

FT MEADE  
GenColl

SIMONIN,  
LES  
PAYS LOINTAINS.

G

453

559

1802  
1811

1812

1813

1814

1815

1816

1817

1818

1819

1820

LIBRARY OF CONGRESS.

UNITED STATES OF AMERICA.

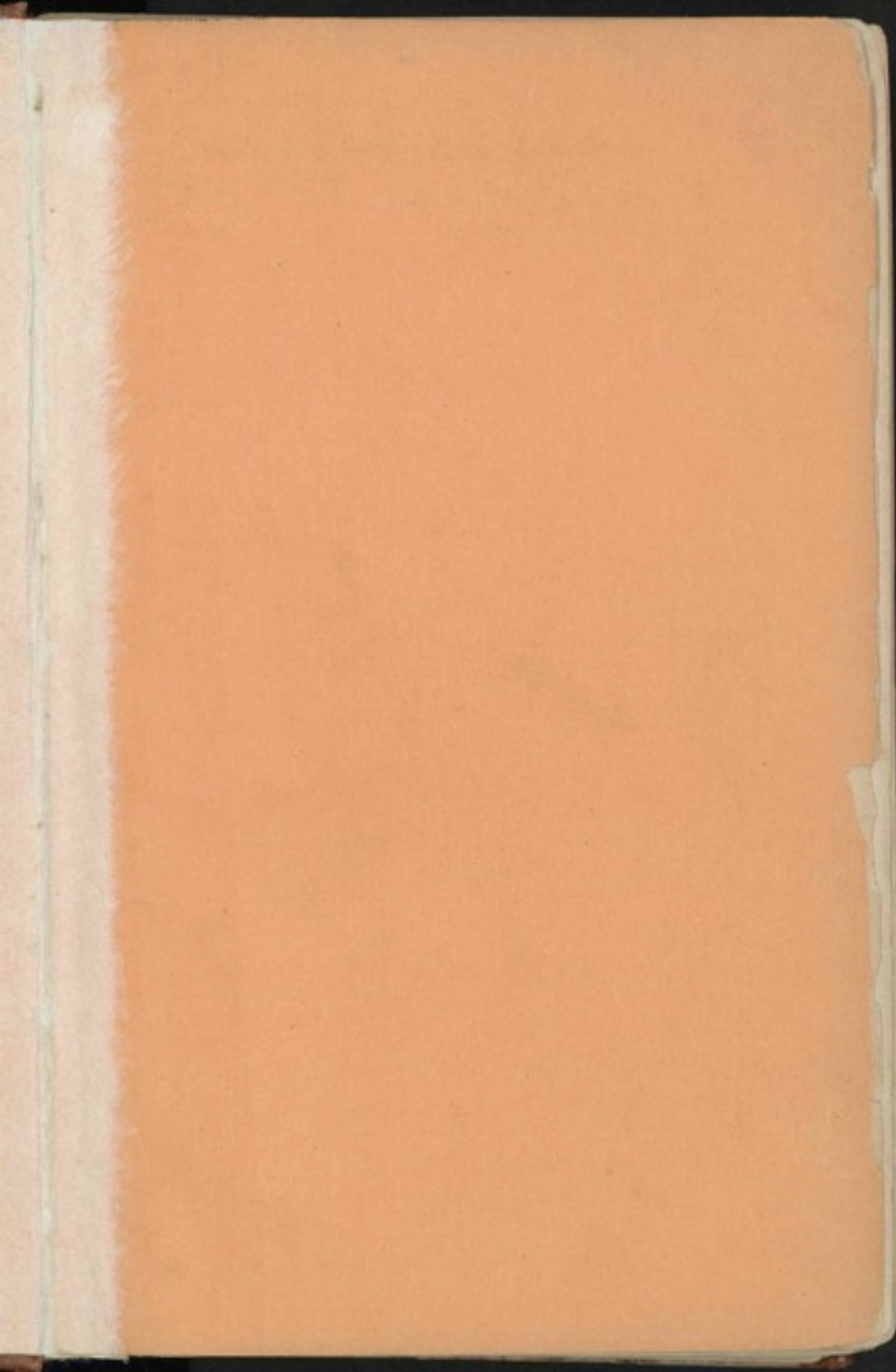
CHAP.

G 463

SHELF

S 59

9-408



L

LES PAYS LOINTAINS

1840

★

DU MÊME AUTEUR

---

LA RICHESSE MINÉRALE DE LA FRANCE. Paris, J. Baudry, 1865.

L'USINE DU CREUSOT. Paris, E. Lacroix, 1866.

LE MINEUR DE CALIFORNIE. Paris, Hachette, 1866.

L'ÉTRURIE ET LES ÉTRUSQUES. Paris, Lacroix et Verboeckhoven, 1866.

LA VIE SOUTERRAINE ou les Mines et les Mineurs. In-8°, avec 160 gravures sur bois, 30 cartes coloriées et 10 planches chromolithographiques. Paris, Hachette, 1867.

HISTOIRE DE LA TERRE, origines et métamorphoses du globe. Paris, J. Hetzel, 1867.

LES CITÉS OUVRIÈRES. Paris, Hachette, 1867.

LES GRANDS OUVRIERS (Palissy, Jacquart, Watt, Stephenson, Franklin, Lincoln). Paris, Hachette, 1867.

**Sous Presse :**

LA TOSCANE ET LA MER TYRRHÉNIENNE, études et explorations.

LES  
PAYS LOINTAINS

NOTES DE VOYAGE

(LA CALIFORNIE, MAURICE, ADEN, MADAGASCAR)

PAR

✓  
L. SIMONIN

—  
DEUXIÈME ÉDITION  
—



PARIS

CHALLAMEL AINÉ, LIBRAIRE-ÉDITEUR

30, rue des Boulangers, et rue de Bellechasse. 27

CHEZ TOUS LES LIBRAIRES DE FRANCE ET DE L'ÉTRANGER

—  
1867

Jelw.



G463

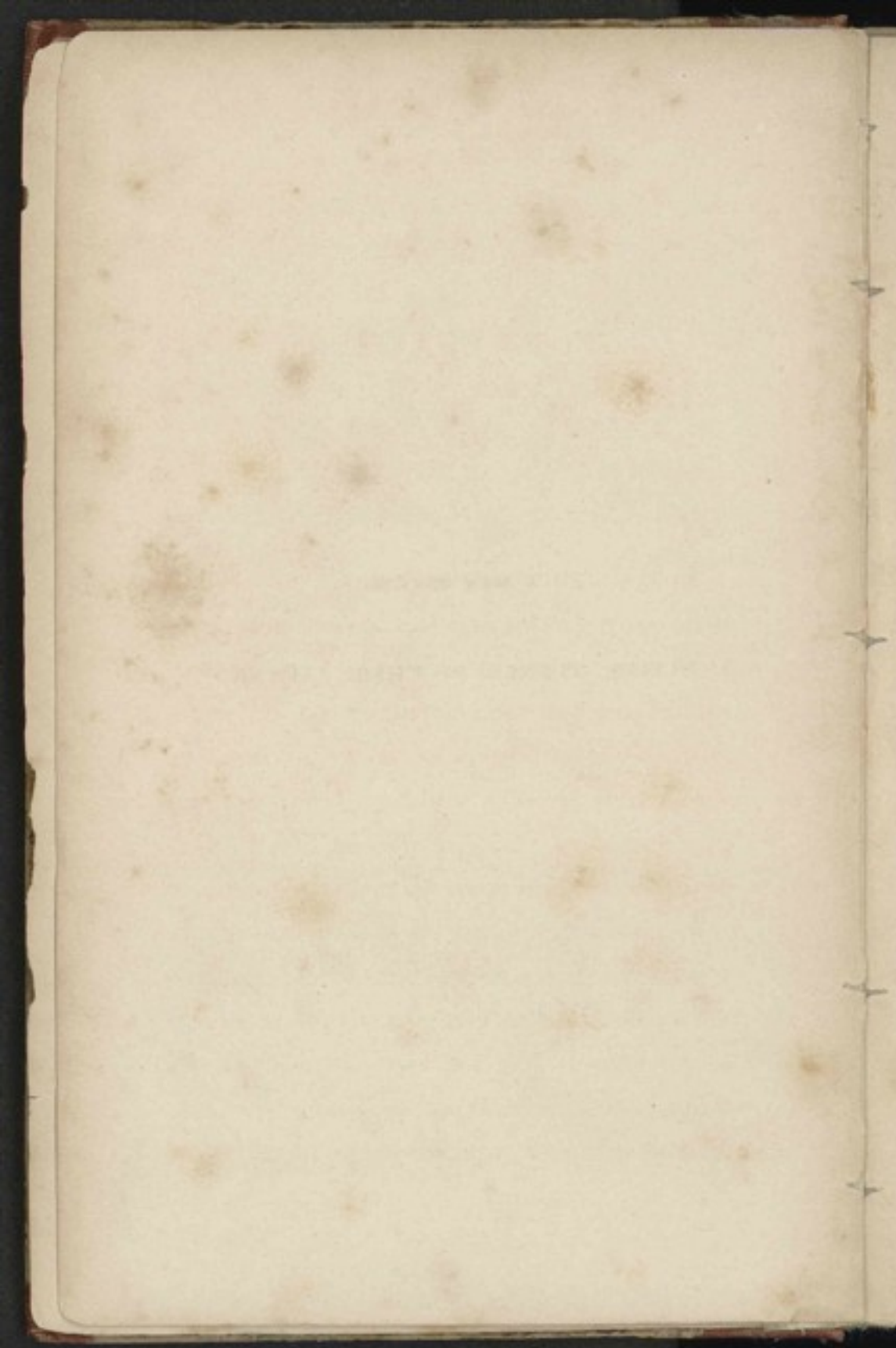
S59

13 518

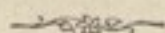


**A MES ONCLES**

ÉLISÉE, ALFRED ET CHÉRI LIÉNARD



## PRÉFACE



Diverses missions scientifiques accomplies dans ces dernières années nous ont permis de faire l'exploration de quelques pays d'outre-mer. Ceux que nous avons choisis de préférence pour en reproduire ici la physionomie sont parmi les plus vivants, parmi ceux qui progressent, se transforment, et dont l'évolution a droit d'intéresser le monde européen.

La Californie n'a pas vu se tarir l'abondante production de ses mines, et ses richesses agricoles, ses relations commerciales continuent à se développer; Maurice, cette île, sœur de La Réunion et jadis française comme elle, ne cesse de nous présenter, sur un point important de

l'Océan-Indien, le parallèle saisissant du système colonial anglais opposé à celui de la France ; Aden est resté sur la Mer-Rouge le Gibraltar de la marine britannique, qui de là commande l'Inde et Suez ; Madagascar enfin, où tant d'événements récents ont eu lieu, n'a pas définitivement échappé à nos revendications et à nos traités.

Chacune des études qu'on va lire a déjà été publiée en partie dans la *Revue des deux Mondes* entre les années 1861 et 1864. Néanmoins, comme l'histoire des colonies marche vite aujourd'hui, nous n'avons eu garde, tant sur le Pacifique que sur la Mer-Rouge et l'Océan-Indien, de passer sous silence aucun des faits principaux qui sont survenus depuis nos premières publications. Ce sont donc des récits entièrement remaniés et nouveaux que nous offrons aujourd'hui au lecteur, et nous espérons qu'il leur fera le même accueil que la première fois.

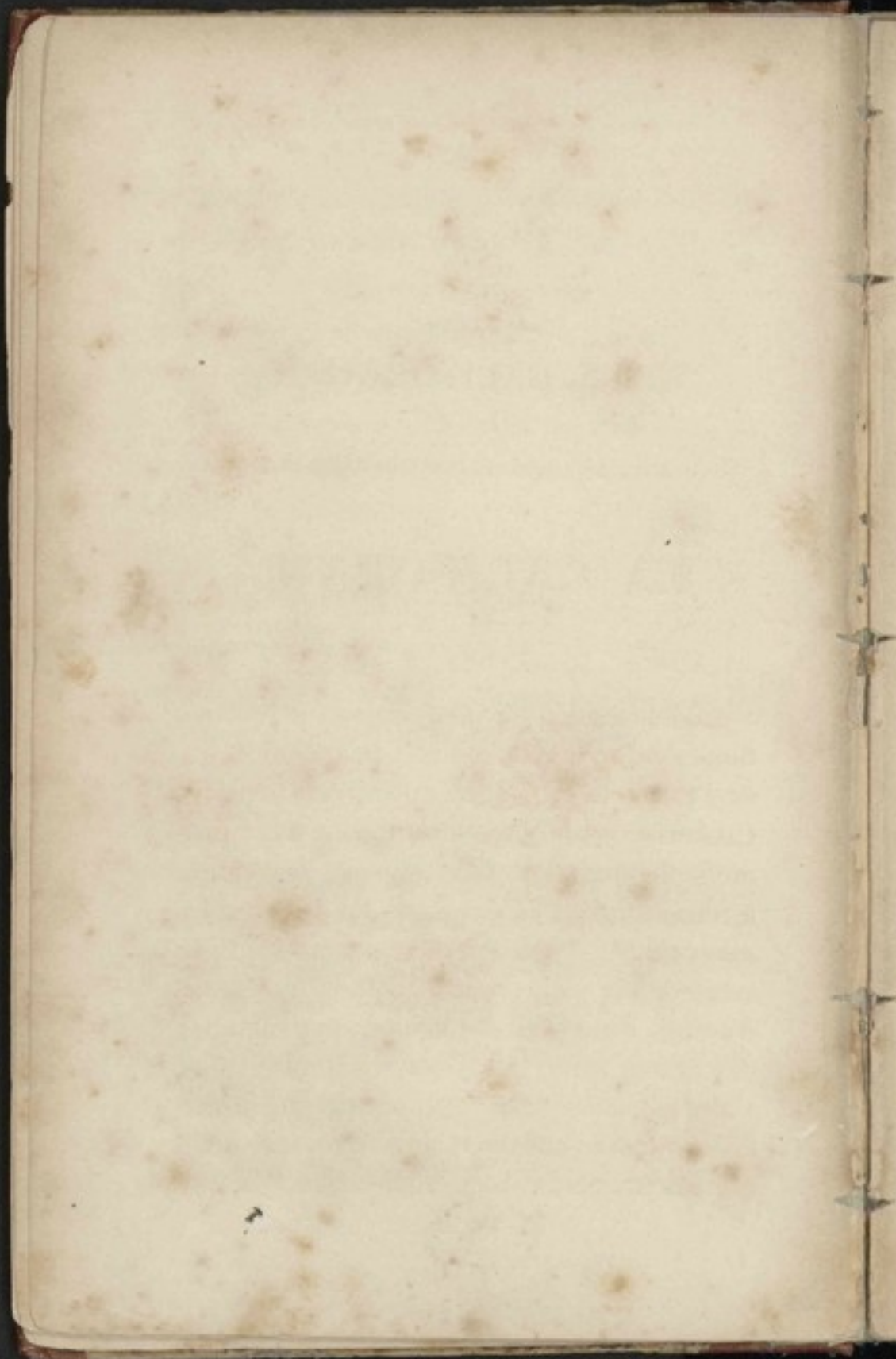
L. SIMONIN.

Paris, juillet 1867.

LA CALIFORNIE

ET

LES CALIFORNIENS



# LA CALIFORNIE

ET LES CALIFORNIENS

---

La colonisation des Américains sur le Pacifique s'est accomplie loin des regards distraits de l'Europe, et l'on ne voit encore dans la Californie que le pays si tourmenté de la primitive immigration. Je m'attendais moi-même à retrouver dans l'Eldorado la loi de Lynch en permanence, et ces *squatters* sauvages qui, le *revolver* à la main, vont s'emparer du terrain d'autrui. J'ai vu un état heureux et tranquille, des routes sûres, des voies maritimes et fluviales sillonnées de navires, partout des usines et des mines en activité et un progrès industriel qui eût étonné un Anglais lui-même, partout



l'agriculture florissante, et avec elle le commerce et la marine. D'autre part, le mouvement intellectuel et moral de cette lointaine contrée dépasse tout ce qu'on pouvait attendre. Avant d'entrer dans les détails de cette prospérité, avant de montrer la situation régulière et florissante qui a succédé à une situation de désordre et d'effervescence aventureuse, disons tout de suite qu'elle en est la principale cause : c'est la grande liberté laissée à l'individu, c'est l'élan spontané du citoyen et son initiative personnelle qui ont seuls produit, avec des élémens d'abord douteux, impurs mêmes, les résultats si remarquables de la colonisation du pays de l'or.

#### I. — LE PAYS, SES PRODUCTIONS, SON CLIMAT.

Plaines et Montagnes. — Placers et Filons d'or. — Autres Richesses minérales. — Fleuves, Rivières, Baies, Pêcheries. — Culture du sol. — La Flore et la Faune naturelles. — Climat de San-Francisco. — Climat de l'intérieur.

La Californie se présente tout d'abord comme une contrée à surface ondulée et montagneuse, mais on y rencontre aussi des plaines assez étendues. Quelques-unes de ces plaines, comme

celles qui environnent Stockton ou Marysville, forment des campagnes plantureuses ou des jardins semés de fleurs ; d'autres , comme celle de Folsom aux environs de Sacramento ou celle de Tulare dans le sud, sont couvertes de marécages. Les émanations malsaines de ces lieux humides provoquent quelquefois la fièvre ; mais ce cas est exceptionnel, et la Californie est partout ailleurs d'une salubrité sans exemple.

Deux chaînes de montagnes traversent le pays. L'une, parallèle à la ligne du rivage, va du nord-ouest au sud-est ; elle porte le nom de *Coast-Range* ou chaîne de la côte ; le massif en est granitique et schisteux, des sapins couvrent les cîmes les plus élevées. La seconde chaîne, qui suit à peu près la même direction, pénètre plus avant dans les terres ; c'est la *Sierra-Nevada* , qui a gardé son nom mexicain ; elle est à une distance de près de trois cents lieues des Montagnes-Rocheuses, après lesquelles seulement on rencontre les immenses plaines que les Américains de l'Atlantique appelaient naguère le *far west*, c'est-à-dire l'extrême ouest.

Le massif de la Sierra-Nevada est essentiellement composé de roches granitiques. Les pics

y atteignent parfois jusqu'à 2 et 3,000 mètres d'élévation. Il existe des chaînons intermédiaires, parallèles à la chaîne principale, qui s'élèvent à 16 ou 1,800 mètres, ainsi qu'un système de contre-forts secondaires détachés du rameau principal. Toutes ces montagnes découpent des vallées qui sont arrosées par des cours d'eau. Les sables et les terres déposés dans le lit de ces rivières, comme dans le fond des ravins, ainsi qu'aux flancs des vallées elles-mêmes et jusque sur certains plateaux quelquefois très élevés, sont généralement aurifères. Ces dépôts constituent ce qu'on nomme les *placers*, et l'or y a été entraîné avec les alluvions. Il ne faut pas confondre les *placers* avec les filons, où la matière stérile qui accompagne le précieux métal est toujours le quartz ou cristal de roche compacte. Les filons et les *placers* aurifères exploités jusqu'à ces dernières années sont situés sur les montagnes et dans les vallées qui dépendent du versant occidental de la Sierra-Nevada, c'est-à-dire celui qui regarde le Pacifique. Les terrains aurifères s'étendent ainsi en Californie sur une longueur de près de deux cents lieues et une largeur moyenne de vingt-cinq ou trente; mais ils apparaissent de nou-

veau dans tout l'Oregon et jusque dans la Colombie britannique, où se trouvent les fameux *placers* de Fraser-River. Ces gisements s'étendent sur une longueur presque double de celle des premiers. Le versant oriental de la Sierra-Nevada est au moins aussi riche que le versant occidental. Ainsi dans le territoire de l'Utah, limitrophe de la Californie, les mines d'or de Walker-River, découvertes en 1858, et celles d'argent de Washoe-Lake, en 1859, ont donné et donnent encore des produits d'une richesse fabuleuse.

Les terrains qui constituent le sol californien sont surtout composés de schistes micacés, talqueux et ardoisiers, que traversent en divers endroits des roches de formation ignée. Ces roches sont principalement, après les granits, les *serpentes*, les *diorites* et les *grünsteins*, toutes trois confondues dans le pays sous le nom générique de *greenstones* ou pierres vertes. En quelques points se montrent aussi des roches basaltiques et des coulées de laves, indices de volcans jadis en activité. L'éruption des roches granitiques a donné au sol de la Californie son relief presque définitif, et disjoint les couches feuilletées des schistes, pour y former ces im-

menses fissures par lesquelles se sont fait jour, du centre de la terre à la surface, les filons ou veines de quartz aurifères. L'affleurement de ces filons, c'est-à-dire la partie qui se montre au dehors, est située beaucoup au-dessus du niveau des vallées adjacentes, et c'est sans doute à la dénudation de ces affleurements par les eaux torrentielles qu'il faut attribuer le plus souvent l'existence et le dépôt de l'or dans les *placers*.

L'exploitation des *placers* californiens, très florissante de 1849 à 1852, a commencé depuis lors à décroître; celle des mines, dont l'origine remonte aux années 1851-52, a suivi toujours une période ascendante. L'or se retire des sables des *placers* par des méthodes de lavage particulières et singulièrement perfectionnées dans le pays; on l'extrait des minerais quartzeux par un broyage intime et une amalgamation prolongée. Cette dernière opération consiste à dissoudre l'or dans le mercure, qui le restitue ensuite par la distillation. Le nombre des mineurs occupés sur les *placers* et les mines de quartz est estimé aujourd'hui à 80,000; il était de plus de 100,000 aux premiers temps de l'exploitation. La production totale de l'or

atteint moyennement le chiffre de 300 millions de francs par année, un peu moins, dit-on, que la production de l'Australie. Les mineurs actuels des *placers* sont surtout des Chinois, des Espagnols et des Français ; dans les mines de quartz travaillent beaucoup d'Anglais venus des mines de Cornouailles.

Les gisements aurifères ne sont pas les seuls qu'on puisse utilement exploiter en Californie. On y rencontre aussi des mines de mercure très riches, entre autres celles de New-Almaden, les plus importantes du globe, et de nombreuses mines d'argent, de plomb, de cuivre, de fer. Les mines de cuivre ont pris aujourd'hui un développement remarquable. Dans les sables des *placers* on trouve du diamant, du platine. Comme substances salines naturelles, on exploite le sel, le salpêtre et le borax. Enfin des sources sulfureuses chaudes et abondantes permettent à la Californie d'avoir ses villes d'eau, et la ville de Napa est le Baden-Baden du Pacifique. Citons, pour terminer, des carrières de marbre et de pierre à chaux, de granit, d'albâtre, de pierre à plâtre et de pierres meulières, enfin des mines de soufre, d'asphalte, de pétrole et de houille.

