mont
l'air à
je gr
une c
telle
march
fait e
reste,
encor
roula
vais,
somb
Cepen
terrai
souten
labeu
ces ha
ingra
Un

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 3,000 mètres ; mais j'avais compté sans le *soroche* 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 rapidement ; 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 États-Unis. Avant de venir au Pérou, il avait travaillé à la construction du grand chemin de fer du Pacifique qui franchissant les Montagnes Rocheuses et la Sierra Nevada, relie New-York à San-Francisco. L'année précédente, j'avais parcouru deux fois 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 la 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 hautes régions 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 redescendre 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 ch
descen
Il est
homme
manœu
jointe
On con
de mo
devien
à sa pr
Par
rapide
vions p
serions
au der
nation
geurs.

La c
montée
massac
motive
tunnel
teur eu
mal. D
sentier
comme
deux h

En r
sa faibl
qui fai
conçu,
la cons

l'on charge dans le train à la montée, effectuée sans 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 un peu avant le chemin de fer et nous serions arrivés à Lima deux heures plus tôt; mais, au dernier moment, le *car* reçut une autre destination et je dus me contenter du train des 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 par 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

trionpher 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 à présent 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.

PANAMA

PORTO

Il m
voyage
tesse,
la reve
mais j
sion q
1877. I
vait ét
j'y ava
tracté
m'en
cœur.
une sy
particu

e abord, on
ir toute la
a été cons-
t ne laissent
a crise que
ra pas de
in viendra
entis faute
ulsion qui
e colossale
s de notre

VII

PAYTA. — L'ÉQUATEUR. — GUAYAQUIL.
PANAMA. — LE CHEMIN DE FER TRANSOCÉANIQUE.
COLON. — SAVANILLA.
PORTO-CABELLO. — LA GUAYRA. — LES ANTILLES.
LA MARTINIQUE ET LA GUADELOUPE
LES AÇORES. — SAINT-NAZAIRE.

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'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 1,545 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'ils'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

caté
gum
un e
sous
man
thou
tués.
muni
chois
contr
due
group
Indie
-maill
To
étern
du P
d'un
sertes
Le
de la
ment
Le
Je m
misér
d'her
délabr
des an
nomb
car la
deux
rivière

années, fait
 udés, ce sa-
 ment les di-
 Toutes les
 res; de ses
 ne série de
 qu'il classe.
 national. Il
 auspices du
 nd ouvrage,
 historiques et

anglaise du
 age pour me
 ,545 milles
 e à Payta et
 ue le *Potosi*
 ancien ba-
 our faire le
 ais le mau-
 ont est ou-
 ement. Dans
 position ne
 erait pas de
 roit de Ma-
 antique.
 t de jolies
 e spacieuse
 ation de la
 er, à cause
 types que
 ers de cette

catégorie sont des marchands ou marchandés de lé-
 gumes; 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 habi-
 tués. 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 ten-
 due au-dessus de la tête. Ça et là se forment des
 groupes pittoresques, nègres, Chinois, mulâtresses,
 Indiennes, etc., avec force chiens, chats et mar-
 maille.

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 dé-
 sertes. Le thermomètre se maintient à 22°.

Le jour suivant, navigation sans incident hors
 de la vue de terre; temps couvert, mer absolu-
 ment 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 et sert de magasins. Les rues sont étroites et bordées de maisons d'assez triste apparence. Beaucoup de cases sont faites de bambou, liés entre eux par des lanières de cuir et formant un treillage dont les interstices sont remplis de boue desséchée.

Payta n'est qu'à 3° 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 notabilité 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

interm
de lon
Chili s
la fron
mence
traste
une ve
monta
La vue
nous r
une, ha
taillé
Plus lo
caché s

C'est
au mili
la rivie
plage, u
blancs
s'épano
de som
l'infini,
cable re
fouillis
végétati
lui-mêm

De gr
de l'eau
seaux a
par de g
rants.
Indiens,

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 là 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 blancs et 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 fréquents; 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 existe 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

arbre; nous
itations flot-
deau.

ayas conserve
cents mètres.
fréquents;
ur le rivage.
uis, à un dé-
ons de bois à
t le long de
s d'un kilo-

re. Grâce au
asse pas 30°;
la meilleure
ns malsaine.
de décembre
. Cette tem-
sinage de la
grés au nord
enteries, les
oreuses vic-
uropéenne;
inistre plai-
din d'accli-
ou vomito
t ses retours
omme à Rio-

nt à peine
out le com-
e 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, véritables 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 dimen-

sions, il regorge de monde. Au centre, sur une plate-forme 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 Guayaquilliennes, 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 quelqu'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 et de noix de coco, et 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 la 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 coq, 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 rentré dans l'hémisphère boréal, après deux mois de séjour dans l'hémisphère austral. Une terre haute et boisée est en vue à tribord : 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 bâbord : 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 une mer 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 cocotiers 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 a
ses e
ver

Pa
répu
mat
des p
alors
assoz
n'y a
et la
les au
anné
nats,

A d
On ne
après
de la
derni
Comp
Hâvre
si je v
tendr
je me
entre
et les
l'Euro

Ava
faire
tentio
vait ét
Tousl

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 jamais fait que de rares et courtes apparitions, et la mortalité n'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 transocéanique. 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 de mes compagnons 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 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 *mamei*, et d'autres arbres des tropiques. Un ruisseau court au milieu du verger. Dans la partie supérieure croissent une foule d'arbres énormes, envahis par les orchidées et les 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 thermo-

mé
26°
bel
dan
à d
L
col
je p
guo
sui
cho
br
var
ture
les
les
l'om
le e
devo
men
agile
gues
sout
est
des
quen
roug
roch
d'ent
duira
taien
mille,

mètre s'abaissait 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 tout sens, semblables à des milliers d'étincelles.