Deux grands cours d'eau arrosent la contrée : l'un coule du nord au sud, l'autre du sud au nord. Le premier est le fleuve Sacramento, qui reçoit des affluents importants, comme Feather-River, Yuba, American-River, dont les eaux, roulant des paillettes et des pépites d'or, descendent de la *sierra* ; le second est le fleuve San Joaquin, dont le cours est symétrique à celui du Sacramento, et l'embouchure presque la même. Les rivières Stanislaüs, Tuolumne, Merced, toutes trois aurifères, se jettent dans le San-Joaquin et prennent leurs sources dans la *sierra*. Le Sacramento et le San-Joaquin portent leurs eaux dans la baie de Suisun, ainsi nommée de la tribu indienne qui en peupla longtemps les rives. Cette baie communique avec celle de San-Pablo, et celle-ci avec la baie de San-Francisco. Le San-Joaquin jusqu'au-delà de la ville de Stockton et le Sacramento avec deux de ses affluents, Yuba et Feather-River, sont les seuls cours d'eau navigables. Néanmoins le système hydrographique de la Californie est des plus remarquables ; il est en même temps des plus singuliers, car il présente ce fait, jusque-là sans exemple, de deux cours d'eau ayant une embouchure presque com-

mune, et venant de deux points tout à fait opposés, l'un du nord, l'autre du sud.

Stockton sur le San-Joaquin, comme Sacramento sur le fleuve de ce nom, sont deux centres d'entrepôt considérables : Stockton pour les mines du sud, Sacramento pour celles du nord, dont ces deux villes marquent respectivement la limite. Des cours d'eau poissonneux arrosent le pays où elles s'élèvent. On pêche sur le Sacramento et quelques rivières littorales des saumons en grande quantité ; on les sale et on les exporte jusqu'en Australie et en Chine. En mer, la pêche est aussi très fructueuse, celle de la baleine dans la baie de Monterey, celle du maquereau dans le sud de la Californie. Enfin la pêche aux huîtres, non loin de San-Francisco, et celle des perles, vers la Basse-Californie, sont chacune d'un grand revenu.

Sur les points élevés du sol, les terres, en Californie, ne sont pas encore toutes cultivées. Dans les comtés montagneux, on ne rencontre guère que des jardins potagers et fruitiers à proximité des villes et des mines, et quelques *ranchos* ou fermes, où l'on récolte des céréales. Dans les plaines au contraire, l'agriculture est très développée et perfectionnée. Tout ce que



la terre peut donner dans les contrées chaudes et même tropicales apparaît dans le sud; les productions des pays tempérés se montrent dans le centre et dans le nord. L'abondance et le volume des fruits tiennent du merveilleux. Aux abords des principales villes, on rencontre dans les jardins les fleurs les plus rares, les plantes les plus délicates, venues des pays les plus divers.

La végétation naturelle du sol californien est loin de faire soupçonner une pareille fécondité. Dans les parties qui ne sont point encore défrichées, la terre vierge n'est couverte que par des bruyères, des marronniers sauvages, et par les tiges d'un arbuste particulier qu'on nomme le *manzanillo*. Les Indiens utilisent la petite pomme qu'il produit pour en fabriquer, par la fermentation, une sorte de cidre qu'ils boivent à défaut d'eau-de-vie. Cette végétation primitive rappelle, à s'y tromper, surtout par l'abondance des bruyères, les *maquis* de la Corse et de la Toscane. Aux bruyères et aux marronniers nains se mêlent çà et là diverses variétés de pins et de chênes, qu'on emploie, le chêne surtout, comme bois de chauffage. Sur quelques points, principalement sur les

landes et les plateaux incultes, croît l'herbe à savon, véritable oignon sauvage, dont les Indiens emploient le bulbe qui fait mousser l'eau. Enfin, au milieu des chênes et sur le flanc des montagnes, apparaît ce dangereux arbuste qui s'appelle la *yedra*. Cette plante vénéneuse produit, quand on la touche, des effets singuliers sur l'organisme. La peau rougit, se gonfle et se couvre même de boutons. Portée à la bouche, une feuille de *yedra* peut empoisonner tout à fait. Le vent répand parfois au loin les émanations de cet arbrisseau malfaisant, et des villes entières se trouvent alors sous le coup d'une épidémie d'un nouveau genre. La flore dont on vient de parler disparaît après une certaine limite, et sur les plus hautes cimes, sur les plateaux élevés, se montrent les mélèzes, les cèdres et les sapins rouge et blanc. Ceux-ci sont utilisés comme bois de charpente, de construction et de mâture. Au milieu d'eux ont poussé ces cyprès gigantesques que leurs dimensions colossales rendent contemporains du déluge mosaïque, et dont on peut voir un spécimen au palais de cristal de Sydenham, près de Londres.

La faune californienne n'est guère plus inté-

ressante que la flore, au moins pour le naturaliste. Le règne animal, à ne considérer que les espèces indigènes, est principalement représenté par des êtres inoffensifs, dont la chasse offre au mineur une de ses plus agréables distractions. Ce sont les lièvres, dont le *jack-ass* aux oreilles d'âne forme le type le plus curieux, les lapins sauvages, les écureuils de bois et de terre, le putois à l'odeur pénétrante, les perdrix grises et huppées, les coqs de bruyère, les faisans dorés, les oiseaux-mouches, les charpentiers. Ces deux oiseaux méritent une mention particulière. A une certaine époque de l'année, le charpentier fouille de son bec, comme avec une tarière, l'écorce tendre des pins, et c'est ce qui lui vaut son nom. Dans chacun des trous de forme conique ainsi creusés, il dépose un gland qu'il va cueillir sur un chêne, préparant ainsi sa provision pour l'hiver. Il n'est pas rare de rencontrer des troncs entiers de pins tapissés de la sorte; mais souvent il arrive que l'Indien dévalise, pour son usage personnel, les magasins du charpentier. Il enlève les glands et les mange. Quant à l'oiseau-mouche, il se montre souvent dans les jardins de San-Francisco, surtout le matin et

au déclin du jour. Il becquette les fleurs, mais s'enfuit au plus léger bruit, à l'arrivée même d'un autre oiseau-mouche. Suspendu au calice des roses, il s'enivre d'ambroisie, faisant entendre le battement rapide de ses ailes. On dirait le bourdonnement d'une mouche, et c'est peut-être autant de ce fait que de son extrême petitesse que cet oiseau tire son nom.

Les seuls animaux dangereux qu'on rencontre en Californie sont quelques tarentules, des ours dont l'attaque est parfois terrible, enfin certains crotales ou serpents à sonnettes. Le nombre des vertèbres de l'appendice osseux qui termine la queue des crotales marque leur âge, et leur morsure est d'autant plus à craindre qu'ils sont plus âgés. Roulés l'été dans la poussière des chemins, ou cachés sous les feuilles mortes, ils ne sont visibles que lorsqu'on marche dessus. Aussi n'est-il pas prudent de s'aventurer à pied dans les bois, et même sur les routes, sans porter des bottes. Le bruit que le serpent à sonnettes fait entendre quand il se meut rappelle celui du parchemin froissé, et il est assez fort pour avertir le passant. Dans le sud de la Californie, on trouve non seulement des serpents à sonnettes,

mais encore des tarentules dont la piqure est presque aussi dangereuse que la morsure des crotales. Quant aux ours gris, aux renards argentés, autrefois très nombreux dans le pays, ils ont presque partout disparu à l'approche de l'homme, et se sont dirigés vers la *sierra*, où l'on retrouve aussi les cerfs, les antilopes et quelques buffalos.

Le climat de la Californie est l'un des plus beaux du monde. Pendant plus de six mois de l'année, de la fin d'avril à la fin d'octobre, on jouit d'un ciel toujours pur, qu'aucun nuage ne vient obscurcir. La transparence de l'air est des plus grandes, et les nuits sont d'une sérénité remarquable. A San-Francisco néanmoins, depuis dix heures du matin jusqu'à cinq heures du soir, la brise de mer amène un vent assez vif, et le terrain sablonneux des dunes qui bordent le rivage est soulevé au loin. Cette brise périodique et la disposition particulière de la baie sur laquelle est située la ville, peut-être aussi des courants sous-marins qui descendent des mers polaires, occasionnent un froid continu, et il n'y a pas, à proprement parler, de saison d'été à San-Francisco. L'hiver, ou si l'on veut l'automne, y est même l'époque de

l'année la plus agréable, parce que c'est celle où le vent se fait le moins sentir. On a su profiter à San-Francisco de cette brise qui souffle si régulièrement tous les jours pour ériger une foule de moulins à vent, de construction très élégante, qui servent à élever l'eau dans les maisons et les jardins.

Si la saison chaude est inconnue à San-Francisco, il n'en est pas de même pour l'intérieur de la Californie, où durant trois ou quatre mois, de juin à septembre, il n'est pas rare de voir le thermomètre monter à l'ombre, surtout de midi à trois heures, jusqu'à 48 degrés centigrades. C'est une des plus hautes températures observées sur le globe. Cette atmosphère brûlante est rafraîchie par les brises du matin et du soir, et la nuit le thermomètre baisse souvent jusqu'à 25 et même 22 degrés. Ces variations se font lentement, en quelque sorte comme les oscillations horaires du baromètre dans les contrées équatoriales, et le corps n'en souffre guère; mais la chaleur est intolérable pendant le jour, surtout dans le sud du pays, et les effets s'en font sentir de toute façon. Les meubles craquent et se fendent, la couverture des livres se racornit comme si on

l'avait exposée au feu. Le plus léger vêtement devient insupportable. L'eau acquiert dans les vases une température voisine du point d'ébullition; les chandelles et les bougies fondent; les objets en fer dans les appartements, les pierres de couleur exposées au soleil, brûlent littéralement les mains par le simple contact. En retour, pendant la nuit, la sérénité du ciel n'est troublée par aucune formation de vapeurs, aucun dépôt de rosée, et tout l'été les mineurs dorment sans danger au grand air.

Au commencement ou vers le milieu de novembre viennent les pluies périodiques, et l'année se trouve ainsi divisée en deux saisons bien distinctes, la saison sèche et la saison pluvieuse, qui durent chacune à peu près six mois. Les pluies tombent de novembre jusqu'à la fin d'avril; elles ne présentent pas l'intensité ni la continuité de celles des tropiques, et après une ondée de plusieurs jours, souvent torrentielle, il n'est pas rare de voir revenir le beau temps, avec un ciel aussi pur qu'en été et une température très douce. Les champs, dénudés par les fortes chaleurs, commencent alors à se couvrir de verdure. Mars et avril sont l'époque des fleurs, et ces prairies natu-

relles, où l'herbe s'élève presque à hauteur d'homme, parfument l'air et réjouissent l'œil. C'est alors la plus belle saison de l'année pour la Californie, car vers la fin de mai les tapis de verdure disparaissent tout à coup avec les premières chaleurs.

## II. — L'ÉTAT, LES VILLES ET LES HABITANTS.

Comtés et Communes. — Comment on les a baptisés. — Limites et superficie de l'État. — Dénombrement de la population : Américains, Indiens, Chinois, Mexicains, Chiliens, Péruviens, Français, Anglais, Allemands, Italiens, Nègres, Kanaks, etc. — San-Francisco, Sacramento, Marysville, Stockton. — Les camps ou centres miniers.

La Californie, comme tous les états de l'Union, est divisée en comtés et en communes. Chaque comté correspond à peu près à nos arrondissements de France ; chaque commune représente assez bien l'un de nos chefs-lieux de canton. La population d'une commune dans les États-Unis est en moyenne d'au moins 2,000 habitants ; les communes californiennes n'atteignent pas toutes ce chiffre. Quant au district, c'est une division purement judiciaire et politique. Le district comprend un nombre fixe de comtés. On nomme certains juges et les



sénateurs par districts; mais au point de vue administratif et géographique, la division par comtés et communes est la seule qu'il convienne d'admettre.

La Californie comprend aujourd'hui quarante-cinq comtés. La plupart de ces comtés rappellent, par leur nom espagnol, l'ancienne domination mexicaine, bien que sous ce régime la Californie fût encore à l'état purement sauvage, sauf les établissements religieux ou missions que l'Espagne y avait établis. Quelques comtés portent des noms indiens : Yolo, Klamath, Shasta, Siskiyou, Yuba, Tehama. Un comté est dédié à Humboldt, un autre au capitaine suisse Sutter. On sait que ce fut sur le terrain de ce colon que l'or fut pour la première fois découvert en janvier 1848, par hasard, mais au moment même où les Yankees conquéraient le pays sur les Mexicains.

Un seul comté a reçu une dénomination à peu près anglaise, c'est celui de Trinity. Parmi les comtés à noms espagnols, ceux de Placer et d'Eldorado, dont l'appellation est significative, marquent les premiers points de l'exploitation de l'or. Il en est d'autres, en grand nombre, dédiés à des saints ou à des saintes.

San-Diego, San-Bernardino, San-Joaquin, Santa-Barbara, Santa-Cruz, Santa-Clara, sont autant de souvenirs d'anciennes missions que les jésuites, et après eux les franciscains, avaient établies en Californie. Quelques comtés enfin portent de ces noms gracieux et cadencés dont la langue castillane est prodigue : Buena-vista, Mariposa, Alameda, Nevada.

Beaucoup de villes, surtout dans le sud de la Californie, à commencer par San-Francisco, ont gardé leurs noms mexicains : Benicia, San-José, Monterey, San-Luis Obispo, Los Angeles. La plupart ont en même temps conservé leur extérieur espagnol. Les villes du nord, de construction récente, sont généralement américaines : Jackson, Placerville, Marysville, Grass-Valley, Crescent-City. Sacramento, la plus grande ville de la Californie, la plus belle sans contredit, a tiré son nom du fleuve qui la baigne. Quelques villes portent le nom de leur fondateur, comme Jamestown, Coulterville, ou d'hommes connus, comme Stockton, le fameux commodore qui contribua en 1848 à la conquête de la Californie par les Américains. D'autres localités, surtout dans les mines, attestent la nationalité de leurs premiers occu-

pants. C'est *French-Bar*, *American-River*, *Chinese-Camp*, *Indian-Diggings*, *Mormons'-Settlement*. Sonora rappelle le camp des Sonoriens ; et la nationalité d'autres mineurs, premiers colons, chiliens, allemands, espagnols, se trouve également mentionnée dans des appellations caractéristiques. Ailleurs on peut remarquer des noms de pure fantaisie, comme *Alpha*, *Omega*, *Poverty-Bar*, *Humbug-Hill*, ou bien qui remettent en mémoire un fait fameux, comme Sébastopol. Beaucoup de localités enfin attestent l'exploitation de l'or et les rêves souvent satisfaits du mineur. C'est Ophir, dont les trésors ont sans doute égalé ceux des Phéniciens d'autrefois ; c'est *Rich-Bar*, *Oroville*, *Quartzburgh*, *Gold-Hill*, *Eureka*.

L'état de Californie est borné au nord par celui de l'Oregon et au sud par la péninsule californienne, connue aussi sous les noms de Basse ou Vieille-Californie, et qui appartient encore aux Mexicains. Il a pour limites à l'est la chaîne de la Sierra-Nevada et la rivière Colorado, à l'ouest les rives mêmes du Pacifique. L'étendue de terrain comprise dans ce périmètre est presque égale à la superficie de la France.

Les différentes races qui habitent ce territoire sont encore les mêmes qu'aux premiers temps de l'exploitation des *placers*. Ce sont d'abord, en commençant par la race la plus nombreuse, les Américains, établis en maîtres sur le sol qu'ils ont conquis. Ils sont au nombre d'au moins 400,000, et ils ont apporté sur les bords du Pacifique leur fébrile activité de colons, leur indomptable énergie de pionniers. Après eux viennent les naturels du pays, les Indiens, race apathique et paresseuse, dont le chiffre n'atteint plus que 60,000 dans toute la Californie. Les Indiens ont d'ailleurs perdu sans retour, d'abord sous l'occupation mexicaine, et plus encore sous la dure domination des *Yankees*, le pays où, suivant leur pieuse expression, reposaient les os de leurs pères. Ensuite se montrent les Chinois, au nombre d'environ 50,000, travailleurs patients, industriels laveurs d'or, mais maltraités par les Américains, qui les oppriment, comme ils font des Indiens et des nègres, parce qu'ils ne sont pas de race blanche. Les Mexicains, soit indigènes, soit émigrés, y compris les Chiliens et les Péruviens, et quelques autres représentants des colonies hispano-américaines, forment au-

jourd'hui un contingent de près de 15,000 individus. Ils assistent avec indifférence au grand mouvement qui se poursuit autour d'eux. Les Français, les Anglais, les Irlandais et les Canadiens, les Allemands et les Italiens, apparaissent dans chacun de ces groupes pour un chiffre à peu près égal au précédent. Tous ont conservé dans la nouvelle colonie leur caractère particulier : les émigrés de race saxonne, à tout jamais fixés dans le pays, forment un curieux contraste avec les émigrés de race latine, qui n'aspirent qu'à retourner dans leur patrie. Viennent enfin les nègres et les Kanaks de l'Océanie qui ne dépassent pas, tous ensemble, le nombre de 3 ou 4,000. En réunissant tous ces divers chiffres et en tenant compte de quelques nationalités européennes dont les représentants ont toujours été très clairsemés, tels que les Belges, les Suisses, les Polonais, les Hongrois et les Espagnols, on arrive, pour la population actuelle de la Californie, à un nombre total d'environ 600,000 habitants. Le nombre des femmes est encore très faible, un quart au plus de la population. Comme la population mâle est naturellement vigoureuse et d'un âge qui varie, par le fait même de l'im-

migration californienne, entre trente et cinquante ans, la rareté excessive des femmes amène des résultats pathologiques déplorables, sans parler des inconvénients moraux qui en résultent, tels que le manque de foyer domestique et de famille.

Les principales villes de Californie, San-Francisco, Sacramento, Marysville et Stockton, sont non-seulement de grandes et belles cités, mais la position topographique de chacune d'elles est même exceptionnelle. San-Francisco s'élève à l'entrée de la plus vaste baie du monde. Toutes les flottes des États-Unis pourraient s'y donner rendez-vous, et cette baie ne communique avec la mer que par un étroit goulet, poétiquement nommé la Porte-d'Or ou *Golden-Gate*. Cette ville compte aujourd'hui près de 100,000 habitants, et c'est bien la *Reine du Pacifique*, comme l'appellent les Américains avec un juste orgueil. En dix ans, elle a conquis sur Lima, la capitale du Pérou et sur Valparaiso et Santiago du Chili, la même supériorité qu'ont su acquérir les villes atlantiques de l'Union américaine, Boston, New-York, Baltimore, Philadelphie, sur les cités beaucoup plus anciennes de l'Amérique du Sud, telles

que Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres. Partout se retrouve ainsi l'éternelle question du développement vivace, énergique de la race anglo-américaine, comparé à la marche lente et rarement progressive des peuples de race espagnole.

Les quais de San-Francisco ne sont pas ce qu'il y a de moins curieux dans cette gloire de la côte occidentale, *the glory of the western coast*, comme les *Yankees* nomment encore leur jeune colonie. Bâties sur d'énormes pilotis de ce beau sapin rouge de Californie, qu'on recouvre de dalles en planches formant un immense parquet, les quais présentent un développement de plusieurs kilomètres. Chaque navire a sa place marquée. Ici sont les immenses *clippers* à quatre mâts, à la coupe élancée, venus de New-York ou de Boston, à côté d'autres *clippers* plus modestes qui visitent l'Australie, la Chine, les Philippines, les îles de la Sonde, l'empire britannique. Là sont amarrés les vapeurs gigantesques du Pacifique, véritables villes flottantes, plus loin les navires étrangers, et l'on peut dire que tous les pavillons du monde y apparaissent tour à tour. Les baleiniers du Pacifique et de la mer d'Ok-

hotsk s'y montrent aussi par moments, et commencent à ne plus redouter aujourd'hui l'abord, autrefois si chanceux, des rives de l'Eldorado, qui faisaient tourner la tête à leurs matelots déserteurs. Puis viennent les *steamers* qui font le service des différents ports de la baie ou des fleuves et rivières de l'intérieur, ensuite de petits navires à voiles qui exécutent le même trajet, les voyages de la côte mexicaine et ceux de Taïti ou des Sandwich. Ici se montrent de nouveaux *steamers* qui naviguent vers les différents ports du nord de la Californie, de l'Oregon, et vont jusqu'à Vancouver; à côté, d'autres vapeurs desservant la côte californienne dans le sud, d'escale en escale, jusqu'au port de San-Diego. Au milieu de la baie sont parfois ancrés des navires de guerre. A l'horizon, une ligne peu élevée de montagnes verdoyantes ferme la perspective. Les blanches maisons d'Oakland apparaissent au pied de ces collines, baignées dans un voile transparent de vapeurs, qui s'élèvent du sein des eaux.

Sur les quais règnent la vie et le mouvement : ici les docks, qui reçoivent dans leurs vastes salles des marchandises venues de tous les coins du monde; là des bazars en plein air où le



marin fait ses provisions, ou bien les *grog-shops* où il vient s'abreuver d'eau-de-vie, sans craindre ces trappes, beaucoup trop nombreuses, formées à travers un plancher disjoint, et dont l'édilité san-franciscaine, oubliant un peu ses devoirs, laisse les quais toujours parsemés. Partout on remarque une dévorante activité. L'encombrement des marchandises qu'on débarque ou qu'on charge, les cris des portefaix, le va-et-vient rapide des voitures, le mouvement lourd des charrettes, sur lesquelles se tient debout l'Américain comme le triomphateur antique sur son char, la foule des passants affairés, tout présente un de ces spectacles exceptionnels particuliers aux grandes villes commerçantes. Le Chinois à la longue queue, aux culottes de soie et au chapeau pointu, le Mexicain drapé dans son *sarape*, le Chilien dans son *poncho* aux vives couleurs, le nègre vêtu d'oripeaux, qui passe en chantant et se dandinant, viennent, comme à plaisir, réjouir un tableau des plus animés déjà et des plus pittoresques.

A cinquante lieues environ de San-Francisco, comptées moitié sur la baie et moitié sur le Sacramento, se trouve la ville qui porte

le nom de ce fleuve, et qui est aujourd'hui la capitale de la Californie. Grande et belle cité, elle renferme près de 40,000 habitants. C'est dans son voisinage que furent exploités les premiers *placers*; de là son renom en Europe, où l'on ne connaît guère que cette ville et le port de San-Francisco. Des services réguliers de bateaux à vapeur mettent chaque jour en communication San-Francisco, Sacramento et Marysville, située plus avant dans le nord. Marysville est la plus gracieuse cité du Pacifique. Les environs en sont regardés comme le jardin de la Californie, et les abords parsemés d'élégants *cottages*. Il faut encore citer Stockton, qui occupe sur le fleuve Joaquin une position analogue à celle de Sacramento sur le fleuve de ce nom. La plaine qu'arrose le San-Joaquin est admirablement cultivée, et Stockton, ville d'entrepôt pour toutes les mines du sud, comme Sacramento et Marysville pour celles du nord, fait un commerce très important. C'est là qu'on embarque une grande partie du blé de la Californie. La population de Stockton est aujourd'hui d'environ 45,000 âmes. Ces villes, et beaucoup d'autres d'un ordre inférieur, sont toutes dotées de larges rues éclair-

rées au gaz, bien alignées, souvent pavées ou macadamisées, et toujours munies de vastes trottoirs en dalles, en briques ou en planches. On y trouve plusieurs théâtres, des salles de concert, des lieux de réunion, des cafés. Dans d'immenses et magnifiques magasins, rappelant ceux de Londres, de New-York et de Paris, sont étalés les plus belles étoffes, les meubles les plus élégants, les bijoux les plus précieux. La monotonie du tracé géométrique des rues est rompue par des *squares* où des arbres répandent leur ombre sur un gazon semé de fleurs. Partout de vastes hôtels sont ouverts au voyageur : il y rencontre tout le confort désirable, pourvu qu'il ait soin, s'il est étranger, d'abandonner ses habitudes nationales et de se plier aux mœurs du pays.

La plupart des maisons californiennes sont encore construites en bois, mais on remarque à San-Francisco de beaux édifices en pierre, particulièrement l'hôtel de ville, la douane, la poste et l'hôpital de la marine, qui datent de la naissance même de cette curieuse cité. C'est aussi dès les premiers jours de San-Francisco que fut élevé, dans la rue Montgomery, ce magnifique bâtiment, tout de granit, où sont

maintenant installés les bureaux de la plus puissante maison de banque de la Californie. Ce granit fut envoyé de Chine, débité et taillé à l'avance, car la main-d'œuvre était alors trop chère dans les villes de l'Eldorado pour qu'on pût songer un instant à extraire et à tailler avec avantage les granits du pays. C'est encore de cette époque que date le fameux *bloc* de Montgomery, assurément l'une des plus vastes maisons qui existent dans les villes modernes, et l'une des mieux ordonnées pour l'architecture extérieure. La Californie se prête malheureusement très peu aux constructions en pierre. Les grès et les calcaires manquent presque partout, principalement dans le voisinage des villes, et la brique, que l'on emploie de préférence, est encore fort coûteuse et d'assez médiocre qualité. On a commencé aussi à bâtir en fer, et l'on a élevé de la sorte une cinquantaine de maisons à San-Francisco. Les constructions mexicaines en *adobe* ou pisé (lattes et terre) n'ont jamais convenu aux Américains, et les cinq ou six bicoques ainsi construites qui restent à San-Francisco perdues dans un coin de la ville, datent du bon temps où la reine du Pacifique s'appelait du nom

modeste d'*Yerba-Buena*. Quant aux constructions en granit, les frais de transport et de mise en œuvre en rendent toujours le prix très élevé. Ces matériaux n'ont été jusqu'ici employés que dans des cas spéciaux, pour des fortifications par exemple, des bordages de trottoirs, des pavages de rues ou bien pour des édifices somptueux, mais non pour la construction habituelle des maisons. Celles-ci sont encore presque toutes bâties en bois, sauf dans un rayon déterminé, où l'on ne tolère plus comme matériaux de reconstruction, après un cas d'incendie, que la pierre, la brique ou le fer. Les maisons américaines sont toujours d'une très grande élégance, même extérieure, et il est difficile de se faire une idée du luxe et du bon goût que les *Yankees*, grossiers sous tant d'autres rapports, déploient dans l'édification et l'ameublement de leurs demeures.

Si l'on désire connaître comment se groupe la population de l'une des principales villes de Californie, il faut prendre la plus importante, San-Francisco. La population de cette ville était en 1860 de 80,000 habitants. La population mâle et de race blanche comprenait environ 50,000 individus, dont la neuvième

partie seulement formée d'étrangers : Français, Allemands, Espagnols des colonies, etc. Le chiffre des femmes n'atteignait guère que la moitié de celui des hommes. Le restant de la population se composait d'environ 4,000 Chinois et 4,600 nègres. Sur une population juvénile comptant 7,767 individus de cinq à dix-huit ans, 6,204 fréquentaient les écoles, et ce qu'il y a de curieux, le nombre des garçons, 3,885, était, à deux unités près, égal à celui des filles, 3,883. Un journal du pays s'était réjoui de ce fait en rappelant l'année 1852, où il n'y avait encore à San-Francisco qu'une femme pour sept hommes.

Les chiffres d'après lesquels se groupaient et sans doute se groupent encore les principales professions sont curieux à noter. On a calculé qu'en 1860 il existait à San-Francisco 800 liquoristes. Après eux venait l'honorable corporation des épiciers, dont les membres étaient au nombre de 373; puis apparaissaient les avocats, qu'on retrouve partout en rangs serrés, 288, et, derrière ceux-ci les tailleurs et les marchands d'habits, dont le chiffre était à peu près égal au précédent, ainsi que celui des hôteliers. Les médecins, venus souvent on

ne sait d'où, et les courtiers, qui n'encombrent pas la place, bien qu'il n'y ait aucun monopole, atteignaient les uns et les autres presque le chiffre de 200. Les bouchers, les débitants de tabac, qui font d'excellentes affaires, les marchands de nouveautés, dont beaucoup sont Français, les charpentiers, enfin les coiffeurs et les barbiers, que l'on retrouve en Amérique jusque sur les bateaux à vapeur, gravitaient, dans chaque catégorie, entre les nombres de 400 et 450. Toutes les autres professions, baigneurs, armuriers, imprimeurs, chapeliers, etc., n'égalaien pas ensemble le seul chiffre des débitants de liqueurs.

La population des centres miniers californiens, des *camps*, comme on les nomme, est distribuée d'une manière un peu différente. Cette population rappelle encore, bien que de fort loin, les mouvements orageux de la première immigration. Elle se compose essentiellement de marchands et de boutiquiers faisant le gros et le petit commerce, d'hôteliers, aubergistes et logeurs en garni, de liquoristes et cafetiers, toujours en majorité comme à San-Francisco, de bouchers et de boulangers, etc. Les races se partagent à peu près ainsi dans

les centres miniers : environ un tiers d'Américains tenant hôtels, buvettes, grands magasins et dépôts de marchandises, et exerçant les fonctions administratives communales, celles de juge de paix, de constable, etc.; les Anglais et surtout les Irlandais, occupés à divers métiers; les Italiens, d'ordinaire jardiniers ou marchands; les Français, blanchisseurs, bouchers, maçons ou forgerons; les Mexicains et Chiliens, généralement très peu occupés; des Juifs allemands tenant magasins d'habits confectionnés; enfin des Chinois, jardiniers ou laveurs d'or, ordinairement relégués dans un quartier spécial, et souvent dans un faubourg éloigné, où la haine de l'Américain semble encore vouloir les poursuivre. Quelques nègres, savetiers, barbiers, plâtriers ou baigneurs, et quelques Indiens perdus complètent la population. Dans beaucoup de centres, plusieurs centaines d'Indiens, véritables tribus nomades, campent ou rôdent aux alentours une partie de l'année; ils vivent quelque temps en maraudeurs et se transportent ensuite en d'autres lieux, pour revenir plus tard au même point.

Bien que renfermant parfois 5 ou 600 habi-



tants à peine, les centres miniers ne méritent pas le nom de villages, que l'on pourrait, à cause de cette infime population, leur donner en d'autres pays. Ce sont de véritables villes, à l'état d'embryon si l'on veut, mais qui ne sont pas moins dignes de ce nom par l'intelligente largeur des rues et l'ampleur de quelques-uns de leurs édifices. On y trouve en outre toute sorte de magasins convenablement fournis, et toujours un grand hôtel au moins. Aux environs sont les *placers* et les mines avec leur population active et travailleuse. Cà et là s'élèvent de nombreuses cabanes abandonnées. Ces ruines d'une nouvelle espèce, dans un pays si jeune, témoignent d'un passé plus animé encore que le présent. Si l'on s'élève sur une montagne, c'est souvent le vide seul et la solitude que l'on découvre dans le plus lointain horizon, et ce calme étonne et attriste l'âme dans une contrée qui paraît si agitée à la surface.

## III. — LES VOIES DE COMMUNICATION.

Bateaux à vapeur de long cours. — Physionomie du bord. — Etapes du voyage. — *Steamers* de la baie et des fleuves. — Les *Clippers*. — Les Chemins de fer. — Les routes de terre. — Les incidents du *Stage*. — Les grandes voies du *far-west*. — Le *Poney*. — Les *wagons*. — La poste. — Les lignes télégraphiques.

Les Américains, voyageant beaucoup, aiment à voyager vite. Les distances ne les effraient pas, et nombre de négociants font le trajet de la Californie aux états atlantiques une fois par an. Pour le faire promptement, on a ouvert trois passages interocéaniques, dont celui de l'isthme de Panama a toujours été le plus suivi, et l'on a rejoint chacune des extrémités de ces passages par des lignes de bateaux à vapeur. Ces lignes sont en relation avec New-York, La Havane, La Nouvelle-Orléans d'une part, Acapulco et San-Francisco de l'autre. De plus, il y a sur chacune des lignes un service subventionné par le gouvernement fédéral et un autre né de la concurrence; ce dernier est souvent préférable malgré les charges énormes qu'il doit seul supporter.

On fait sur ces navires, en vingt ou vingt-

deux jours seulement, le trajet de près de dix-huit cents lieues entre New-York et San-Francisco. D'immenses bateaux à vapeur, très élégants et très bien tenus, peuvent porter jusqu'à quinze et dix-huit cents passagers, et 2,500 tonnes de marchandises. Le prix du voyage est de 1,000 ou 1,200 fr. pour les cabines de première classe, et le mouvement des passagers est toujours très grand. Quelques *steamers* de la compagnie *Pacific Mail* sont de véritables villes flottantes, et qui n'a pas vu le *Golden Gate* par exemple ne peut se figurer à quel degré d'importance est arrivée sur le Pacifique la marine à vapeur des États-Unis.

Muni d'un léger bagage, qui souvent tient sans encombre dans sa cabine, l'Américain s'embarque, un sac de nuit à la main. Les voyageurs étrangers affichent au contraire un luxe et un déploiement de malles, de coffres, de caisses de tout genre; le *Yankee* les admire et s'étonne; il se demande quelle devrait être la grandeur des navires si chaque passager emportait autant de bagages avec lui.

Le déjeuner et le dîner sont servis à l'américaine. Ils se composent essentiellement, en

premier lieu, d'une série de mets rudimentaires étalés sur la table dans de petites assiettes de forme spéciale. Ce sont des légumes bouillis, isolés chacun sur un plat : ici un oignon, là un navet ou une carotte, à côté l'épi de maïs blanc, mets national, plus bas une pomme de terre ou une patate. On dirait autant d'échantillons. Ils sont la proie du premier qui s'en empare d'un coup de fourchette victorieux. Chaque table est présidée par l'un des officiers du bord, découpant les pièces de résistance pour ses cinq ou six voisins. Une série de nègres, transformés en officiers tranchants, divisent sur une table, au milieu du salon, les mêmes pièces pour les autres passagers ; c'est invariablement le *beefsteak* ou le *roastbeef* traditionnels, tous les deux aux pommes de terre et précédés d'un poisson frit. Il va sans dire qu'à tous les repas on change les assiettes le moins possible, car les *Yankees* mangent tout dans le même plat, jusqu'aux confitures. L'usage de la serviette est complètement inconnu. Les délicats en portent une attachée à leur bagage, ou se servent de leur mouchoir. Souvent aussi le bout de nappe qui pend devant chaque convive est mis à contribution.

Avant la fin du repas, chacun s'accoude sur la table, et ce sans-gêne primitif vient compléter à souhait le peu de luxe du festin. Sur plusieurs des *steamers* du Pacifique, le service du dîner se fait militairement. Les nègres arrivent sur deux files, marchant au pas. Ils tiennent un plat de chaque main et le déposent sur la table en trois temps et trois mouvemens, indiqués par trois coups de sonnette du chef *steward*, ou munitionnaire du bord. Cet exercice est fort curieux et plaît beaucoup aux étrangers.

Les amusements sur le *steamer* ressemblent aux distractions de tout voyage maritime. La bibliothèque du bord n'est guère composée que de quelques bibles, dont l'aspect grasseyé et la date ancienne feraient croire qu'elles ont beaucoup servi, bien que personne n'y touche. Chaque passager, avant de s'embarquer, s'est muni d'un livre, et pour l'ordinaire d'un roman. C'est naturellement le roman américain qui trône en maître sur le navire. Divisé sur deux colonnes imprimées en caractères serrés, il fatigue tellement la vue que plus d'un voyageur, depuis le jour néfaste du départ jusqu'au jour si heureux de l'arrivée, n'a jamais fixé ses

regards que sur une seule et même page. Sur le pont, l'Américain pensif mâche du tabac en silence. On a eu soin de disposer à son usage d'immenses et nombreux appareils d'une forme particulière, rappelant des moules à pâtés gigantesques, et qui permettent aux *Yankees* de se livrer à leur goût singulier sans souiller la netteté du parquet.

Le dimanche, on célèbre le service divin. La ferveur est quelquefois si grande, ou, si l'on veut, le besoin de satisfaire à l'habitude est si impérieux, qu'on a vu sur le *Golden-Gate*, en l'absence du ministre protestant, une partie des passagers demander à un prêtre catholique de faire un sermon religieux. Celui-ci prêcha en espagnol, qu'il parlait mieux que l'anglais, et tout l'équipage vint l'entendre. Tous, passagers, marins et officiers du bord, l'écoutèrent attentivement. Les trois quarts d'entre eux cependant ne comprenaient rien à ce discours.

C'est surtout à bord de ces vapeurs que l'on peut apprécier de quel degré de patience et de résignation est capable l'Américain. Dans un des voyages du *Sonora*, de Panama à San-Francisco, en 1859, comme il y avait beau-

coup plus de personnes embarquées que ne le permettaient les aménagements du navire, un grand nombre de passagers se virent condamnés à coucher sur les tables et les canapés du salon. Pas un ne songeait à se plaindre. Ils attendaient tranquillement dix heures du soir pour commencer un sommeil souvent troublé par les mouvements du navire, et le matin, dès quatre heures, ils quittaient leur lit improvisé pour permettre aux gens de service de nettoyer la salle. Le passage fut assez long et pénible, car la tempête s'en mêla. Tous ces dignes *Yankees* n'en signèrent pas moins un acte public de remerciement que les passagers adressèrent au capitaine pour la bonne direction du navire pendant la bourrasque. Ce calme stoïque des Américains contraste singulièrement avec la mauvaise humeur des passagers étrangers. Ceux-ci, au nombre de quatre ou cinq, font quelquefois plus de bruit par leurs plaintes, leurs cris ou leurs disputes, que tous les Américains du bord réunis. C'est le vin qui est mauvais, l'eau trouble ou point assez fraîche; c'est la glace qui manque, c'est le service qui se fait mal partout. L'Américain au contraire ne réclame rien, et pense que si

l'on ne fait pas mieux, c'est probablement parce qu'on ne peut mieux faire.

On va de San-Francisco à Panama en douze ou quatorze jours, et cette distance est de 3,250 milles marins, soit 4,080 lieues. Les escales ne sont ni nombreuses ni longues. On s'arrête quelquefois sur la côte du Mexique, à Manzanillo, pour prendre des lingots d'argent, et toujours à Acapulco où l'on embarque du charbon et des vivres frais, où l'on prend aussi des passagers. Ces derniers sont souvent des fugitifs de l'un ou l'autre camp des troupes mexicaines. Les révolutions intestines sont passées à l'état chronique au Mexique depuis 1822, et nous en savons quelque chose. La ville d'Acapulco est située dans une délicieuse position, mais la guerre de l'indépendance l'a ruinée, et la fièvre décime la population. C'était, sous la domination espagnole, un port assez commerçant. Aujourd'hui, quand le vapeur jette l'ancre devant Acapulco, des négrillons montés sur des pirogues et des Indiens à moitié nus apparaissent comme par enchantement. Ils offrent au passager des ananas, des oranges, des régimes entiers de bananes, des colliers et des paniers faits de coquillages, enfin toutes les séductions



des tropiques. Les voyageurs peuvent du reste descendre à terre et visiter la ville, en bravant, il est vrai, un coup de soleil. Les maisons sont basses et sans étages, pour résister aux tremblements de terre. Par une fenêtre ou une porte entr'ouverte, on aperçoit souvent, mollement balancée sur son hamac, une brune Mexicaine aux belles épaules, se livrant aux douceurs de la sieste. La ville semble parée pour ce jour-là, et dans la rue principale, comme sur le bord du rivage, des marchands en plein vent établis sur une longue file cherchent à attirer le passager débarqué pour quelques heures. Le bruit du canon annonce le départ comme l'arrivée. Pas de douane, pas de police, aucune visite d'officier mexicain. L'Américain est là comme chez lui; on dirait que le Mexique lui appartient déjà et qu'il n'y souffre que par complaisance la race espagnole.

Lorsqu'on arrive à Panama, c'est mieux encore. A peine le vapeur est-il signalé que la locomotive chauffe, et qu'un train express se prépare. Les Américains ont leur quai où ils abordent, et au coup de sifflet de la locomotive Panama disparaît, à peine aperçu par le voyageur. En moins de quatre heures, on arrive à

Aspinwall, que les Américains persistent à ne pas appeler Colon. Le nom espagnol du grand navigateur qui le premier a touché ces parages a dû faire place au nom du banquier *yankee* qui a créé la ville moderne, et il n'y a plus que les Néo-Grenadins, auxquels appartient encore la ville, qui veulent bien l'appeler de son nom officiel de Colon. A Aspinwall, le chemin de fer arrive jusqu'au quai, où malles et voyageurs s'embarquent à nouveau. Le navire, que le télégraphe a prévenu de Panama, est sous vapeur, et l'on repart sans délai, recueillant quelques nouveaux voyageurs venus des Antilles ou de l'Amérique du Sud. On ne s'arrête plus qu'à La Havane, et l'on fait en huit ou dix jours les 2,200 milles qui séparent Aspinwall de New-York. Comme sur le Pacifique, les *steamers* sont splendides de luxe et de décors, et les dimensions en sont gigantesques, surtout dans les vapeurs de la compagnie Vanderbilt.

Sur tous les *steamers* américains, et quoi qu'on ait pu écrire en France à ce sujet, les appareils à vapeur sont toujours dans de bonnes conditions d'installation et d'entretien; ils doivent avoir été préalablement éprouvés et

autorisés. Néanmoins l'un des vapeurs qui faisait en 1859 le service de San-Francisco à Stockton, le *Bragdon*, jouissait d'une réputation si mauvaise pour l'état de ses chaudières, que peu de passagers s'y embarquaient. Le hasard ayant fait que ce vapeur m'était toujours échoué, je pris des informations, et j'appris des officiers du bord que les chaudières avaient été entièrement changées depuis un an. Ce *steamer*, il faut le dire, avait sauté une première fois avec sa cargaison de voyageurs. Il vivait donc sur sa mauvaise réputation, et sans doute, bien qu'avec des chaudières neuves, il a mis longtemps à se laver, aux yeux du public san-franciscain, de ses méfaits des temps passés. — Le *Bragdon* a-t-il enfin sauté? demandaient encore en 1860 bien des voyageurs californiens, qui semblaient attendre cette épreuve définitive pour reprendre place à bord de ce vapeur.

Le voyage de San-Francisco à Stockton ou à Sacramento est le plus agréable qu'on puisse faire en Californie. En quittant les *wharves* ou quais, on passe devant l'étroit goulet par où pénètrent les eaux du Pacifique, puis on entre dans la baie de San-Pablo, qui fait suite à celle de San-Francisco. On rencontre, sur des îlots

arides, une nuée d'innombrables pélicans, cormorans et autres oiseaux marins. Gorgés de poissons, ils préludent avec un religieux recueillement à leur digestion d'abord, puis à la confection du moderne guano. Quand on les voit là par milliers, couvrant le rocher sur lequel ils se posent de manière à ne laisser aucune place vide, on comprend aisément que tant d'opérateurs à la fois finissent à la longue par déposer une couche appréciable de leurs excréments si précieux.

La baie de San-Pablo est assez éloignée de la pleine mer pour être toujours calme, et l'on se croirait dans un lac de la Suisse. Les petits navires aux blanches voiles que l'on croise à chaque pas, le mont du Diable, que l'on aperçoit à droite, élevant, dans le fond bleu du ciel, son piton isolé jusqu'à près de quatre mille pieds, tout concourt à compléter l'illusion.

En quittant la baie de San-Pablo pour entrer dans la troisième baie, celle de Suisun, on touche d'abord à Mare-Island, arsenal et station navale de la marine fédérale dans le Pacifique, ensuite à Benicia, où sont établis les ateliers de la puissante compagnie maritime *Pacific Mail* et le quartier général de l'armée fédé-

rale en Californie. Benicia, la Venise américaine, et Martinez, cité agricole située en face, gardent comme deux sentinelles l'entrée étroite de la baie de Suisun. C'est dans cette dernière que débouchent, à quarante-cinq milles de San-Francisco, le San-Joaquin aux rives basses et marécageuses, semées de jones, et le Sacramento aux bords verdoyants et fertiles, qui rappellent ceux de la Saône. Stockton sur le San-Joaquin, Sacramento sur le fleuve dont elle a pris le nom, se trouvent chacune à cent trente milles environ de San-Francisco.

A Stockton s'arrête la navigation à vapeur et à voile sur le San-Joaquin ; mais on remonte le Sacramento jusqu'à Colusa et *Red-Bluffs*, tout à fait dans le nord, sur plus de cent soixante milles de longueur. On entre aussi dans la rivière Yuba jusqu'à Marysville, à près de cinquante-cinq milles de Sacramento. C'est, on le voit, un assez grand développement de navigation fluviale, si l'on part surtout de l'embouchure des fleuves Sacramento et San-Joaquin. Ce qui doit le plus étonner toutefois, c'est la hardiesse même de cette navigation, qui devient surprenante, pour ne pas dire plus, quand on a dépassé la ville de Sacramento. J'ai descendu

en 1859 aux premiers jours d'octobre, c'est-à-dire à l'époque des plus basses eaux en Californie, le Feather-River et le Sacramento, en partant de Marysville. On mettait six ou sept heures pour faire les cinquante-cinq milles qui par eau séparent Marysville de Sacramento. Le vapeur était un bateau plat et léger. Il jaugeait tout juste assez d'eau pour ne pas toucher le fond de la rivière, dont, en certains parages, un pied à peine le séparait. En d'autres points, des bancs de sable mis à découvert forçaient le navire à se tenir soigneusement dans le chenal. L'eau était sale et boueuse, et le fond s'exhausait tous les jours par la décharge de tous les canaux des *placers*. Une déviation de quelques mètres du fil de l'eau, ligne mathématique dans ce cas, aurait suffi pour faire échouer le navire ; mais les Américains ont, en fait de navigation, le coup-d'œil le plus sûr et le sang-froid le plus étonnant qu'on puisse voir. Monté dans cette cahute élevée qui domine l'avant du navire, le timonnier, impassible à la barre, mesurait de l'œil le sillage à tracer : le vapeur approchait quelquefois du bord des rives jusqu'à les toucher ; mais aucun accident n'arriva.