Le moment le plus agréable de la journée est celui qui précède le lever du soleil. Plusieurs fois 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, parsemé 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 dégagait complètement et la chaleur devenait intolérable. Je regagnais alors péniblement mon logis ; mettant en fuite des légions agiles de jolis crabes roses aux pattes fines et longues, qui s'empresaient 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 crabes 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 reti-

raient précipitamment, en entre-choquant 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 Brinti*, aux longues pointes acérées.

Les bécasses, bécassines et certaines espèces d'oiseaux aquatiques sont fort communes. Dans ces parages la vie est exubérante ; de tout 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 fer qui traverse l'isthme de part en part me permit d'admirer, sans fatigue, la nature tropicale de ce beau pays dans toute sa splendeur.

J'avais fait la connaissance de M. Chevalier, 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 naturel, 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'entre-tuant 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 (1,312,500 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 130 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 lui-

santes, aux belles fleurs rouges. Avant d'arriver à Gatun, on traverse le río 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 pestilentiennes, et, au moyen d'un pont construit sur pilotis, débouche sur l'îlot 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 choses à dire sur la ville même de Panama. Elle renferme environ 15,000 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, sont aujourd'hui dans un triste état de dégradation et d'abandon. Sur leurs façades ornées suinte l'humidité; l'herbe s'attache aux murs, 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 une 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 calabasses 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, 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 Panama 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 mammeï 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 fai-

sait 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 1^{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, pitoyablement 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 transocéanique.

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 se rendre 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 zigzag 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 du niveau 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 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 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'Évian, sur les bords du lac de Genève; seulement l'admirable nature des tropiques imprimé au paysage son cachet particulier.

Au sortir de la rade, nous côtoyons la terre à une faible distance; 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 la Pointe-à-Pître, 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. Le 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 par-

tie de l'archipel des Açores, Florès, autre île du même groupe, est à peine visible à droite. La côte occidentale de Corvo, taillée presque à pic, 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-Île, mais le brouillard empêche de rien distinguer.

A midi, la couleur de l'eau 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 étions. Enfin, à deux heures, on aperçoit 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 31,800 par mer, et le reste en chemin de fer.

TABLE DES MATIÈRES

SIX MILLE LIEUES EN SOIXANTE JOURS

	Pages.
I.	
Londres. — Manchester. — Liverpool. — La tra- versée.	9
II.	
Le Canada. — Québec. — Montréal. — Le Saint- Laurent. — Les Rapides. — Les Mille-Iles. — Le lac Ontario. — Toronto	30
III.	
Le Niagara. — Chicago. — Les chemins de fer en Amérique.	47
IV.	
De Chicago à San-Francisco. — Le chemin de fer du Pacifique.	59
V.	
San-Francisco. — Cliff-House. — Oakland.	84
VI.	
L'Utah. — Salt-Lake-City. — Les Mormons.	108
VII.	
Saint-Louis. — Cincinnati. — Washington. — Baltimore.	120
VIII.	
Philadelphie. — La ville. — L'Exposition. — Le parc Fairmouth.	135
IX.	
New-York. — Brooklyn. — Le fleuve Hudson. — Traversée de retour.	156

PROMENADE AUTOUR DE L'AMÉRIQUE DU SUD

	Pages.
I.	
De France au Brésil. — La Corogne. — Lisbonne. — Les Canaries. — Le Sénégal. — Dakar. — — Passage de la ligne	173
II.	
Rio-de-Janeiro et ses environs. — Le jardin bota- nique. — La Tijuca. — Pétropolis. — Le Corco- vado. — Praya-Grande	193
III.	
Du Brésil au Chili. — Montevideo. — Punta- Arenas. — Le détroit de Magellan. — Lota. . .	210
IV.	
Valparaiso et Santiago	232
V.	
Bolivie et Pérou. — Antofogasta. — Arica. — Mollendo	247
VI.	
Lima et la Cordillère. — Le Callao. — Un train de plaisir au Pérou. — Le chemin de fer de la Cordillère	262
VII.	
Payta. — L'Équateur. — Guayaquil. — Panama. — Le chemin de fer transocéanique. — Colon. — Savanilla. — Porto-Cabello. — La Guayra. — Les Antilles. — La Martinique et la Guade- loupe. — Les Açores. — Saint-Nazaire	289

U SUD

Pages.

ne.

. . 173

ota-

co-

. . 193

ta-

. 210

. 232

. 247

ain

la

. 262

na.

. 289

Ye