On ne saurait passer sous silence, quand on s'occupe de la navigation en Californie, les merveilles que les *clippers* américains ont réalisées sur le Pacifique. Ces immenses navires, aux formes élégantes et sveltes, portant plusieurs milliers de tonneaux, font souvent en moins de cent jours la traversée de San-Francisco à New-York et à Boston. Comme on compte environ 20,000 milles marins de route par le cap Horn, c'est pour cent jours une marche moyenne de 200 milles en vingt-quatre heures ; or l'on sait que le mille marin est égal à 1,852 mètres et que deux de ces milles font à peu près une lieue terrestre. Beaucoup de bons bateaux à vapeur ne vont pas plus vite que les *clippers*. Il est vrai que les vents alizés et les courans sous-marins interviennent ici d'une manière favorable, car les *clippers* suivent tous la marche qui leur a été indiquée dans le livre-guide du commandant Maury, directeur de l'observatoire de Washington avant la guerre des Etats-Unis. On connaît les belles études de cet illustre marin sur les courants de l'atmosphère et de la mer. Auparavant il fallait six mois pour aller des Etats-Unis à San-Francisco par le cap Horn ; aujourd'hui, grâce au commandant

Maury, la route peut être raccourcie de moitié, et l'on se demande pourquoi nos navires marchands, partis du Havre, de Nantes, de Bordeaux ou de Marseille, mettent encore cent quatre-vingts jours et plus pour atteindre San-Francisco. Des navigateurs des colonies espagnoles sur le Pacifique m'ont assuré que, dans leur course au cabotage, ils avaient vu souvent apparaître et disparaître en quelques heures à l'horizon plusieurs de ces *clippers* américains naviguant à toutes voiles. Il résulte des livres de loch que certains de ces bâtiments atteignent parfois la marche miraculeuse de seize ou dix-huit milles à l'heure, qu'aucun *steamer* n'a encore dépassée. Le développement de voilure est incroyable sur le *clipper*, et il n'est pas de plus beau spectacle en mer que celui d'un de ces immenses navires, les quatre mâts blanchis par les voiles, fendant les flots avec une rapidité qui atteint quelquefois jusqu'à 32 kilomètres à l'heure, vitesse moyenne d'un train de marchandises sur les voies ferrées. Les deux plus beaux voyages de *clippers* américains qu'on ait cités dans cette course sur les deux Océans sont ceux du *Great Republic* et du *Flying Cloud* en 1854. Partis de New-York,



ils arrivèrent à San-Francisco , le premier en quatre-vingt-sept jours, le second en quatre-vingt-neuf, après avoir fait des journées de 375 milles, soit en moyenne 46 milles à l'heure.

Les voies de communication par terre n'ont pas été plus négligées en Californie que les voies navigables, et la jeune colonie américaine compte déjà plus d'un chemin de fer. Le plus fréquenté est celui de Sacramento à Folsom, côtoyant la rivière Américaine. De Folsom partent toutes les diligences pour le nord de la Californie. On a calculé que près de cent mille passagers sont chaque année transportés sur le chemin de fer de Folsom. Parmi les voies ferrées qui sont en construction se présente au premier rang la grande ligne transcontinentale entre la station d'Omaha sur le Missouri et l'Océan Pacifique. Un projet définitif a été étudié sous la surveillance du département de la guerre à Washington. La distance à franchir est environ de 2,000 milles américains ou 800 lieues. Sur le tiers ou le quart de cette distance existent des terres arables. Le coût total de l'établissement de la voie, d'après les devis, ne dépasserait pas la somme de 750 millions

de francs. Cette somme n'a rien d'exagéré, et il faut même la simplicité, la promptitude et l'économie que les Américains apportent dans tous leurs grands travaux pour ne pas atteindre un total beaucoup plus élevé. Le parcours est en effet non-seulement très étendu, mais parfois très difficile; le bois et l'eau manquent ensemble sur quelques points. La rivalité et l'opposition jalouse des états du sud avaient seules empêché jusqu'à ce jour l'établissement de cette immense route ferrée, qui sera sans contredit l'une des plus grandes merveilles de ce siècle.

On voyage sur les chemins de fer californiens dans les mêmes conditions de confortable qu'on retrouve sur tous les *railways* de l'Union. Quelques-unes des dispositions propres aux chemins de fer américains méritent d'être signalées comme parfaitement applicables en Europe. D'immenses wagons, qui peuvent contenir chacun cinquante voyageurs, communiquent l'un avec l'autre. Chaque banquette, en osier et à claire-voie, occupe deux sièges, et l'on peut aller en avant ou en arrière, à volonté, en faisant basculer le dossier, mobile autour d'une charnière horizontale. Au milieu

du véhicule règne un passage qui sert de promenade. Un homme le parcourt sans cesse, vendant des livres, des journaux et des fruits. Un poêle en hiver chauffe la voiture; en été, un bidon rempli d'eau et un verre permettent aux voyageurs de se désaltérer sans descendre. Faut-il ajouter qu'on n'a pas même oublié... le *water-closet*? Le conducteur surveille les wagons, et peut, au moyen d'un cordon qui règne sur toute la longueur du train, prévenir le mécanicien qui dirige la locomotive. Pour n'être point dérangé par le contrôle des billets, chaque voyageur met son *ticket* en évidence en le fixant autour de son chapeau.

On fait ainsi presque sans fatigue de très longs voyages, d'une durée quelquefois de plusieurs jours. Seuls, les nègres et les Chinois sont sacrifiés sur les *railways* comme ailleurs. On leur assigne en Californie, suivant la coutume américaine, un caisson à part où, alignés sur des bancs de bois, ils jouissent du seul droit qu'on leur concède, d'attendre que le voyage soit au plus tôt terminé.

Les routes de terre en Californie sont loin d'être aussi commodes que les chemins de fer. A peine tracées, elles ne sont nivelées que sur

les points où la nature a laissé à l'homme tout seul le soin de se ménager un passage, comme dans la traversée des montagnes ou le passage des rivières. Il en résulte que ces routes condamnent le voyageur à l'une des plus rudes épreuves auxquelles il puisse être soumis. Ce n'est pas que la voiture ne soit bonne. Fait comme ces énormes véhicules, style Louis XIV ou Louis XV, que l'on voit représentés sur nos anciennes gravures, le *stage*, — ainsi l'appellent les Américains, — est suspendu avec soin sur des ressorts en acier malléable. Neuf places occupent l'intérieur, toutes égales pour le prix : trois en avant, trois en arrière, trois au milieu. Les places d'avant sont généralement réservées aux dames. Les places du milieu sont peut-être les meilleures, bien qu'on n'y soit soutenu sur son siège que par une bretelle de cuir qui va transversalement d'une portière à l'autre, et qui prend le voyageur par le dos. Inutile de dire que les mœurs démocratiques des États-Unis ne permettent pas l'usage du coupé ni de la rotonde. Quelques sièges, pour ceux qui ne craignent pas les coups de soleil, sont réservés sur l'impériale de la voiture, à côté du conducteur. Là se placent, avec une partie des colis,

les voyageurs curieux d'observer le paysage. Les Chinois occupent aussi ce poste, car on ne les souffrirait guère dans l'intérieur.

Le véhicule est parfaitement rembourré. Sur les panneaux de l'intérieur est déployé un luxe de peintures dont l'étranger demeure surpris. Le plafond et les portières sont tapissés de tableaux aux couleurs vives, représentant de belles campagnes ou des nymphes très décolletées. Le postillon est l'automédon le plus habile que les deux mondes puissent offrir. Imperturbablement fixé sur son siège, il conduit à grandes guides les quatre ou les six bucéphales confiés à sa main assurée. A chaque poste on relaie, et les voyageurs descendent un instant pour échapper à la poussière intolérable de la route, à la chaleur plus insupportable encore de l'intérieur. On fait de cette façon de 12 à 14 kilomètres à l'heure, soit plus de trois lieues. Les voyageurs ne se ressentent que trop de la manière rapide dont on avance. Les cahots les plus violents lancent les infortunés novices au plafond du véhicule, et ils retombent ensuite sur leur siège lourdement.

Dans les pays montagneux, le coche est remplacé par ce qu'on appelle un *wagon*. C'est une

vraie charrette non suspendue, et sur les côtés de laquelle tombent des portières de cuir noirci, pour garantir l'intérieur de la poussière et du soleil. Le voyageur est moulu, il est brisé après une ou deux heures. Les femmes ne pourraient sans danger aborder ces véhicules. Quant au postillon californien, que ce soit en coche ou en wagon, il ne sent rien, il va toujours du même train. A chaque relai, il descend prestement ouvrir la portière aux voyageurs, leur criant le lieu de l'arrivée ou le changement de voiture. Il remue, charge et décharge les malles, attelle et dételle les chevaux, car il n'y a aucun conducteur avec lui; il s'arrête le moins possible et repart du même train. Ne lui donnez aucune bonne-main, aucun pourboire en argent, il se fâcherait: il est votre égal; offrez-lui seulement un verre de *brandy*, il acceptera toujours et de bon cœur, et il boira à votre santé avec tout le respect et les formes qu'apportent les Américains dans cet acte important.

Mais on arrive à une station principale, on va descendre pour dîner. Pendant que les dames se dirigent vers un élégant salon de repos qui leur est réservé, tous les hommes se rendent,

avant d'aller à table, à un cabinet de toilette où quelques lavabos en fer-blanc se prélassent sur un évier. Une glace modeste est pendue au mur. Un peigne, retenu par une ficelle, pour que tous s'en servent sans que personne l'emporte, lui tient compagnie. On assure que, dans certaines stations, une brosse à dents commune complète ce mobilier. Un peu plus loin tourne autour d'un rouleau une serviette sans fin, où chacun vient s'essuyer le visage. Sur une chaise sont des brosses pour les habits et les souliers.

Quand l'Américain a de son mieux réparé les désordres du voyage, il passe à la buvette. Il s'y met en complet appétit par un verre d'absinthe ou de *sherry*, en attendant que le son de la cloche appelle les convives à table. Là, comme dans le coche, aucune distinction n'existe, aucune place n'est réservée. Tous, pourvu qu'ils aient la peau blanche, touristes, ingénieurs, mineurs, charretiers, rouliers, marchands, fonctionnaires publics, fussent-ils du plus haut comme du plus infime grade, prennent une même place comme une même part à ce festin; mais si l'égalité la plus complète y règne, le silence le plus profond, la décence la

plus respectueuse s'y font aussi remarquer. Qui que vous soyez, placez-vous sans difficulté à table ; asseyez-vous sans regret auprès de ces hommes en apparence si grossiers : vous n'aurez pas à vous en repentir. Ils mettront peut-être les coudes sur la nappe, et mangeront tout sans serviette et dans le même plat, en moins de dix minutes ; mais vous n'entendrez aucune parole incongrue, aucune dispute inconvenante. Le dîner fini, ils passeront sans bruit à la buvette pour payer leur écot, ingurgiter quelque spiritueux et allumer leur cigare en silence, en attendant le nouveau départ du coche, promptement attelé.

Les routes qui sillonnent la Californie ont été ouvertes sans beaucoup de frais ; aucun cantonnier n'y est chargé d'un entretien régulier, et tous les travaux d'art qu'on y observe, ponts ou viaducs, tranchées ou murs de soutènement, ont été faits le plus simplement et le plus vite possible, suivant la coutume des ingénieurs américains. Quelques routes, construites par les particuliers eux-mêmes, sont munies de barrières où l'on acquitte un péage, comme en Angleterre. Ceux qui les ont établies peuvent de la sorte se rembourser de leurs frais,



et c'est ainsi que la Californie a pu jouir en peu d'années d'un véritable réseau de routes. Les parcours journaliers s'accomplissent régulièrement jusqu'aux distances les plus reculées; quels que soient le temps, la saison et la longueur du trajet, les diligences partent et arrivent à l'heure.

Ce n'est pas là ce qu'il faut encore le plus admirer. Une route de terre, à travers la Sierra-Nevada et les Montagnes-Rocheuses, réunit San-Francisco à Saint-Louis et à Memphis sur le Mississipi, et de là, par cet immense développement de chemins de fer que les Américains seuls possèdent, à toutes les villes de l'Union, à tous les ports sur l'Atlantique. Deux fois par semaine, des diligences partent de San-Francisco pour Saint-Louis ou Memphis, et en arrivent. Elles ne mettent en moyenne que vingt-deux jours (terme légal vingt-cinq jours) pour accomplir ce long voyage de près de neuf cents lieues. C'est la plus longue distance peut-être qu'une voiture ait jamais parcourue; dans tous les cas, c'était dans le principe la plus difficile et la plus périlleuse, puisque la route venait d'être simplement explorée. Le premier de ces voyages, regardé en

Californie et dans toute l'Union comme un événement, fut officiellement accueilli à San-Francisco par un salut de cent un coups de canon, et la joie populaire, ne connaissant plus de limites, acclama comme un véritable triomphateur l'heureux postillon qui le premier avait franchi ce trajet. Six chevaux frais furent attelés à la diligence, et elle dut parcourir, tantôt au pas, tantôt au trot ou au galop, les diverses rues de la ville. Ceci, ne l'oublions pas, se passait en 1857, c'est-à-dire huit ans à peine après la découverte de l'or.

Le service dont on vient de parler est celui de la *Great overland Mail*, ou grande malle de terre. C'est par là que la plupart des négociants de San-Francisco envoient à New-York ou en Europe le double de leur correspondance, prévoyant le cas où l'original se perdrait avec la malle maritime. La grande malle de terre emporte ainsi à chaque départ plusieurs milliers de lettres. En 1860, pour maintenir ce service, la poste lui a même confié le transport exclusif de ses paquets. Les lettres ont alors atteint jusqu'au nombre de quinze ou dix-huit mille, et se sont maintenues dans une moyenne de huit ou dix mille à chaque départ, répété

deux fois par semaine. C'est encore par la malle *overland* que beaucoup de lettres et de journaux des Etats-Unis et d'Europe arrivent en Californie et devancent la malle maritime, qui en 1859 ne partait que deux fois par mois. Le télégraphe signale les principales nouvelles apportées par la malle de terre dès son entrée en Californie, au moins trente-six heures avant qu'elle n'arrive à San-Francisco. En quittant le Mississipi, la malle a également reçu les dépêches pendant les trois premiers jours qui suivent son départ, et il n'est pas rare de cette façon qu'un événement qui s'est passé à Londres ou à Paris soit connu à San-Francisco moins d'un mois après.

Beaucoup de voyageurs préfèrent la malle de terre à la voie de mer, malgré les incommodités de la voiture et les attaques imminentes des Indiens du désert. Le voyage est des plus fatigants ; on marche jour et nuit, et l'on ne s'arrête dans les stations échelonnées sur la route que le temps strictement nécessaire. L'eau manque sur une certaine longueur du parcours, et il faut l'emporter avec soi, ainsi que la nourriture des chevaux.

La *Great overland Mail* n'est pas la seule

entreprise de ce genre : en 1859, on comptait aussi la *Central overland Mail*, qui, chaque semaine, partait de Placerville, au pied de la *sierra*, dans le comté d'Eldorado. Elle se dirigeait d'abord vers le Lac-Salé, où les mormons polygames, ces curieux et étranges sectaires, ont établi leur campement, et de là vers Saint-Joseph, au bord du Missouri. Cette voie semble dès aujourd'hui destinée à devenir la principale, c'est celle que les émigrants qui arrivent par terre suivent maintenant de préférence, celle aussi vers laquelle se porte la population. Les mormons d'abord, ensuite les mineurs de Washoe, se sont naturellement trouvés sur le parcours qu'elle suit. En 1860, un entrepreneur offrait au gouvernement fédéral de n'employer pas plus de vingt jours sur cette voie pour le transport des lettres et des voyageurs, de Placerville à Saint-Joseph ou à Saint-Louis.

Parmi les services de terre, il faut encore nommer le *San-Antonio and San-Diego Mail*, qui partait tous les quinze jours du sud de la Californie pour la Nouvelle-Orléans, il y a quelques années. Cette dernière route est très dangereuse, et les attaques sauvages des Indiens Apaches ont souvent mis les voyageurs

en péril. Un quatrième service a dû être aussi organisé, celui de *Independence and Santa-Fe Mail*, qui va de Stockton à Santa-Fe (Nouveau-Mexique), et de là par l'Arkansas à Independence, sur le Missouri.

Il n'y a sans doute aucun pays au monde, pas même la Russie, qui puisse présenter un état aussi imposant de messageries de terre, et cependant les Américains sont loin de s'en tenir là. Un journal de Californie annonçait, au mois d'août 1860, qu'un service quotidien entre San-Francisco et Portland, dans l'Oregon, venait d'être établi par terre. La distance n'est pas moindre de 800 milles; mais ce qui dépasse toute imagination, c'est le service du *poney*, organisé vers cette même époque. Le *poney* est une estafette à cheval chargée d'apporter les lettres à travers les immenses solitudes qui séparent encore le Mississipi du Pacifique. En temps régulier, le trajet se fait en dix ou douze jours de Saint-Louis à San-Francisco. Une fois le pauvre poney arriva sans selle et sans cavalier. Les Indiens avaient massacré l'estafette, lacéré les dépêches et s'étaient emparés de la selle. « Il n'importe, dirent les *Yankees*, *never mind*, il ne faut pas s'arrêter

en si bonne voie, » et quelques braves volontaires de Californie coururent châtier les Indiens. Quelques jours après, de courageux postillons reprenaient la route du Mississipi, bravant les hordes sauvages des peaux rouges. *Le go ahead* des Américains a-t-il jamais reçu une plus saisissante application ?

En 1860, on avait calculé que, par le service du poney, on pouvait franchir en cinq jours la distance entre l'extrême limite télégraphique des états de l'est et la même limite télégraphique de la Californie. Ces limites étaient alors pour les états de l'est Fort-Kearny et du côté du Pacifique Fort-Churchill, dans l'Utah, au-delà de la limite est de la Californie. La distance entre les deux stations extrêmes était de seize cents milles ou six cent cinquante lieues. C'est cette distance que le poney franchissait d'ordinaire en dix jours, faisant en moyenne 40 kilomètres à l'heure. Cheval et cavalier, comme bien on pense, se renouvelaient à chaque station. C'est cette même distance que le poney, doublant sa vitesse et trottant jour et nuit, galopant au besoin, pouvait franchir en cinq jours. Une dépêche pouvait donc être reçue en six jours de New-York à San-Fran-

cisco, et un télégramme de deux cents mots, lancé à travers les déserts, arriver de l'Atlantique sur le Pacifique au prix de 5 dollars ou 25 francs. Toutes ces merveilles, que l'esprit a peine à comprendre, furent réalisées. Non-seulement le poney arriva le 12 novembre 1860 à San-Francisco, apportant des nouvelles d'Europe du 24 octobre, c'est-à-dire vieilles à peine de vingt et un jours, mais encore, à la suite de la grande élection présidentielle du 6 novembre, le poney franchit en six jours l'espace qui séparait les deux limites télégraphiques extrêmes des États-Unis entre les deux Océans. L'état de Californie, éloigné de Washington de plus de douze cents lieues par terre, put connaître ainsi le nom de l'heureux élu, Lincoln, six jours seulement après le dépouillement des votes.

Les émigrants pauvres viennent encore à pied des derniers états de l'ouest en Californie. Ils partent avec d'énormes wagons, où ils chargent leurs vivres et leurs bagages, et suivent à peu près la même route que la malle de terre. La caravane se réunit à Independence ou à Saint-Joseph, centres de population avancés de l'état de Missouri. Des familles entières se

groupent autour des wagons de voyage, qui vont les entraîner dans le *far west*. Là s'étendent ces immenses prairies, ces plaines sans fin, au milieu desquelles s'élèvent quelques forêts vierges impénétrables. La hache inflexible du pionnier, qui abat les arbres pour défricher le sol, est le seul bruit qui trouble le calme profond de ces asiles. Quelquefois des déserts arides succèdent aux prairies et aux bois. Le courageux colon américain, toujours en avant, quelques hardis trappeurs canadiens, enfin des hordes nomades d'Indiens armés de flèches, sont les seuls êtres humains que l'on rencontre çà et là. Des troupeaux d'antilopes et des bisons viennent aussi par moments interrompre la monotonie du paysage.

Les émigrants mettent souvent plus de deux mois pour rejoindre le pied des Montagnes-Rocheuses, et de là encore deux mois au moins pour arriver en Californie. La distance totale qu'ils ont ainsi à parcourir est d'environ huit cent cinquante lieues. Souvent des maladies contagieuses déciment la caravane en marche. Quelquefois l'herbe manque pour le bétail, et la route se transforme en un immense ossuaire. En 1851, sur 80,000 émigrants arrivant à pied



en Californie, près de 50,000 restèrent sur le versant oriental des Montagnes-Rocheuses, tués par la famine et la fièvre typhoïde. L'absence de pâturages fut seule cause de cet épouvantable désastre.

Si les froids sont précoces, les tourmentes et les neiges peuvent aussi surprendre en chemin les courageux marcheurs, et les ensevelir à jamais dans ces Alpes qui n'ont pas leur Saint-Bernard. La famine elle-même étend parfois ses ravages au milieu du convoi, qui court un autre péril, celui de succomber dans quelque rencontre aux fréquentes attaques des Indiens. Malgré tant de dangers, le nombre des immigrants qui arrivent chaque année en Californie à pied, par les plaines, a toujours été très considérable. En 1854, ce nombre était de plus de 60,000; en 1857, il était encore de 12,500. En 1861 il ne dépassait pas 8,000; mais on comprend que l'immigration californienne a dû diminuer chaque année, à mesure que les premiers accès de la fièvre de l'or se sont calmés pour faire place à une situation normale.

Les wagons, ces immenses voitures qu'emploient les immigrants, servent aussi en Cali-

fornie à porter les marchandises sur toutes les routes carrossables. Véritables arches de Noé, on les rencontre sur les grands chemins en files souvent nombreuses, et traînées par six ou huit paires de mules. Ces énormes magasins roulants portent jusqu'à 6 et 8,000 kilogrammes de marchandises, et vont sur les principaux centres de population des mines déposer dans les *stores* ou entrepôts des trafiquants une partie des richesses que le commerce du monde entier apporte à San-Francisco. Ce sont des vins, du riz, de la poudre, des vêtements, des outils, en un mot tout ce qui intéresse la consommation du mineur.

On compte aujourd'hui en Californie au moins 6,000 kilomètres de routes de terre. Près de 400 bureaux de poste sont établis sur ce parcours; mais le transport des dépêches est libre, pourvu que l'on paie préalablement à l'état le port de la lettre. Des services de postes particuliers, connus sous le nom d'*express*, se sont formés pour porter jusqu'à domicile les lettres, valeurs et paquets. La poste de l'état oblige au contraire les destinataires à venir les réclamer et les prendre chez elle. Deux de ces services d'*express*, dirigés par les

puissantes maisons de banque Wells Fargo et Freeman, font d'immenses affaires, et c'est en définitive une poste fonctionnant à côté de l'administration elle-même. Ces maisons ont des agents dans toute la Californie, l'Oregon, sur la côte du Mexique, dans l'isthme de Panama, tous les États-Unis, et même à Londres et à Paris. Un employé spécial accompagne, à chaque départ de diligence et de *steamer*, les dépêches et les valeurs confiées à sa maison. Les frais que prélèvent les compagnies d'*express* sont assez élevés, à cause de la responsabilité qu'elles assument, et elles vendent pour la Californie, au prix de 50 centimes, les enveloppes de lettres officielles, où le timbre-poste imprimé porte, autour de la vénérable tête de Washington, ces mots en grosses lettres : *three cents*, trois sous (1).

Le service des postes n'est pas un des moins curieux établissements de la Californie. C'est lui qui, favorisant la propagation des idées, emporte dans toutes les directions, et au plus bas prix, des montagnes de brochures et de journaux destinés aux *steamers* qui se rendent

(1) Le dollar américain qui vaut au pair 5 fr. 30 se divise en cent parties ou *cents*, dont chacune est à peu près égale à l'un de nos sous.

en Europe ou sur divers points de l'Amérique. Les sacs de cuir contenant lettres et paquets occupent souvent plus de place que tous les bagages de huit ou neuf cents passagers. A la poste de San-Francisco, il y a des agents spéciaux pour les lettres françaises, allemandes, espagnoles et chinoises. Dans l'intérieur de la Californie, le même bureau de poste fait quelquefois les trois services, le service public de l'état et le service privé des deux principales compagnies d'*express*. On met littéralement les lettres au pillage à leur arrivée. Elles sont étalées sur une table, et passent, avec les journaux, sous les yeux et dans les mains de tous les oisifs que la venue du courrier amène chaque fois. Les Chinois, avec leurs signes hiéroglyphiques, doivent indiquer aussi, pour l'intérieur, la suscription en lettres connues, c'est-à-dire en anglais, au moins pour le nom du bureau de poste. Immobiles dans leurs vieilles habitudes, ils emploient toujours leur papier de riz, et tracent leurs lettres avec un pinceau. Cependant ils plient leurs missives, et consentent même à les mettre sous enveloppe. Dans le pillage qui accueille les lettres à leur distribution, ils se retrouvent comme ils peu-

vent. Le directeur bienveillant laisse à la bonne foi souvent douteuse de *John-le-chinois* le soin de respecter les lettres adressées à ses compatriotes.

A ses routes, ses chemins de fer, sa navigation à vapeur et à voiles, son service postal, la Californie ne pouvait manquer d'ajouter la télégraphie électrique. Ce service est des mieux établis. Il y a trois lignes qui desservent une longueur totale de plus de 2,000 kilomètres, y compris les embranchements. Ces lignes mettent San-Francisco en communication avec toutes les villes de l'Etat et même avec de simples camps de mineurs. De plus, depuis 1862 la communication télégraphique est complète entre les états de l'est et la Californie. Cette communication, depuis longtemps désirée, a singulièrement amélioré la situation commerciale de la place de San-Francisco, jusque-là trop isolée de toutes les autres places des États-Unis. Espérons que l'achèvement de cette grande ligne télégraphique n'aura précédé que de peu de temps l'établissement du chemin de fer inter-océanique. Cette immense voie ferrée ouvrira pour le nouvel état américain une ère de prospérité encore plus remarquable que

celle qu'il traverse, et formera comme un trait d'union entre les deux Océans où se fait tout le commerce du monde, entre l'Atlantique et le Pacifique.

#### IV. — LE PROGRÈS MATÉRIEL ET LE MOUVEMENT MORAL.

Résultats de l'initiative individuelle et de l'esprit d'association. — Concessions minières. — Industries diverses. — Exploitations forestières et agricoles. — Instruction publique. — Sociétés savantes. — Eglises. — Loges maçonniques et autres associations. — L'avenir de la Californie.

Quand on recherche les causes des progrès de tout genre accomplis en si peu de temps en Californie, on est porté à les attribuer tout d'abord à ce courage et à cette mâle vigueur dont les citoyens des États-Unis font preuve en toute circonstance ; mais on ne saurait nier que ce développement de civilisation, cet essor rapide vers le bien-être, ne soient dus aussi au régime d'initiative individuelle adopté par la démocratie américaine. Nulle part mieux que dans le travail des mines on n'a une preuve plus évidente des progrès auxquels peut atteindre la force personnelle et libre du citoyen, et

il sera curieux d'opposer ce qu'une organisation des plus libérales a permis d'obtenir en Californie à ce qui existe en d'autres pays mieux réglementés.

On nomme *claim* la portion d'un gîte métallifère dont tout mineur californien a droit de s'emparer, si elle est libre ou inexploitée. C'est la concession que l'état accorde au mineur, et le *claim* devient, par le simple fait de la prise de possession, une véritable propriété. Cette propriété est transmissible par location ou vente comme tous les biens immeubles, et l'obtention n'en est sujette à aucune demande, à aucune formalité administrative. Le premier venu, pourvu qu'il ne soit pas de race de couleur, c'est-à-dire qu'aucune goutte de sang indien, nègre ou chinois ne coule dans ses veines, a le droit de s'emparer d'une portion de *placer* qui n'a pas encore été travaillée, ou qui ne l'est point depuis un délai fixé. Il a droit à une certaine étendue, mesurée en pieds, sur la longueur du dépôt aurifère, et il occupe de plus toute la largeur du gisement sur cette étendue. La longueur accordée par la loi varie suivant les comtés, car l'état reconnaît aux corporations de mineurs le droit de faire des

règlements qui ont force de loi dans leur comté. Dans le comté de Mariposa, un mineur peut occuper, sur un dépôt d'alluvion, cent cinquante pieds, soit 45 mètres; c'est par conséquent trois cents pieds, ou 90 mètres, pour deux mineurs travaillant ensemble. Comme aucun agent du comté n'est là pour vérifier les mesures, il va sans dire que, dans la plupart des cas, les mineurs, pour fixer les limites de leurs *claims*, se servent de pieds facultatifs dont seuls ils possèdent l'étalon. Ce que l'on vient de dire pour les *placers* s'applique aussi aux mines proprement dites. La propriété s'en obtient de la même façon et sans plus de formalités; seulement, pour une veine aurifère, la longueur concédée est le double de celle accordée sur les *placers*. Ainsi on donne, dans le comté de Mariposa, sur un filon à exploiter, une longueur de trois cents pieds par mineur, et cette longueur est mesurée sur la direction du filon. Le double, ou six cents pieds, est accordé à l'*inventeur*, c'est-à-dire à celui qui le premier a découvert la mine.

Les formalités à remplir pour entrer en possession d'un gîte aurifère quelconque sont des plus simples. On fixe sur un arbre ou sur un



piquet en terre une sorte d'affiche, où l'on annonce au public qu'à partir de ce point jusqu'à un point correspondant, à 150 ou 300 pieds du premier, suivant qu'il s'agit d'un *placer* ou d'un filon, et à autant de fois 150 ou 300 pieds qu'il y a de signataires, tels et tels se proposent d'entreprendre une exploitation. On attend deux ou trois jours, et, si aucune réclamation ne se produit, le travail commence immédiatement. Cette exploitation doit dès lors marcher sans interruption sous peine de déchéance. Le seul délai de chômage accordé par la loi est, dans le comté de Mariposa, d'un mois pour les mines et de cinq jours pour les *placers*. On élude ce délai si court en laissant des outils dans les chantiers, comme une pelle ou un pic; mais souvent des chercheurs de mines ou de *placers*, flairant les occasions, viennent, sous le nom de *jumpers* (sauteurs), s'installer sur les travaux abandonnés.

C'est la simplicité de ces formalités qui a créé la grande exploitation californienne et amené le travail des *placers* et des mines à un degré de prospérité inconnu à la vieille Europe. En France et dans presque tous les pays de

l'ancien continent qui ont adopté notre code des mines, il n'est pas rare de voir une demande en concession n'aboutir qu'après un délai de plusieurs années, quelquefois de huit ou dix ans. Dans l'intervalle, le demandeur dépense souvent beaucoup d'argent et perd un temps considérable en démarches sans nombre, depuis les visites aux ingénieurs et au préfet de son département jusqu'à celles qu'il lui faut faire à Paris, s'il veut réussir, aux divers membres du conseil des mines, du conseil d'état, au ministre des travaux publics. Encore n'est-il pas sûr de l'emporter, et jusqu'au dernier jour, avec la publicité que donne le gouvernement à ces sortes d'affaires, avec la concurrence qu'il semble appeler à tout prix, un rival plus heureux que le premier demandeur, et qui souvent aura attendu la dernière heure, peut obtenir la concession. De là le dégoût et l'inaction de beaucoup de nos industriels, le juste effroi qui s'empare d'eux à l'idée d'une demande en concession de mines. De là l'exploitation restreinte aux seuls gîtes déjà concédés et le peu d'empressement que l'on témoigne en France pour les recherches sérieuses de mines. Aussi en bien des points, de

l'aveu même des hommes les plus expérimentés, nos richesses minérales sont-elles à peine connues, et des filons qui ont été, il y a des siècles, attaqués avec beaucoup d'ardeur, restent complètement abandonnés. On voit aussi des concessionnaires ne point exploiter leurs mines pour une raison ou pour une autre, et l'état, fermant les yeux, ne pas les déposséder. Le public est ainsi privé d'une richesse qui appartient à tous. De pareils faits ne sauraient se produire en Californie, sous l'empire des principes d'équité naturelle qui ont jusqu'ici inspiré la loi des mines de ce pays.

Veut-on continuer ce parallèle entre le régime industriel libre des états américains et notre régime coercitif ou tout au moins centralisateur : la Californie nous offrira d'autres contrastes. Le premier mineur venu a le droit d'établir une machine à vapeur, une roue hydraulique ; ni demande ni autorisation préalables ne sont nécessaires, excepté dans les villes, où les conseils municipaux ont établi des règlements contre les ateliers insalubres, dangereux ou incommodes ; mais ces règlements mêmes n'équivalent pas, comme dans certains cas en France, à une véritable prohibi-

tion, et grâce à la liberté avec laquelle les divers mécanismes, ces grands moteurs de l'industrie, peuvent être installés en Californie, il y a dans cet état autant de roues hydrauliques que dans bon nombre de nos départements de France réunis, et dans tous les cas, beaucoup plus de machines à vapeur dans les seuls moulins à quartz (pour l'amalgamation du minerai d'or), moulins à blé et scieries de bois, qu'il n'y en a dans plusieurs de nos départements les plus industriels, si l'on en excepte deux, tout à fait privilégiés, le Nord et la Seine : encore le pouvoir en chevaux est-il supérieur en Californie (1). Les machines

(1) Une liste authentique dressée le 1<sup>er</sup> novembre 1858 indique qu'il y avait déjà à cette époque en Californie :

|                    |            |  |
|--------------------|------------|--|
| Moulins à quartz.  | 272,       | dont 153 mus par l'eau et 119 par la vapeur. |
| Moulins à blé. . . | 135, — 73  | — 62 —                                       |
| Scieries de bois . | 388, — 210 | — 178 —                                      |

Nombre d'établiss<sup>mts</sup>. 795, dont 436 mus par l'eau et 359 par la vapeur.

Comme quelques-uns des établissements mus par la vapeur emploient plus d'une machine, on admettra avec nous que c'est au moins 400 machines à vapeur qu'il faut compter. En estimant à 25 chevaux seulement la force moyenne par machine, c'est une force totale de 10,000 chevaux. En 1858 la même force n'était pour le département de la Seine que de 12,000 chevaux, et pour celui du Nord de 24,600 ; on dépasserait ce nombre, si l'on comptait en Californie la force en chevaux des machines fixes de toutes les fabriques, usines et manufactures.

n'y sont pas visitées par les ingénieurs du gouvernement, et elles sont cependant aussi bien installées, aussi bien tenues qu'en tout autre pays. Les cas d'explosion, quoi qu'on en ait dit, ne sont pas plus fréquents qu'ailleurs, et sont même peut-être plus rares à cause de l'habileté plus grande des chauffeurs et des mécaniciens. Les chaudières sont éprouvées aux États-Unis, comme en France, avant d'être mises en marche, et il serait bien difficile de citer un cas d'explosion dans les usines ou les mines de Californie. Pour les bouilleurs des bateaux à vapeur, s'il faut excepter les deux *steamers* de la navigation fluviale qui, en 1852, sautèrent, au moment de leur départ, dans la baie de San-Francisco, on peut répondre aussi que la compagnie maritime, qui entretient toute une flotte de bateaux à vapeur sur le Pacifique, n'a eu, depuis 1849 jusqu'à ce jour, aucun accident à regretter, non-seulement par explosion, mais même par collisions ou rencontres. Quelques-uns de ses navires ont fait cependant plus de trois cents voyages.

Ce que l'on a dit des machines à vapeur s'applique aussi aux roues hydrauliques. Établies sur des rivières d'un débit souvent limité,

elles fonctionnent de la façon la plus convenable, sans l'assistance d'aucun corps des ponts et chaussées. Enfin les canaux, qui occupent en Californie une étendue de plus de 12,000 kilomètres, des ponts de tous genres, des aqueducs, de gigantesques siphons, tout un vaste ensemble de travaux publics, se sont établis sans le concours de ce qu'on appelle en France l'administration. Le travail libre et indépendant des seuls citoyens a tout créé, et certes le naissant état, avec un gouvernement centralisateur, n'aurait pas atteint un tel degré de prospérité.

Il en est de même pour l'exploitation des forêts. Les bois, dans toute la Californie, sauf les parties concédées ou vendues à des particuliers, appartiennent encore à l'état; mais chacun a le droit de les exploiter librement. Il en résulte une activité surprenante, un mouvement inusité. Sur les plateaux boisés même les plus élevés, au milieu des cèdres, des mélèzes et des sapins, on trouve des scieries en marche dont les produits se répandent ensuite par tout le Pacifique comme bois de construction, de charpente et de mâture. Les sapins rouges de Californie jouissent surtout d'une réputation

bien méritée, et on les expédie jusqu'en Australie, en Chine et dans les Indes. La consommation locale est du reste considérable. Sur les points les plus éloignés, le mineur californien est assuré de rencontrer des bois tout débités d'avance pour construire les appareils ou mécanismes nécessaires au travail du quartz. D'ailleurs tout individu en Californie peut établir ces différentes constructions où bon lui semble, et sans aucune autorisation préalable. C'est donc la grande liberté laissée à l'industrie privée qui a fait la Californie ce qu'elle est ; mais en outre tout citoyen américain, tout étranger naturalisé, ou ayant seulement déclaré son intention de l'être, a droit à l'occupation d'un certain nombre d'acres (1) de terres fixé par la loi. Aussi le défrichement du sol a-t-il pris presque partout un degré d'activité surprenant. Des comtés entiers ne vivent que des produits de la terre, produits des plus remarquables grâce au climat, à la fécondité du sol, grâce aussi à l'intelligente énergie des colons. Le pays fournit déjà plus de blé et plus de vin qu'il n'en saurait consommer. On estimait que

(1) L'acre est égale à 40 ares 47 centiares, ou près d'un demi-hectare.

la récolte en blé de la Californie avait été en 1860 de 2,300,000 hectolitres, ou 360,000 hectolitres de plus qu'en 1859. Comme la consommation locale ne dépasse pas un million d'hectolitres, l'excédant de la récolte donne lieu à une immense exportation, qui est l'un des principaux éléments du commerce extérieur de San-Francisco. Ensuite viennent l'orge et l'avoine, l'orge surtout, dont la récolte pour la seule Californie en 1858 égalait déjà la production totale des États-Unis en 1850, soit 2 millions d'hectolitres. Les bois de construction, le mercure, le minerai de cuivre, le charbon, la laine, le suif, les peaux et les cuirs, les pommes de terre, les oignons, le saumon salé, se présentent en troisième ligne avec d'autres articles secondaires. Au-dessus de tout est le précieux métal, l'or, dont l'exportation, à chaque départ du courrier maritime inter-océanique, qui a lieu trois fois par mois, atteint encore aujourd'hui l'énorme valeur de 5 ou 6 millions de francs.

Tant de richesses ont été pour ainsi dire l'objet d'une perpétuelle conquête. Sur les mines, par exemple, il y a eu dans les premiers jours des luttes sanglantes. Des partis



ennemis se sont tour à tour disputé, les armes à la main, l'exploitation de certains *placers*. La propriété des terrains et des champs a dû être aussi défendue par les possesseurs légitimes contre les attaques brutales des *squatters* ou envahisseurs. Et cependant, si l'on jette aujourd'hui les yeux sur la Californie, dont les enfantements ont été à la fois si tourmentés et si féconds, dont l'incendie a plusieurs fois dévoré entièrement les villes à mesure qu'elles se formaient, dont l'action des tribunaux réguliers a dû être un moment remplacée par la loi de Lynch et les comités de vigilance, on n'y trouve plus qu'une contrée paisible et prospère, partout peuplée, et d'où l'Indien sauvage a presque entièrement disparu. La Californie, avec ses émigrés de toute origine, animés de la fièvre de l'or, souvent de passions plus mauvaises, séparés par une distance incommensurable de tout pays civilisé, est devenue en peu d'années, et malgré tant de conditions défavorables, une contrée tranquille, jouissant d'une constitution des plus démocratiques, qu'elle s'est elle-même donnée dès la première année de sa naissance. La liberté d'action presque illimitée dont on jouit dans le pays, mais

surtout le travail, le travail largement rémunérateur, ont été pour les émigrés comme deux planches de salut où tous leurs fâcheux instincts sont venus échouer. Chacun s'est senti relevé à ses propres yeux en devenant citoyen d'une nouvelle patrie qui ouvrait si largement ses portes. Dans l'ordre social, un pareil phénomène ne sera pas un des faits les moins curieux de notre siècle, et le philosophe, dans la naissance et la formation de ce nouvel état, peut étudier comment grandissent les nations, et quels bienfaits la liberté amène avec elle.

On accuse volontiers les Américains de ne songer qu'à leurs intérêts matériels et de négliger toute culture intellectuelle et morale. Jamais reproche ne fut moins fondé, même pour la Californie. Partout, dans les comtés les plus éloignés, dans les centres les plus déserts et les moins peuplés, existent des écoles publiques. Elles sont soutenues par les citoyens avec un soin qu'on peut traiter de paternel, et tous les enfants les fréquentent. Dans un pays démocratique comme l'Amérique du Nord, les citoyens ont compris que leur premier devoir était de faire instruire leurs enfants. A San-Francisco seulement, il existe plus de

trente écoles publiques, indépendamment d'un grand nombre de pensionnats particuliers. On a déjà dit que sur une population juvénile comptant 7,767 individus de cinq à dix-huit ans, 6,201 fréquentaient les écoles en 1860. Sur les 1,566 qui manquaient à l'appel, quelques-uns sans doute avaient déjà achevé leur éducation, d'autres peut-être ne l'avaient pas même commencée; mais ces derniers n'étaient pas très certainement des enfants de parents américains, car tout le monde aux États-Unis sait lire, écrire et calculer. Cette éducation primaire se complète par la connaissance de l'histoire, de la géographie et des éléments du droit, de la politique et des sciences. La religion est en général bannie de l'enseignement, et on laisse à la famille le soin de diriger l'enfant dans cette voie.

Les mesures les plus libérales ont été adoptées pour l'éducation de la jeunesse californienne. Les 500,000 acres de terres publiques donnés en cadeau à chaque état, lors de son admission dans l'Union, pour l'aider dans les progrès intérieurs, ont été sagement destinés par la constitution californienne au soutien des écoles communales. Le congrès de Washington

a de son côté donné à la Californie près de 50,000 acres de terres pour l'établissement et l'entretien d'une université de l'état. Enfin près de six millions d'acres, c'est-à-dire une étendue supérieure à celle de plusieurs de nos départements réunis, ont été également concédés à l'état de Californie par le gouvernement fédéral pour le maintien des écoles publiques. La législature de l'état a décidé que la vente de ces terres ne pourrait être effectuée à moins de 2 dollars, ou un peu plus de 10 fr. par acre.

Le comté de Santa-Clara est surtout réputé en Californie pour ses établissements d'instruction publique. Il renferme deux collèges régulièrement institués, reconnus par l'état, *incorporés*, pour employer l'expression anglaise en usage. Ces collèges confèrent les degrés et titres académiques, et jouissent des mêmes droits que les institutions analogues dans les états atlantiques. Le premier de ces établissements est le *Collège de Santa-Clara*, établi dès 1851 par les pères jésuites et reconnu en 1854 par un acte de la législature. Un président, ayant une vingtaine de professeurs sous ses ordres, est à la tête de cette institution. La bibliothèque renferme plus de 6,000 volumes.

Il y a aussi un laboratoire de chimie très bien monté. Le nombre d'étudiants qui fréquentent l'établissement est de 200 chaque année. L'*Université du Pacifique*, établie à Santa-Clara comme le précédent collège, a été fondée aussi en 1854, et par l'église méthodiste épiscopale ; elle reçoit des élèves des deux sexes. On peut dire que la ville de Santa-Clara deviendra bientôt sur le Pacifique la rivale de Boston sur l'Atlantique, Boston nommée à si juste titre l'Athènes des États-Unis.

Des sociétés savantes ou industrielles, s'occupant chacune d'une spécialité, sont établies dans les principaux centres. Elles y tiennent des séances régulières et y ouvrent même des expositions. La principale de ces sociétés est la *Société d'agriculture de l'État*, reconnue et subventionnée par l'état lui-même. Autour d'elle gravitent des comices agricoles dans chaque comté. Les expositions ouvertes par ces comices, mais surtout la *foire* de la Société d'Agriculture, qui se tient chaque année à Sacramento, sont des plus remarquables. Toutes ces sociétés, établies pour la plupart dès la naissance de l'état californien, ont des cabinets, des musées, des bibliothèques. Le nombre des

bibliothèques publiques est aussi fort élevé. On en compte plus de trente-deux dans l'état, et elles contiennent toutes ensemble plus de 400,000 volumes. Les mieux pourvues sont la bibliothèque de l'état et celle du commerce (*Mercantile Library*), à San-Francisco, possédant chacune environ 20,000 volumes, puis celles des *Odd Fellows*, du collège de Santa-Clara, de Sacramento, qui contiennent respectivement chacune de 8 à 10,000 volumes.

La diffusion des lumières, le mouvement intellectuel s'opèrent surtout par les journaux. Il y avait en 1859, à San-Francisco seulement, trente-cinq journaux et écrits périodiques imprimés dans toutes les langues. Quinze étaient quotidiens, seize hebdomadaires, trois mensuels, un trimestriel. Quelques journaux quotidiens publiaient en outre une édition hebdomadaire spéciale pour les mines et des éditions bi-mensuelles pour le départ des *steamers*. Le nombre de tous les journaux de l'état dépassait le chiffre de cent.

Est-il besoin d'ajouter que, si la liberté de la presse et la liberté de la parole sont respectées aux États-Unis, la liberté de conscience a été également admise de la façon la plus large

dans un pays qui n'a jamais compris qu'il y eût une religion d'état? De cette nouvelle liberté est résulté en Californie un mouvement religieux très prononcé, et non moins intéressant à étudier que le mouvement intellectuel. La liberté de conscience, accordée à tous indistinctement, a provoqué l'érection d'une foule d'églises de toutes les sectes connues. Les unitaires, les baptistes, les congrégationalistes, les épiscopaux, les méthodistes, les presbytériens, pour n'en pas citer d'autres, ont de nombreuses églises en Californie, et San-Francisco, pour son compte, en possède plus de quarante. Les luthériens allemands ont en outre leurs temples, les catholiques leurs chapelles et églises, les Juifs leurs synagogues, enfin les Chinois ont leurs pagodes. Ils y adorent à leur aise Boudha et Confucius. Dans la pagode de San-Francisco, comme dans celles du Céleste-Empire, les monstres les plus hideux, les plus grotesques caricatures semblent s'être donné rendez-vous. Les Mormons n'ont pas manqué à l'appel dans ce mélange bizarre de toutes les religions. Seulement, peu amis des Américains, c'est vers le comté de San-Bernardino, dans le sud, qu'ils sont allés s'établir de pré-

férence. Les *Saints du dernier jour* n'ont nulle autre part un temple de leur culte en Californie. Les catholiques romains y comptent près de soixante-dix églises et un nombre égal de desservants. La population catholique de l'état est estimée à plus de 400,000 habitants, et la valeur des propriétés que possèdent les églises catholiques à plus de 5 millions de francs. Dans ce chiffre n'est pas comprise la valeur attribuée aux *missions* des anciens religieux espagnols. On compte aussi en Californie près de vingt-cinq séminaires catholiques. Un évêque, nommé par le pape, réside à San-Francisco.

Les Américains, déistes en général, s'inquiètent peu du culte qu'on professe; mais il faut en professer un, il faut surtout en observer les pratiques extérieures, et on les voit ainsi, à défaut d'un ministre protestant, entendre sans façon le sermon d'un prêtre catholique. Ils se montrent sur l'observation du dimanche d'une sévérité toute puritaine. A San-Francisco surtout, la *loi du sabbat* est presque aussi rigide que dans les États-Unis de l'Atlantique ou en Angleterre. Il a bien fallu se relâcher quelque peu de la sévérité des premières mesures devant



une population récalcitrante, par cela même qu'elle était très mêlée et de religions très diverses. Cependant la plupart des boutiques doivent encore être fermées le dimanche après dix heures du matin sous peine d'une forte amende. Les théâtres, les amusements bruyants sont aussi défendus ce jour-là, et le théâtre français est le seul qui ait pu obtenir, à force de sollicitations, d'enfreindre l'ordonnance. Le dimanche est donc loin d'être un jour de gaieté et de récréations à San-Francisco. Les promenades et les rues sont désertes ; on ne rencontre dans les hôtels que des voyageurs désœuvrés qui bâillent ; on ne voit dans les maisons, à travers les fenêtres entr'ouvertes, que des visages ennuyés. Il serait temps que le protestantisme anglo-américain comprît l'excessive sévérité de cette loi du dimanche, qui n'est plus en rapport avec nos mœurs. Ne pourrait-on ce jour-là ouvrir pour la foule oisive les musées, les théâtres, les promenades, tous les lieux publics en un mot, et non point seulement les églises avec les tabagies et les tavernes, quand le service divin est fini ?

Si la liberté d'enfreindre l'observation du dimanche n'existe pas en Californie, la liberté

d'association y est complète. Tous les citoyens peuvent se réunir pour un but quelconque. L'état n'a rien à y voir, pourvu que la paix publique ne soit pas troublée. Aussi des sociétés diverses existent-elles en très grand nombre. En premier lieu se présentent les sociétés maçonniques, et à leur tête la *grande loge* de Californie, dont les membres dépassent aujourd'hui le nombre de six mille. Plus de cent cinquante loges sont établies sous la juridiction de la loge principale dans les différentes villes du pays. Ensuite vient l'ordre indépendant des *Odd Fellows*, organisé dès 1849. La société des *Odd Fellows*, qui font remonter la date de leur première organisation au règne de Néron, où cet ordre aurait pris naissance dans les légions romaines, est répandue dans tous les États-Unis, et y compte 220,000 membres. Ses entrées annuelles sont de plus de 6 millions de francs, dont la moitié est distribuée en secours. Cette société est également très puissante en Angleterre. A côté des *Odd Fellows*, il faut citer les *Fils de la Tempérance*, qui ont de nombreux représentants dans la terre de l'or. On sait qu'ils s'engagent à observer à l'égard des boissons alcooliques une absten-

tion complète. Ils sont aussi quelque peu légumistes. Ils se sont établis en Californie dès 1850; leur siège général est à Sacramento. Ils ont dans le pays environ dix succursales, et même quelques hôtels, où les membres vont mettre en pratique les règles sévères de l'ordre. Une autre société formée pour combattre l'ivrognerie est celle des *Dashaways*. Cette société est très populaire et compte au moins 4,000 membres californiens. Cela n'empêche pas San-Francisco de posséder huit cents débits de liqueurs, qui font tous les meilleures affaires et ne désemplissent pas depuis le matin jusqu'au soir.

Une société qui mérite encore qu'on la mentionne pour son caractère particulier est celle des *pionniers de Californie*, organisée en 1850. L'objet de cette société, d'après les termes mêmes de l'acte de fondation, est de recueillir et de conserver tous les documents qui concernent l'ancienne colonisation et la conquête du pays. La société se propose en outre de perpétuer la mémoire de ceux que leur sang-froid, leur énergie et leur esprit d'entreprise ont poussés les premiers dans une contrée naguère sauvage pour y fonder un nouvel état. Elle se compose de deux classes :

la première comprend tous ceux qui résidaient dans le pays avant le 1<sup>er</sup> janvier 1849, et leurs descendants mâles sont de droit membres de la société. La deuxième classe comprend tous les pionniers qui, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1850, sont venus s'établir en Californie. Leurs descendants mâles jouissent des mêmes droits que les précédents. Enfin des membres honoraires peuvent être admis au nombre des *pionniers californiens*. On les recrute parmi ceux qui ont rendu quelque important service à la société, à l'état de Californie ou aux États-Unis. Le nombre de ces membres honoraires ne dépassait point encore le chiffre 10 il y a six ans. On voit que le titre de pionnier californien constitue une véritable noblesse. Le nombre des membres eux-mêmes de première et de seconde classe n'atteint pas 1,000. Le capitaine Sutter et le colonel Fremont sont au nombre des pionniers, et c'est justice.

Toutes ces diverses sociétés, ainsi que des clubs bien organisés, ont rendu les plus grands services à la colonie américaine. Il n'y a point d'Américain malheureux en Californie; si quelque mendiant honteux vous arrête à San-Francisco, au coin d'une rue, osant à peine

vous tendre la main, c'est à coup sûr un étranger. Pour prévenir la misère de nos compatriotes dans un pays où des infortunes de tout genre sont venues si souvent mettre à une cruelle épreuve leur imprévoyance et leur manque de courage moral, les citoyens français de San-Francisco ont fondé deux sociétés d'assistance, l'une dite *Société de bienfaisance mutuelle*, l'autre *Société de secours*. Il existe encore à San-Francisco des sociétés de bienfaisance allemandes, irlandaises, suisses, espagnoles et italiennes. Enfin les sourds-muets et les marins du commerce (les marins de la flotte fédérale ont leur hôpital) possèdent aussi leurs propres sociétés de bienfaisance. Seuls, les Américains n'ont encore institué aucune société de ce genre. Il est vrai de dire que l'état dépense une somme de près d'un million de francs chaque année, soit pour le service de ses hôpitaux, soit pour le secours des pauvres et des nécessiteux. Les dames de San-Francisco, constituées en *association de dames patronesses*, secourent aussi, sans distinction de religion ni de nationalité, toutes les familles malheureuses. Les dames de Stockton, de Sacramento et de Marysville ne sont point restées en arrière.

Si les Américains n'ont pas été obligés, comme les étrangers, de recourir en Californie à des institutions de prévoyance, c'est qu'ils se sont trouvés suffisamment protégés par leurs sociétés maçonniques et de tempérance, plus encore par cette énergie, par ce courage indomptable qui fait le fonds de leur caractère. Les chances de réussite dans le nouvel état sont du reste loin d'être aussi favorables aux étrangers qu'aux Américains, et ceux-là peuvent souvent, par un concours de circonstances fatales, tomber dans la plus grande misère. Il était donc tout naturel de songer à leur venir en aide, et sous ce rapport la colonie française de Californie s'est toujours fait remarquer au premier rang.

Telle est dans ses traits principaux la situation présente de la Californie. Quant à son avenir, on est en droit d'affirmer qu'il sera de plus en plus prospère. Si l'immigration californienne touche aujourd'hui à peu près à sa fin pour l'Europe, elle se poursuit toujours pour les États-Unis, et d'une façon très notable. On peut estimer à quinze mille individus environ le nombre des Américains qui s'établissent chaque année dans la Californie, et ce chiffre marquait dès 1859 la différence entre l'immi-

gration et l'émigration. La Californie joue pour les *Yankees* le rôle d'une véritable terre promise. Où retrouver ce climat exceptionnel, ces mines inépuisables, ces terres fécondes et plantureuses ? Des salaires encore privilégiés et même une fortune rapide y attendent l'immigrant sérieux. De faciles relations commerciales y sont ouvertes avec le monde entier, et si d'une part la Californie donne la main à l'Australie, aux Indes anglaises et néerlandaises, à la Chine, au Japon, à tout l'archipel océanien, à toutes les colonies espagnoles du Pacifique, de l'autre elle est en communication journalière avec tous les états de l'Atlantique, du nouveau comme de l'ancien continent. Quelle situation géographique plus heureuse fut accordée à un état naissant ? quelle colonie rivale pourrait-on opposer à la jeune reine du Pacifique ? Et lorsque les progrès industriels que nous avons signalés dans le cours de cette étude seront en tout point accomplis, quand les lignes ferrées relieront les deux Océans, y aura-t-il une contrée sur le globe appelée à un plus brillant avenir que l'état de Californie, cet état qui n'était hier encore qu'un pays d'aventuriers, peuplé de l'écume des autres nations ?

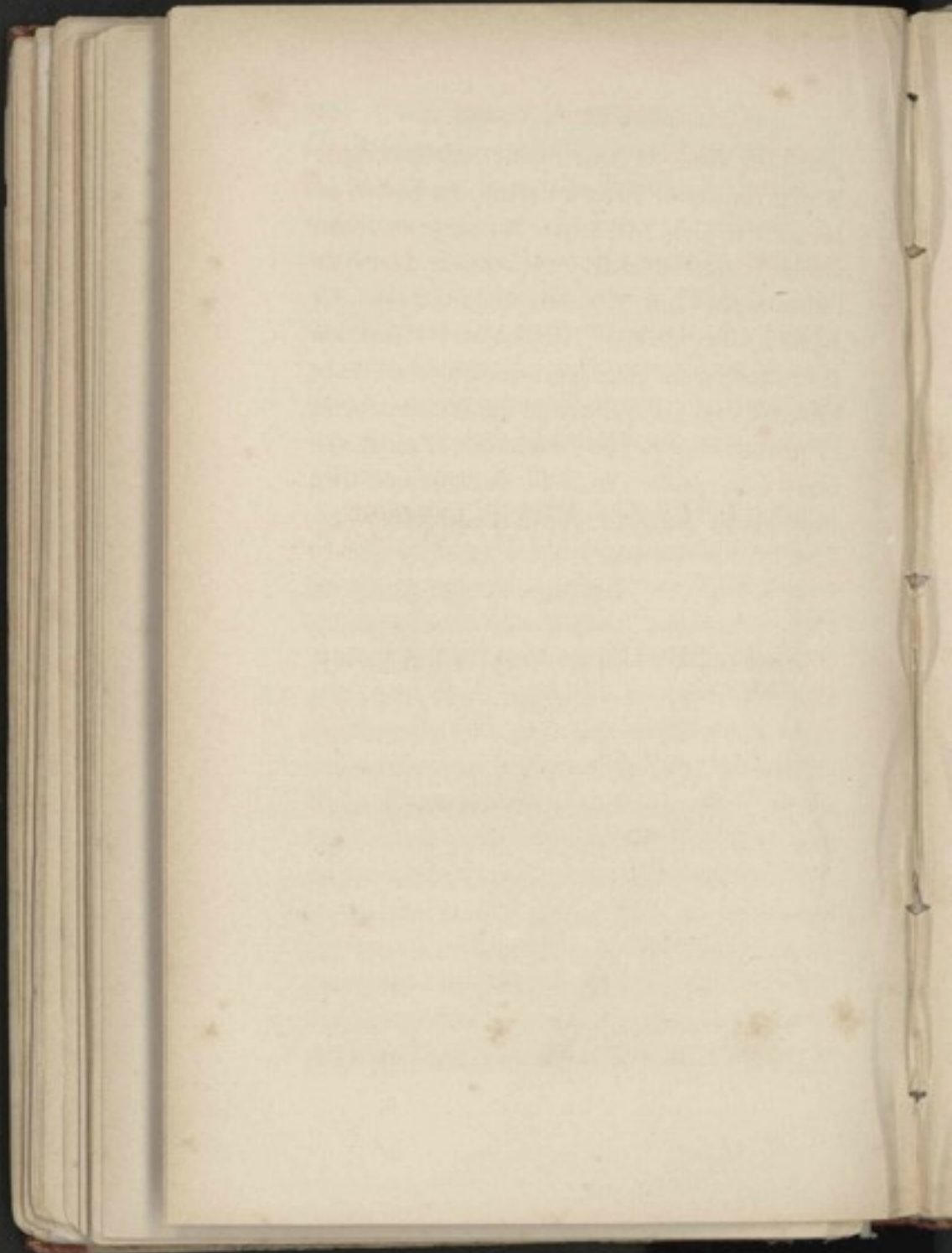
C'est son inébranlable attachement au gouvernement fédéral de Washington qui a valu en partie à cet état de l'Union américaine ses merveilleux développements. La Californie a su comprendre sa situation. La constitution si libérale qu'elle s'est donnée dès les premiers jours a franchement repoussé l'esclavage, et en 1860 la Californie apportait la majorité de ses votes au candidat républicain et abolitionniste Lincoln. Dans la période malheureuse que l'Union vient de traverser, au milieu des déchirements qui semblaient devoir séparer les états du nord des états du sud, la Californie est restée fidèle à la bannière fédérale. Elle s'est montrée également sourde aux avances des états à esclaves, qui espéraient vainement l'entraîner dans leur scission, et aux suggestions de quelques esprits rêveurs qui faisaient rayonner à ses yeux le mirage trompeur d'une confédération du Pacifique, dont elle aurait été l'auguste souveraine. Le bon sens et l'esprit pratique des Californiens ont eu raison de tous ces rêves. Par quelle voie la Californie, séparée de l'Union, eût-elle dirigé ses correspondances ? Qui aurait subventionné sa grande ligne de *steamers*, sa malle *overland*,



son service miraculeux du *poney*? Qui eût payé les frais et les études du chemin de fer interocéanique? qui en eût dirigé et surveillé le tracé? A qui la Californie eût-elle demandé une armée disciplinée pour la défendre, des fortifications pour garder ses côtes, des phares pour les éclairer? Un état isolé pourrait-il supporter tant de dépenses réunies, et sa position même ne le mettrait-elle pas en lutte ouverte avec tous les états limitrophes?

Ce n'est pas d'ailleurs lorsque l'Union venait de retrouver sur le Pacifique la même étendue de rivages qu'elle occupait sur l'Atlantique, qu'elle eût pu sérieusement songer à se dissoudre. Il faut que l'œuvre de colonisation se poursuive dans l'Amérique du Nord. Voyez les résultats obtenus en si peu de temps : le mystérieux *far west* a disparu devant les *Yankees*, ils l'ont reporté jusqu'aux limites de l'Océan ; le *go ahead* américain a retenti de l'Atlantique au Pacifique, la civilisation a traversé le désert, et le moment n'est pas éloigné où les plaines sauvages de l'Amérique du Nord, que tant de romanciers ont décrites, n'existeront plus que dans leurs livres. Voyez la grande route interocéanique qui s'anime et devient de jour en

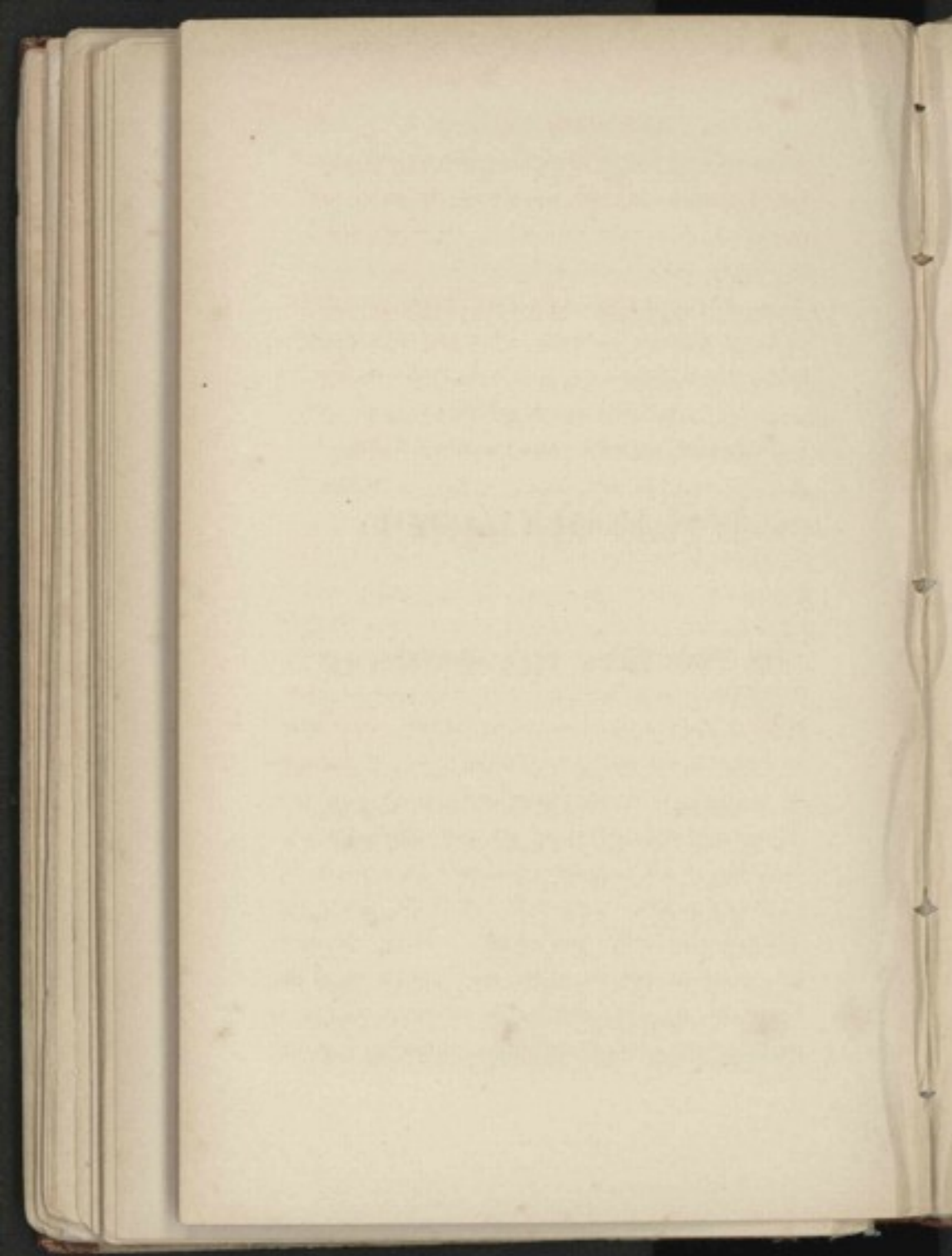
jour plus facile et plus rapide : c'est la route la plus directe de Paris à Canton. La Chine, ce berceau du globe vers lequel le monde européen semble tendre depuis les premiers jours de l'histoire, la Chine s'est ouverte à son tour. Le Japon a suivi la Chine. Devant tant d'éléments si favorablement combinés, qui douterait de la brillante destinée qui attend San-Francisco, et ne peut-on dès ce jour, soulevant le voile, assurer à la *jeune reine du Pacifique* le titre prochain de *reine du monde commercial* ?



L'ILE MAURICE

ET

LA SOCIÉTÉ MAURICIENNE



# L'ILE MAURICE

ET

LA SOCIÉTÉ MAURICIENNE

---

Au nord-est du cap de Bonne-Espérance, non loin de la grande terre de Madagascar, que Colbert appelait la *France orientale*, mais que la France n'a pas su coloniser, — et autour de laquelle nous ne possédons que de pauvres îlots, — se trouvent deux îles plus importantes, Maurice et La Réunion. Situées au milieu de l'Océan-Indien, entre le 20<sup>e</sup> et le 22<sup>e</sup> degré de latitude sud, elles portaient au siècle dernier les noms respectifs d'Ile-de-France et d'île Bourbon, que les créoles se plaisent encore à leur donner. C'était une station importante pour

les vaisseaux de guerre et les navires de commerce qui fréquentaient les colonies de l'Inde que la France a depuis perdues. Toutefois les œuvres de la compagnie des Indes orientales sont restées vivantes dans ces contrées, et le souvenir de l'habile administration des Dupleix et des La Bourdonnais ne s'est pas non plus effacé de la mémoire des colons.

En 1810, comme pour présager les désastres qui devaient marquer la fin du premier empire, les colonies de l'Île-de-France et de Bourbon tombèrent aux mains des Anglais. En 1814, le traité de Paris ne rendit à la France que la moins importante, l'île Bourbon, aujourd'hui La Réunion. Pour restituer aussi Maurice, les Anglais demandèrent que la France leur livrât en échange les rares comptoirs qu'elle possédait encore dans l'Inde. M. de Talleyrand repoussa les propositions de l'Angleterre, et Chateaubriand a dit dans ses *Mémoires* qu'il ne savait ce qu'on devait plaindre le plus, ou l'ineptie du ministre anglais qui proposait l'échange, ou l'ignorance du ministre français qui la refusa. Placées comme deux phares pour guider le navigateur sur la route de l'Inde, route maritime la plus suivie du globe depuis la découverte du

cap de Bonne-Espérance, l'île Maurice et l'île Bourbon sont en effet regardées à plus d'un titre comme deux colonies de premier ordre. L'une, l'île anglaise, munie à l'est et à l'ouest de deux bons ports et d'excellents mouillages, offre dans son intérieur une étendue considérable de terres à défricher, aucune chaîne de montagnes inaccessible. L'autre, l'île de La Réunion, sans ports et presque sans mouillages, présente à la culture une moins grande superficie que l'île voisine, bien qu'un peu plus étendue en surface ; mais le pays est des plus pittoresques, les terres y sont d'une remarquable fertilité, et une végétation toute tropicale orne d'une couronne verte et fleurie la route de ceinture tracée autour du littoral. En somme, l'île de La Réunion n'a rien à envier à sa voisine, à l'île-sœur, comme chacune des colonies nomme l'autre. Nulle jalousie, nulle intrigue ne les divise, et l'île Maurice, sous la domination anglaise, est restée française de cœur. Il est donc juste de réveiller à son endroit les souvenirs un peu endormis de la mère-patrie, et comme leçon d'opposer la politique coloniale de l'Angleterre à celle de la France.



## I. — LA COLONIE.

L'Histoire du pays. — De Saint-Denis à Port-Louis. — Le tour de l'île. — La capitale et son aspect. — Visite à Mahébourg. — Le chemin des écoliers. — Le quartier des Pamplemousses. — Tombeau de Paul et Virginie. — Le Jardin du roi. — Sucrierie de La Bourdonnais. — Un éléphant et son cornac.

Visitée vers le milieu du xvi<sup>e</sup> siècle par le Portugais Mascarenhas, l'île Maurice reçut de ce navigateur le nom d'*Isla do Cerno* ou île du Cygne, que les géographes français ont transformé en celui de Cerné. Les Portugais n'occupèrent jamais cette île; mais les Hollandais, en 1598, ayant abordé à Cerné, y plantèrent le drapeau de leur nation et appelèrent l'île du nom de Maurice en l'honneur du stathouder de Hollande, le prince Maurice de Nassau. En 1715, la compagnie française des Indes orientales, ayant trouvé le pays abandonné par les Hollandais résolut de l'occuper. L'île Maurice prit dès lors le nom d'Île-de-France; elle fut rétrocédée au roi en 1764 par la compagnie des Indes, dont la guerre avec les Anglais avait considérablement réduit les

finances. L'une des époques les plus glorieuses de sa colonisation correspond au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que Mahé de La Bourdonnais, aussi célèbre par ses talents militaires et administratifs que par ses malheurs immérités, gouvernait l'île pour le compte de la compagnie, alors que le naturaliste Poivre allait, au péril de ses jours, rechercher dans les colonies hollandaises de l'Inde des plants d'arbres à épices, pour en doter l'île-de-France et l'île Bourbon comme d'une source assurée de fortune.

Depuis la rétrocession faite au roi de France, l'histoire de Maurice se déroule entre l'abandon colonial qui marqua la fin honteuse du règne de Louis XV et la renaissance de notre puissance maritime qui signala celui de Louis XVI, lorsque les d'Entrecasteaux et les Suffren apparurent dans les mers de l'Inde; mais bientôt éclatèrent les troubles qui accompagnèrent en France et dans nos colonies l'établissement de la république. Un gouvernement régulier fut enfin rendu à l'île-de-France, et le capitaine-général Decaen arriva, nommé par Napoléon. De hardis corsaires sortis de Maurice parcoururent alors les mers et firent subir aux vais-

seaux de l'Angleterre des pertes presque irréparables. La revanche fut terrible, et l'année 1810 marque une date fatale, celle de la capitulation de l'île aux Anglais. Depuis cette époque, elle n'a plus cessé, reprenant son ancien nom d'île Maurice, d'être au pouvoir de la Grande-Bretagne.

Un peu moins étendue que La Réunion, dont elle est séparée par une distance d'environ 400 milles marins, l'île Maurice n'a pas plus de douze ou treize lieues dans sa plus grande largeur, et dix-sept ou dix-huit dans sa longueur maximum. Sa projection, comme celle de beaucoup d'îles, affecte sensiblement la figure d'un triangle, et son périmètre est d'environ quarante-cinq lieues. Sur cette étendue, plus faible que celle d'un arrondissement en France, se développe une de ces végétations luxuriantes qu'on ne rencontre que sous les tropiques. A la fertilité du sol vient se joindre le charme du paysage, et les sites de l'île Maurice, célébrés par Bernardin de Saint-Pierre, ne sont surpassés que par ceux de l'île Bourbon, île fortunée s'il en fut, et l'un des plus séduisants pays du monde. En quittant le soir Saint-Denis par le bateau à vapeur qui relie la

capitale de Bourbon à celle de Maurice, on laisse derrière soi le phare blanchi de Sainte-Suzanne, les pics dentelés des Trois-Salazes et les plaines plantureuses du Champ-Borne, dernier adieu que l'île Bourbon jette à ceux qui la quittent, douce bienvenue qu'elle donne à ceux qui viennent la visiter. Ce magnifique spectacle, que les rayons d'un soleil tropical à son coucher ont si bien gravé dans l'esprit du touriste, s'efface peu à peu devant le nouveau paysage qui s'offre le lendemain à ses yeux. C'est d'abord le Morne se détachant sur la mer comme une sentinelle avancée qui garde la pointe sud-ouest de Maurice, puis le piton de la Rivière-Noire, qui élève à plus de 960 mètres sa cime arrondie, jadis vomie par un volcan, et point culminant de l'île. En même temps apparaissent presque à la fois le Piton-du-Milieu, occupant le centre de Maurice, la montagne de la Terre-Rouge, ainsi nommée à cause de sa couleur, et les Trois-Mamelles, qui, se présentant de profil, ne justifient pas encore, comme les autres pitons leurs voisins, le nom qu'elles ont reçu. Ces noms naïfs nous reportent aux premiers temps de la colonie, temps heureux que les vieux créoles eux-mêmes

n'ont connu que par tradition, comme un âge d'or qui ne devait plus revenir.

Jusqu'ici l'île Maurice ne nous a montré que ses pics de basalte ; mais voilà qu'au-delà de la baie du Tamarin se déroulent les plaines verdoyantes de Saint-Pierre avec leurs champs de cannes, dont la brise matinale balance les aigrettes colorées par les rayons du soleil levant. En doublant la Pointe-aux-Sables, devant laquelle se dresse la montagne du Corps-de-Garde, les champs de verdure disparaissent, la baie de la Grande-Rivière découpe un moment le rivage, puis le voyageur étonné entre dans la magnifique rade de Port-Louis. La ville, qu'il cherche vainement, ne se montre pas encore à ses yeux : elle reste coquettement cachée au milieu des arbres de ses jardins, et comme pour la défendre se dressent derrière elle de nouveaux pitons aux formes caractéristiques, le Pouce, le Pieter-Boot, la Montagne-Longue, et à droite la Montagne-des-Signaux, butte élevée d'où l'on annonce les navires.

Si, au lieu de jeter l'ancre devant Port-Louis, nous continuons notre périple autour de l'île, nous passerons devant le Mât-de-Pavillon, jalon fiché en mer, auprès duquel s'ar-

rête le vapeur qui apporte le courrier d'Europe venant par la voie de Suez ; puis la baie du Tombeau s'ouvrira devant nous, et au-delà, au pied du piton de la Découverte, le quartier des Pamplemousses, célèbre par son jardin botanique, mais plus connu encore par les tombeaux apocryphes de Paul et de Virginie. La Grande-Baie, le Cap-Malheureux, les îlots du Coin-de-Mire, de l'île Plate et de l'île Ronde, par où les navires arrivant d'Europe ou de l'Inde viennent reconnaître Maurice, forment la pointe septentrionale de l'île. Sur la côte orientale, nous trouvons l'île d'Ambre, et à côté la passe du Saint-Géran, où naufragea le navire de ce nom qui portait l'héroïne du roman de Bernardin. Passant devant la Montagne-Blanche et celle des Créoles, nous arrivons enfin au Grand-Port, où des ruines de forts et de magasins indiquent un ancien établissement de la compagnie française des Indes. En face est le port de Mahébourg, la seconde ville de la colonie, dans une position des plus pittoresques. C'est dans la rade située entre Mahébourg et le Grand-Port qu'eut lieu en 1810 le combat naval où le capitaine de vaisseau Duperré força la flotte anglaise d'amener son pa-

villon. Nos annales maritimes offrent peu d'exemples d'une victoire aussi longtemps disputée et aussi sanglante. Duperré, blessé à la tête d'un éclat de mitraille, dut résigner le commandement entre les mains du brave capitaine Bouvet. De son côté, le commodore anglais, un bras emporté par un biscaïen, un œil détaché de l'orbite, fut trouvé sur la fin de la mêlée gisant au pied de son banc de quart et chantant dans son délire le *Rule Britannia*. Malheureusement les troupes coloniales ne se montrèrent pas aussi vaillantes que les marins français, et les soldats du général Decaen furent vaincus sur terre par l'armée ennemie, qui était parvenue à débarquer avant le combat naval. La capitulation fut signée le 3 décembre 1810, et l'île remise aux Anglais à des conditions aussi honorables pour les troupes vaincues que pour les habitants.

Le quartier du Grand-Port est l'un des plus fertiles de l'île (1). Les vastes plantations de cannes, les grandes sucreries s'y succèdent à chaque pas. Viennent ensuite le quartier de la

(1) A l'île Maurice et à La Réunion, l'expression de *quartier*, adoptée dès les premiers temps de la colonisation, remplace celle de commune ou de canton. L'île Maurice est divisée en dix quartiers.

Savane, où se montrent des terres en parfait état de culture, la pointe du Souffleur, où la mer siffle en s'engouffant dans une grotte, la petite rade de Souillac, où se fait un certain cabotage avec Port-Louis, enfin la baie de Jacoté, où les Anglais opérèrent deux débarquements audacieux en 1810. De la mer, on n'aperçoit que de vastes savanes, sortes de landes non encore défrichées, couvertes de bois, et l'on arrive ainsi jusqu'à la pointe sud-ouest, où se dresse le Morne, la première terre que nous avons reconnue en mettant le cap sur l'île Maurice.

Entrons maintenant dans l'intérieur du pays, descendons à Port-Louis. Le grand nombre de navires ancrés dans la rade, la jetée si facilement accessible aux minces esquifs des bateliers qui débarquent le voyageur, font tout d'abord songer à la rade inhospitalière de Saint-Denis. Aussi le mouvement est-il plus considérable à Port-Louis que dans la capitale de Bourbon. C'est la douane, encombrée de ballots de marchandises et de lourdes charrettes qui ébranlent le pavé ; c'est le *bazar* avec sa population serrée de Malabars et de Bengalis émigrés de l'Inde ; ce sont des rues larges et bien



ouvertes, où se presse tout le jour la foule des gens affairés qui réservent la sieste créole pour les heures du matin et du soir. Voyez ces magasins que Paris et Londres ne répudieraient pas, parcourez ces promenades que les arbres des tropiques couvrent d'une ombre bienfaisante, admirez ces édifices où l'architecture coloniale et indienne se marie à l'art européen, suivez la foule dans les rues, sur les places, et à la bigarrure des vêtements reconnaissez une ville de commerce ouverte à toutes les nations. Le Chinois, travailleur et ami du gain, exerce ici sans entraves une profession pour laquelle il semble avoir un penchant décidé, celle d'épicier. L'Indien s'est réservé le bazar, vaste marché couvert où la ville vient chaque matin faire ses provisions ; les Malabars y apportent leurs produits de jardinage et de basse-cour. C'est là que l'Indienne se montre dans tout le charme de son type et de son costume. Parfois drapée dans un simple pagne, elle laisse deviner et même apercevoir des formes dignes de la statuaire antique. Le tour des bras et celui de la cheville, toujours à découvert, sont chargés de bracelets, les doigts des mains et des pieds portent de nombreux anneaux ; mais ce

luxe de bijoux ne suffit pas à l'Indienne : le nez, les oreilles, le cou sont encore chargés d'or et d'argent. A côté de l'Indienne, retenu près d'elle par une jalousie passée en proverbe, se tient son amant ou son mari, coiffé d'un turban et la figure pleine d'expression. Le teint est bronzé, la lèvre rougie par le bétel, l'œil noir, la chevelure abondante et couleur d'ébène. Aussi le bazar de Port-Louis offre-t-il dès sept heures du matin le coup-d'œil le plus animé. C'est la promenade favorite des étrangers.

Port-Louis est non-seulement la capitale, mais encore presque la seule ville de Maurice. Elle réunit dans son sein tout le commerce de la colonie, et les *dry docks* ou bassins de radoub, ainsi que les *patent slips* ou cales de halage, dont le port vient d'être doté, contribuent encore à augmenter son importance. Pour faire rayonner sur d'autres points le mouvement et l'activité qui se sont concentrés à Port-Louis, on vient de tracer des chemins de fer qui traversent l'île ou en suivent le littoral. Précédemment, le gouvernement anglais avait décidé que le port de Mahébourg, déjà ouvert au commerce, serait creusé de

manière à devenir accessible à tous les navires. Mahébourg mérite à tous égards d'être visité, et le voyage est des plus attrayants. On peut prendre la voie de terre comme autrefois, ou la voie ferrée. Suivons l'ancienne route. Au sortir des faubourgs de Port-Louis, nous traversons la Grande-Rivière sur un pont suspendu et nous entrons dans le quartier dit des plaines Wilhems. A droite on aperçoit la montagne du Corps-de-Garde, à gauche le Piton-du-Milieu, autour duquel s'étend le pittoresque quartier de Moka. Les localités qu'on parcourt ont été depuis peu défrichées, et, si ce n'étaient les champs de cannes, elles rappelleraient plutôt nos paysages d'Europe que la nature coloniale. Beau-Séjour, Trianon, Vaucluse, Mondésir, Belle-Terre, sont les noms caractéristiques de quelques propriétés qu'on aperçoit de chaque côté du chemin. Bientôt on arrive à Curepipe, point culminant de la route. Là une élégante auberge permet au voyageur de relayer. L'air est vif sur ce point de juin à octobre, surtout par une matinée ou une soirée pluvieuse, comme nous en avons observé en juillet. Le paletot et le plaid sont de rigueur, et l'on a peine à croire qu'il puisse

faire sous les tropiques un froid aussi piquant. Si, poussé par la même curiosité que nous, le voyageur demande aux étymologistes de l'endroit d'où vient cette dénomination bizarre de Curepipe qu'aurait enviée Rabelais, il lui sera répondu comme à nous que ce lieu fut un rendez-vous de chasse aux beaux temps de la colonie. C'était là que se rassemblaient les coureurs de cerfs. Le lieu était froid comme aujourd'hui; on allumait du feu, on causait en rond, on *curait sa pipe* avant de la bourrer, car tout bon chasseur est fumeur : de là le nom de Curepipe laissé au lieu du rendez-vous.

De ce point, la route commence à descendre vers Mahébourg. Les plantations de cannes s'étendent bientôt à perte de vue, les sucreries se rapprochent et se touchent. Gros-Bois, Richebois, Beaufonds, Montrésor, désignent autant d'habitations et d'usines différentes. C'est à peine si un nom anglais, comme *New-Grove*, vient témoigner que l'île n'est plus au pouvoir de la France. On peut venir frapper sans crainte à l'une de ces demeures; on y rencontre un bon accueil, on y est reçu avec cette amabilité mêlée de sans-façon dont les

créoles des colonies françaises ont gardé le secret.

Le village des plaines Magnien, que l'on rencontre avant d'arriver à Mahébourg, est comme un faubourg de ce port, car bientôt on arrive dans la ville, dont on traverse la rue principale, toujours très animée. La route mène à un beau pont en charpente jeté sur la rivière de la Chaux, dont les eaux calmes et limpides viennent terminer à la mer un cours qu'elles ne semblent pas avoir la force d'achever. Du haut du pont, le spectacle est des plus agréables. A l'aval, des bateaux amarrés aux quais ou prêts à prendre la mer rappellent un port de commerce, tandis qu'à l'amont la nappe élargie du fleuve, où se baignent des arbres touffus, ferait croire à un lac paisible. Les montagnes qui de ce côté bornent la vue complètent le charme du paysage. Mahébourg est destiné à un avenir brillant quand le port en sera complètement creusé et abritera, outre de grand navires de commerce comme à Port-Louis, la division navale du cap de Bonne-Espérance. Une partie des troupes de la colonie est logée dans de vastes casernes autour de la ville. Des bords du rivage, on jouit d'un beau

coup d'œil sur la rade, et pour peu que vous ayez un cicerone instruit, vous assisterez, comme autrefois les Mauriciens spectateurs de la mêlée, aux diverses péripéties du combat naval du Grand-Port. Un des vaisseaux anglais, coulé par la division française, gît encore échoué sous l'eau, et les pêcheurs prétendent que par un temps calme on peut l'apercevoir distinctement. A gauche du point où l'on est placé se dressent les ruines du vieux Grand-Port; au loin se montrent les champs de cannes qui viennent mourir au rivage, et au pied de la montagne du Camizard apparaît le riche domaine de Ferney, qui eût été digne de recevoir Voltaire.

L'excursion de Mahébourg n'est pas la seule intéressante que présente l'île Maurice, où les belles routes ne manquent pas, ni même les chemins de fer, comme nous venons de le voir. Une excursion que tout voyageur doit faire est aussi celle des Pamplémousses, en poussant jusqu'à la belle sucrerie de La Bourdonnais. On sort de Maurice par le côté opposé à celui qui mène à Mahébourg, et nous engageons les touristes à prendre comme nous le *chemin des écoliers*. Pour cela, il faut se détourner un

moment de sa route et aller visiter l'asile des orphelins. Nous y avons rencontré un révérend anglais, qui enseigne à de pauvres enfants malabars, bengalis, cafres et malgaches les éléments de la lecture et de l'écriture. Le brave homme, en maître d'école accompli, dirigeait lui-même l'éducation de ses jeunes élèves avec le secours d'un seul adjoint. Lorsque nous entrâmes dans la salle, tous les enfants se levèrent, et un *good morning, sir*, retentissant sortit de cinquante bouches à la fois. Au mur étaient appendus des cartes de géographie, des tableaux d'arithmétique. Sur le devant de la porte, des élèves moins avancés, les yeux fixés sur un abécédaire gigantesque attaché à la muraille, étaient occupés à épeler les lettres et les syllabes sous la direction du plus âgé ou du plus savant d'entre eux. Ce système d'éducation mutuelle, pratiqué par cette noire jeunesse, nous offrit un attrait de plus. On nous présenta des chaises à mon compagnon et à moi. Nous eûmes beau faire des cérémonies, il fallut s'asseoir comme de véritables inspecteurs d'académie. Alors le maître, fier de nous montrer les progrès de ses élèves, commença par les faire lire en anglais, puis

en langue tamule (dialecte de Madras), enfin en langue bengali (dialecte de Calcutta). Il les appelait au hasard, et pas un enfant n'hésita dans la lecture successive des trois langues.

Nous feuilletâmes ensuite les cahiers des élèves; ils étaient tous immaculés et d'une blancheur irréprochable. L'écriture ferme et nette témoignait assez des soins du professeur et de l'assiduité des disciples. La salle était tenue avec un ordre parfait, et tous les enfants, vêtus d'une chemise blanche à large col et d'un pantalon de couleur, annonçaient une grande propreté sous ce modeste costume. A droite était la section des jeunes Malgaches, et le révérend, leur commandant de se lever, les interrogea à la fois en anglais et dans leur langue, à quoi ils répondirent également. Les jeunes filles occupaient aussi un espace à part dans la même salle; mais les négresses étaient mêlées aux Indiennes, et plus d'un type attirait l'attention. Un air de naïve candeur se montrait sur le visage basané de ces pauvres créatures, et dans leurs yeux limpides, voilés d'une sorte de tristesse, on semblait lire tous les regrets de l'orphelin. Bientôt le professeur prit son violon, et tous les élèves des deux sexes, guidés par sa



voix, chantèrent successivement dans quatre langues différentes.

Ces exercices terminés, nous visitâmes les jardins où les enfants cultivent chacun un lopin de terre, le bassin de natation où ils se baignent aux heures de repos, les ateliers mécaniques où on leur enseigne la menuiserie, le charronnage, la forge. Nous passâmes également par le dortoir, les cuisines, et enfin nous arrivâmes à l'infirmerie. De pauvres petits Cafres, ramenés à Maurice par un croiseur qui les avait enlevés à un négrier, étaient là grelottant, en proie à la fièvre, étendus dans leur lit. Quelques-uns, assis au soleil, où ils essayaient en vain de se réchauffer, levaient vers nous un regard triste, et semblaient nous redemander le climat plus ardent de leur sol natal : pauvres enfants, qui avaient perdu presque en naissant les trois biens qui nous attachent à ce monde, la liberté, les parents, la patrie ! Enfin, au moment où nous allions prendre congé du révérend, il nous conduisit dans son salon, le *home* si respecté des Anglais. Là le verre de *sherry* sacramentel, toujours cher aux enfants d'Albion, nous fut offert en grande cérémonie. Nous fûmes heureux de boire à la santé de ce digne homme,

qui, non content d'élever si bien les orphelins qui lui étaient confiés, nous apprit qu'il célébrait encore le service divin pour les prisonniers, et trouvait le temps, le dimanche, d'aller faire un prêche dans une église de Port-Louis.

Nous arrivâmes bientôt jusqu'au village des Pamplemousses, dont nous aperçûmes à peine l'église cachée au milieu des arbres. Quelques minutes après, notre voiture s'arrêta devant une sorte d'allée débouchant sur la route, et le conducteur nous indiqua du doigt le chemin à suivre pour nous rendre aux tombeaux de Paul et de Virginie. Une notice écrite à la fois en français et en anglais nous enjoignait de ne pas aller plus loin sans demander la permission au maître de céans ; mais l'habitation était déserte et nous marchions au hasard, lorsqu'un jeune Indien, devinant le but qui nous amenait, nous fit signe de le suivre. Il nous montra de chaque côté d'une petite mare d'eau, entourée de fleurs et de gazon, deux dés en briques rouges, de la forme de ceux qui soutiennent les colonnes et paraissant dater d'une soixantaine d'années. Ces dés sont tapissés d'inscriptions portant le nom des visiteurs et la date de leur passage. Un bouquet touffu de

bambous incline sa tête sur chacune de ces constructions étranges, que les créoles se plaisent à regarder comme les tombeaux authentiques de Paul et de Virginie. Il y a mieux : la famille supposée de M<sup>me</sup> de la Tour, à laquelle appartenait Virginie, s'est retrouvée un jour à Maurice, et elle revendique hautement l'héroïne de Bernardin. Nous visitâmes ensuite le magnifique jardin des Pamplemousses. Appelé aussi par les créoles de son ancien nom de Jardin du Roi, il date du milieu du xviii<sup>e</sup> siècle. Il doit sa fondation au célèbre naturaliste Poivre, le même qui a importé à l'Ile-de-France les girofliers et les muscadiers. Sur le milieu de l'allée principale se dresse une colonne de marbre, don d'un ancien habitant de Maurice, M. F. Liénard père, qui a laissé sur tant d'autres points des souvenirs de sa générosité. Autour de cette colonne on a gravé le nom des bienfaiteurs de la colonie avec ces belles paroles de Bernardin de Saint-Pierre : « Le don d'une plante utile me paraît plus précieux que la découverte d'une mine d'or et un monument plus durable qu'une pyramide. »

Du jardin des Pamplemousses à la sucrerie de La Bourdonnais, la route est tracée à travers

les champs de cannes et dans une situation des plus pittoresques. A gauche, dans le lointain, s'étend la mer sillonnée de blanches voiles ; à droite s'élève le Mont-du-Piton. La Butte-aux-Papayers marque le terme de la course. Peu de sucreries présentent dans les colonies une aussi heureuse disposition que celle de La Bourdonnais, décorée à juste titre du nom de sucrerie modèle. Peu d'habitations coloniales offrent une plus splendide installation que la villa attenante à l'usine. Construite dans un style emprunté à l'Italie, mais où l'on a su tenir compte des exigences et des habitudes des pays tropicaux, la villa de La Bourdonnais développe majestueusement ses quatre façades ornées d'une double galerie. Après nous avoir fait visiter son usine dans tous les détails, le maître du logis, M. Wiehe, nous conduisit dans de magnifiques jardins où les arbres à fruits des tropiques, sont l'objet de soins assidus, en même temps que les fleurs et les arbres de notre hémisphère y ont été acclimatés à grands frais. M. Wiehe nous montra aussi son parc aux biches, où une trentaine de ces gracieuses bêtes, prises dans l'île même, étaient assises paisiblement à l'ombre, et semblaient ne regretter ni

leurs forêts, ni leur liberté. Comme si rien ne devait manquer à notre visite, nous rencontrâmes, au sortir de La Bourdonnais, un majestueux éléphant appartenant à la propriété. Le cornac, assis sur le cou de la bête, la dirigeait à volonté, et prétendait surveiller de la sorte les travailleurs indiens disséminés dans les plantations voisines. Son intelligente monture était occupée à boire quand nous passâmes sur la route. L'animal s'y prenait de la manière la plus heureuse : il entourait de sa trompe l'ouverture d'un énorme robinet alimenté par une pompe qu'un moulin à vent mettait en marche. Bien qu'il eût déjà englouti plusieurs litres, qui semblaient bouillonner dans son estomac à mesure qu'ils s'y précipitaient, il nous regarda de travers quand il nous vit et poussa un sourd grognement. Sans doute il crut que nous allions lui faire concurrence, et que, comme Rebecca, nous venions remplir nos jarres à la fontaine. Nous lui jetâmes quelques pièces de monnaie ; il vint les ramasser, se hâtant lentement, et les remit à son cornac avec un cri de joie significatif. Le cornac commanda à la bête de nous remercier et de nous dire adieu, ce qu'elle fit de bonne grâce en remuant

à plusieurs reprises sa trompe et ses larges oreilles. Nous nous quittâmes les meilleurs amis du monde, et le soir je rentrais à Port-Louis.

## II. — LES RICHESSES NATURELLES ET LES PHÉNOMÈNES AÉRIENS.

Produits minéraux et agricoles. — Culture de la canne. — Fabrication du sucre. — Le règne animal. — Le climat. — Les ouragans. — Les ras de marée. — Température.

Le sol de l'île Maurice est entièrement composé de roches volcaniques comme celui de l'île Bourbon. Les coulées de laves et de basaltes s'aperçoivent nettement en tous les points où le terrain est mis à nu, et les galets du rivage, par leur structure poreuse, leur couleur et leur composition, révèlent leur caractère géologique. Seulement l'action volcanique a cessé ici de bonne heure, probablement peu de temps après l'apparition de l'île au-dessus de la mer. On ne trouve en effet à Maurice aucun volcan en activité comme à Bourbon, ni même aucun indice de feux souterrains, par exemple des sources thermales ou des dégagements de gaz.

Les roches volcaniques du pays sont employées comme pierres de construction et donnent d'excellents matériaux. Des calcaires grenus déposés par les coraux le long du rivage sont à leur tour exploités comme pierres à chaux, et cette chaux s'emploie non-seulement pour faire des mortiers, mais aussi pour amender les terres ou clarifier les sirops de la canne. Des sables ferrugineux fournissent une bonne pouzzolane ou ciment hydraulique naturel, et pourraient servir en peinture comme sanguine ; on a même essayé jadis d'en retirer le fer qui s'y trouvait contenu. On n'a jamais eu l'idée de rechercher dans les sables ou dans les galets de la côte l'or, le platine et l'argent, comme on l'a fait à Bourbon, où une société parisienne a cru un moment, sur la foi d'analyses mal faites, pour ne pas dire plus, avoir rencontré d'inépuisables *placers*.

Si les richesses minérales de ces contrées ne sont que d'une importance secondaire, il en est autrement des richesses agricoles. A Maurice comme à Bourbon, tous les arbres des tropiques semblent réunis à plaisir. C'est le cocotier au tronc élancé, dont la noix renferme une eau bienfaisante ; le bananier, le plus grand des

végétaux herbacés, dont les figues pendent en en longues grappes autour du sommet de la tige ; le manguier au feuillage touffu, dont les fruits tiennent à la fois de la prune et de la pêche et dépassent de beaucoup celle-ci par leur grosseur. Le pignon d'Inde, dont on retire une huile abondante ; le papayer, au tronc sans branches, formant une colonne qui porte pour chapiteau une couronne de melons verts ; le vacoa, dont les racines sortent de terre et dont les tiges sont disposées autour du tronc comme les branches d'un chandelier, sont également des arbres que l'on trouve presque en tous lieux, le vacoa surtout, dont on tresse les feuilles pour en faire des sacs à café et à sucre. Après ces arbres, il faut citer l'avocatier, dont la poire contient un véritable beurre qui a le goût de la noisette ; le let-chi, importé de Chine et dont les fruits parfumés rappellent le raisin muscat ; le goyavier, parent du cognassier d'Europe ; le badamier au port original ; l'évi ou arbre de Cythère, natif de Taïti, ainsi que l'arbre à pain ; le figuier des Banians, venu de l'Inde, qui donne une sorte de caoutchouc ; le jacquier, dont les fruits aussi gros que des noix de cocos croissent souvent autour même du



tronc ; enfin l'attier, qui produit un fruit à la crème odorante, le meilleur des tropiques. A ces arbres se mêlent les lianes aux fleurs multicolores, l'hibiscus ponceau, le grenadier, l'ananas, l'aloès, enfin les rosiers. Tous ces végétaux font des jardins de la colonie comme autant de lieux de délices. On les rassemble d'ordinaire dans une espèce d'*atrium* parfumé qui précède la *varangue*, grande galerie ouverte sur le devant de la maison, où l'on fait la sieste le jour, où l'on respire la fraîcheur du soir à la clarté d'un lustre de cristal.

Les autres arbres de la colonie sont également d'essence tropicale. Les bois noirs ont, jusqu'aux jours des grands ouragans, servi d'abri aux plants de café. Ils ont depuis disparu avec les caféiers eux-mêmes, ainsi que les girofliers et les muscadiers. Les tamarins, au port majestueux, importés d'Arabie, se retrouvent surtout, comme les filaos, ces pins des tropiques, sur les grandes routes ou bien aux abords des lieux habités. Avec eux se rencontrent les flamboyants aux fleurs étincelantes, originaires de Madagascar.

Ce n'est pas seulement la culture du café et des épices qui a disparu de Maurice ; l'exploit-

tation du tabac, du coton, du cacao, du manioc, de l'indigo, que La Bourdonnais y avait à grands frais introduite, a pareillement cessé. La culture de la vanille est loin d'être aussi avancée qu'à Bourbon, où elle a pris depuis quelques années un très vif essor ; celle du bétel est abandonnée aux Indiens immigrés, ainsi que celle des *vivres*, c'est-à-dire le riz, la pomme de terre, le maïs, les pois du Cap et tous les légumes verts. En revanche, la culture de la canne suit à Maurice, comme aussi à La Réunion, une voie de plus en plus ouverte au progrès. Partout les bois sont défrichés pour faire place au précieux roseau. La hache du bûcheron a pénétré dans les forêts, jusque-là respectées, où le bois de natte, rival de l'acajou et du palissandre, entre lesquels il tient le milieu, offrait au commerce ses précieuses essences. D'autres forêts, où l'on rencontrait à l'état vierge le bois d'olive, le bois de fer, le bois de ronde, le bois blanc, le bois puant, le bois jaune, appellations ingénues importées par les premiers créoles, ont également disparu. Il faut aller en Amérique pour trouver une telle rage de défrichement. Partout la canne s'est implantée, et les cerfs et les singes, qui s'étaient

abondamment reproduits à Maurice depuis que les Portugais en lâchèrent quelques paires dans l'île lors de sa découverte, ne sauront bientôt plus vers quel abri se réfugier. La canne envahit tout : elle s'avance jusque sur le littoral, elle monte jusque vers le sommet des montagnes. Partout où un peu de terre s'offre au planteur, on enfonce un pied de canne, et le guano aidant, le roseau vient et produit à merveille. Il donne des bénéfices presque toujours assurés et une récolte qui ne se fait pas attendre. Pour la canne, on a renoncé à tout, non-seulement aux autres plantes industrielles, ainsi qu'au café, aux arbres à épices, mais on a négligé encore l'élevage du bétail et la culture du riz. Les bœufs, et même toute viande de boucherie que l'on consomme, sont tirés de Madagascar ; le riz vient aussi de cette île, mais surtout de l'Inde. Il forme la base de l'alimentation des classes riches et des classes pauvres, de telle sorte que si tous les arrivages venaient un jour à manquer dans la saison des ouragans, ou s'il plaisait à la reine de Madagascar d'éloigner un jour les traitants, comme fit une fois Ranavalona, l'île Maurice serait menacée de la famine. Bourbon court le même danger ;

mais nul ne s'en préoccupe dans ces deux colonies. On ferme volontiers les yeux, pourvu que les cannes soient belles et promettent une ample récolte.

La canne met d'ordinaire dix-huit mois à pousser et se reproduit par boutures. Elle parvient à son entière maturité vers le mois de juillet. Certaines variétés se couvrent alors d'une aigrette violette ce qui donne aux champs de la colonie un aspect tout particulier. On distingue parmi les espèces cultivées à Maurice la canne rouge ou de Taïti, la canne bambou, la canne blanche de Batavia ou canne Diard, du nom de celui qui l'a importée, enfin la canne de Chine ou plutôt de Pinang. Toutes sont plus ou moins attaquées par le *borer*, un ver qui s'introduit dans le tissu cellulaire et mange le sucre. La canne, en proie à cette maladie, dépérit promptement, les feuilles jaunissent, et on ne sait encore lutter contre ce mal qu'en recherchant les vers, les enlevant et les donnant à manger aux poules. Certains planteurs pensent avec raison que l'excès de production demandé au sol à force de guano, sans faire alterner les cultures, est peut-être une des causes de l'apparition du *borer*. Aussi

les planteurs intelligents laissent-ils maintenant reposer leurs terrains après une ou deux coupes. Le meilleur des assolements est l'*ambrevade*, un pois arborescent dont le fruit se mange ou se donne aux animaux, et dont les feuilles et la tige restent ensuite sur le terrain comme engrais. Quoi qu'il en soit, le borer fait aujourd'hui aux cannes de Maurice et de Bourbon autant de mal que l'oïdium aux vignes d'Europe, et celui qui trouverait le moyen de le combattre efficacement gagnerait des millions à propager cette découverte.

La coupe de la canne commence chaque année en juillet, et dure dans quelques établissements jusqu'à la fin de décembre. Dès le mois d'avril, les sucreries, alors inactives, sont mises en réparation. Tous les appareils, les chaudières et les machines à vapeur sont soigneusement visités; tout est peint, verni et remis à neuf. On songe aux provisions de bois, si la *bagasse*, résidu des cannes de la précédente campagne, est reconnue insuffisante. Enfin tout est prêt, et la coupe commence. Les travailleurs, répandus dans les champs, coupent les tiges au pied, enlèvent les feuilles avec une serpe et chargent la canne dans des char-

rettes traînées par des mules. A peine la charrette pleine gagne-t-elle la sucrerie, qu'une charrette vide lui succède : le mouvement ne s'interrompt plus, ni dans la coupe, ni dans le transport. Aujourd'hui ce sont des Indiens qui font tous ces travaux. Les nègres, depuis l'affranchissement, qui date à Maurice de l'année 1835, ont presque complètement disparu des plantations. Au temps de l'esclavage, ils étaient chargés de la coupe des cannes, et les campagnes présentaient alors une animation sans exemple. C'étaient pendant tout le temps du travail des chants interminables, des lazzis à perte de vue, de gros éclats de rire, et dans les moments de repos des danses échevelées, comme sait seul les exécuter le nègre, ce joyeux enfant de l'Afrique. Parfois passait le commandeur armé de son fouet ; le noir tournait vers lui ses yeux pleins de malice, et, ouvrant sa large bouche semée de deux rangées de dents plus blanches que l'ivoire, il laissait échapper ces paroles, où perçait plus d'une interrogation : « Vous pas content, not' maît' ? » Mais le commandeur passait outre et ne daignait pas répondre, ou bien, dans un moment de caprice, il déchirait d'un coup de sa lanière le dos du pauvre travailleur qu'il

trouvait trop familier. Les Indiens immigrés exécutent maintenant tout le travail jadis réservé aux esclaves. L'Indien est moins rompu à la fatigue, moins bruyant que le nègre, il est même un peu taciturne, ce qui rend l'époque de la coupe moins animée qu'au temps des noirs.

A mesure que la coupe se poursuit dans les plantations, la *roulaison* commence dans les usines. Jetée entre d'énormes cylindres de fonte qui la broient et l'entraînent dans leur mouvement de rotation, la canne rend une liqueur aqueuse et sucrée. Celle-ci tombe dans un bassin de réception, et la partie ligneuse ou bagasse est rejetée. Mise en tas et séchée à l'air, elle forme la provision de combustible pour la prochaine campagne. Le haut prix du bois et du charbon dans les colonies empêche seul qu'on l'applique comme engrais à la fumure des champs. Le jus qui s'est échappé de la canne, et qui varie dans les proportions de 60 à 65 pour 100 du poids du roseau, reçoit le nom de *vesou*. Ce liquide marque de 10 à 12 degrés à l'aréomètre, et renferme 18 ou 20 pour 100 de sucre cristallisable. Il descend dans de vastes bassines en fer, chauffées par

un foyer inférieur ou par un double fond dans lequel circule de la vapeur. Au moyen de la chaux, on coagule l'albumine et l'on précipite les sels minéraux que renferme le vesou, opération qui porte dans les usines le nom de *défécation*. Des appareils à déféquer, le vesou est amené dans des chaudières, où le liquide, concentré par la chaleur, prend dès lors le nom de sirop. Les bassines dans lesquelles on opère sont en cuivre ou en fer, et s'appellent en termes du pays des batteries à la Wetzell ou à la Gimard, du nom de leurs inventeurs. Il est juste de dire que l'un et l'autre sont de Bourbon. Ils ont introduit de grands progrès dans la fabrication du sucre par les procédés intelligents dont les premiers ils ont indiqué l'application. Les chaudières à la Gimard, étagées au nombre de six ou huit et chauffées par le feu, permettent de graduer la concentration du premier appareil au dernier. Celles à la Wetzell, chauffées par la vapeur au moyen d'un double fond ou d'un système tubulaire, donnent la faculté de concentrer dans le même appareil les sirops au terme voulu, c'est-à-dire à 28 ou 30 degrés de l'aréomètre. De ces appareils, les sirops sont amenés dans des chaudières fermées



où l'on fait le vide, de telle sorte que la *cuite* et la cristallisation s'y produisent très rapidement. L'application de tous ces appareils aux sucreries coloniales a remarquablement simplifié la fabrication, naguère encore dans l'enfance. Les cristaux, au sortir du vide, sont séchés et souvent décolorés dans des turbines à force centrifuge, énormes toupies mues par l'eau ou la vapeur et faisant plusieurs milliers de tours par minute. C'est dans ces toupies que se pratique l'opération dite du *turbinage*, qui termine la fabrication.

La méthode qui vient d'être décrite est celle qui est employée dans la plupart des usines de Maurice ; c'est aussi celle qu'un grand nombre de sucreries suivent à La Réunion. Cette méthode se rapproche tellement dans ses principales opérations des procédés en usage dans les raffineries d'Europe, qu'il faut aujourd'hui bien peu de chose aux sucreries coloniales pour fabriquer des produits raffinés. Nous avons vu, à Bourbon surtout, des sucres d'une teneur de 96 et 98 pour 100, auxquels il ne manquait plus que la forme de pains : non qu'ils y eussent gagné, car le sucre en pain est confusément cristallisé, tandis que les su-

eres dont nous parlons, en cristaux nets, bien accusés, joignaient à cet avantage celui d'une translucidité qui se rapproche de celle du cristal. A Maurice, on ne pousse pas si loin les limites de la fabrication, car les sucres coloniaux doivent présenter une couleur voulue pour être admis en Angleterre à titre de sucres bruts. De tout ce qui précède, il ne ressort pas moins un fait : ou bien les sucreries coloniales, perfectionnant leur fabrication, ont outre-passé les vues de la métropole, qui ferme les yeux ou ne voit rien, surtout pour La Réunion, ou bien les tarifs de douane qui règlent en France et en Angleterre l'introduction des sucres coloniaux, sont mal appliqués, et en tout cas exigent une prompte réforme.

L'époque de la roulaison est dans les sucreries l'occasion d'une ardente activité, comme le moment de la coupe dans les plantations. L'usine, jusque-là tranquille et monotone, corps sans vie ou plutôt sans âme, a repris son mouvement. Le bruit de la machine à vapeur, le son métallique des cylindres broyeurs et des engrenages, la ronde étourdissante des turbines, tout concourt à donner à la sucrerie le plus curieux aspect. Des nègres à moitié nus

aux formes athlétiques, des Indiens aux membres grêles, se tiennent devant les appareils. Les foyers des chaudières dévorent sans cesse un combustible toujours renouvelé, et la nuit les hautes cheminées des usines, vomissant leurs gerbes de flammes, se dessinent comme des espèces de phares au-dessus des campagnes endormies. Alors l'usine seule travaille : pas de trêve ni de repos, si ce n'est le dimanche, consacré aux réparations. Le vesou ni les sirops n'attendent pas ; il faut les précipiter, les écumer, les évaporer. L'activité du dehors se ressent de l'activité du dedans. Voyez les charrettes qui arrivent au pas léger de leurs mules du Poitou. Pendant qu'on décharge les cannes pour les présenter au moulin, toujours en mouvement, les bonnes bêtes fatiguées ouvrent bruyamment leurs naseaux. Elles respirent avec une sorte de bonheur l'odeur si agréable qui se dégage des sucreries. Cette odeur, qu'emporte la brise, permet au marin de reconnaître à distance l'île Maurice, mais surtout l'île Bourbon. Lorsqu'il est sous le vent de cette île à l'époque de la roulaison, il sent la terre bien avant que, sortant du sein de l'onde, elle ne lui apparaisse de loin comme une

immense corbeille de verdure et de fleurs.

La fabrication du sucre a suivi jusqu'à ces dernières années, à Maurice comme à Bourbon, des proportions toujours croissantes. La récolte de 1861 a dépassé à l'île Maurice 150 millions de kilogrammes, fabriqués par 270 usines. C'est un rendement moyen de 5 à 600,000 kilogrammes par établissement ; mais les plus importantes sucreries présentent un chiffre de production plus que quintuple. A Bourbon, la récolte a été de moitié inférieure à celle de Maurice ; le nombre des usines y est aussi deux fois moindre. Depuis 1860, la récolte sucrière a oscillé, dans chacune des deux colonies, autour des chiffres respectifs que nous venons d'indiquer, soit que ces chiffres marquent des maximums qu'il est difficile de dépasser, ou parce que des crises financières, des ouragans, des épidémies sont venus ralentir une situation jusque-là des plus prospères. Par contre, l'affranchissement des esclaves, qui a eu lieu en 1835 à Maurice et en 1848 à Bourbon, n'a pas un moment ralenti la production des usines à sucre. L'émancipation s'est opérée d'ailleurs sans troubles dans l'une et l'autre île. Lorsqu'elle fut prononcée à Maurice, l'île

ne produisait en moyenne que 32 millions de kilogrammes de sucre par an. On vient de voir ce qu'elle a produit en 1860. Les mêmes faits s'appliquent trait pour trait à la colonie de Bourbon, et répondent victorieusement à ceux qui défendent encore l'esclavage dans l'intérêt des cultures tropicales. Il est vrai au reste de dire que le nombre des travailleurs a toujours augmenté dans les deux colonies en raison même de la production. Les esclaves ont été remplacés par des travailleurs libres, émigrés de l'Inde et généralement engagés pour un temps fixé à l'avance. En outre l'usage du guano versé autour de chaque pied de canne, surtout dans les terrains nouvellement défrichés on jusque-là réputés stériles, a largement favorisé le rendement de la récolte. L'île Maurice consomme par an plus de 42 millions de kilogrammes de cet excellent engrais, et l'on estime que le rendement moyen de la canne, depuis l'emploi du guano, s'élève de 15 à 1,800 kilogrammes de sucre par hectare. Certains terrains de l'île Bourbon, d'une fertilité exceptionnelle, par exemple les belles plantations du quartier de Saint-Benoît ou de Saint-Louis, présentent un chiffre de production plus que

quadruple, c'est-à-dire égal à 7,500 et 8,000 kilogrammes.

Avec les sirops incristallisables, résidus de la fabrication du sucre, on produit à Maurice et à La Réunion une sorte de rhum que l'on appelle *arack*. C'est une boisson de médiocre qualité, et qui est loin d'égaliser, pour le parfum et le goût, le rhum si estimé des Antilles, à moins que l'on n'en soigne particulièrement la préparation. Les distilleries où se fabrique ce produit portent le nom de *guildiveries*. Elles sont pour l'état et la colonie une source de revenu, mais fournissent aux travailleurs, qui ne boivent pas de vin, une occasion trop fréquente d'ivrognerie. L'Indien comme le nègre ont pour l'*arack* un faible très marqué, et le *coup de sec* leur paraîtrait sans nulle saveur, s'il n'était plusieurs fois répété.

On ne saurait terminer ce qui a trait à la fabrication du sucre à Maurice sans faire observer que ce précieux produit forme à lui seul presque toute la base du commerce d'exportation de la colonie, et que la valeur des sacs de vacoa (ces sacs à contenir le sucre que tout le monde a vus, au moins dans nos ports de mer) atteint près de 5 millions de francs par année.

Maurice exporte une certaine quantité de ces sacs dans la colonie anglaise du Cap et dans celle de Natal, sur la côte orientale d'Afrique. A Bourbon, la valeur des sacs de vacoa atteint 2 millions de francs, et des quartiers encore peu fertiles, ceux de Saint-Joseph et de Saint-Philippe, vivent surtout de cette fabrication, à laquelle s'emploient les femmes et les enfants.

L'île Maurice est moins bien partagée pour les productions du règne animal que pour celles du règne végétal. On y trouve, dans toutes les habitations, des scorpions ainsi que des scolopendres ou cent-pieds, dont la morsure est très malfaisante. Les cancrelas, sortes de coléoptères des tropiques, ennemis des vêtements et des livres, qu'ils rongent avec un véritable acharnement ; les moustiques, d'une grosseur souvent énorme, tourment incessant du dormeur, sont aussi des hôtes habituels des maisons. Nous n'avons pas nommé les lézards et les araignées, qui n'ont de désagréable que leur présence, et qui fort heureusement vivent dans un état de guerre perpétuelle avec les espèces précédentes. Dans les jardins, on rencontre, avec les animaux déjà cités, des guêpes jaunes à la piqure dangereuse et des mouches

maçonnnes qui n'aiment pas à être dérangées. Le nom populaire dont on a les baptisées leur vient de ce qu'elles construisent un nid avec de la terre pour y déposer leurs œufs. Les Européens s'inquiètent beaucoup, à leur arrivée, de la présence de tant d'hôtes incommodes : les colons y font fort peu d'attention et s'estiment très heureux d'en être quittes à si bon compte, en songeant aux serpents venimeux de l'Inde et de l'Afrique, à ce cortège de crocodiles et de tigres qui en peuplent les rivières et les jungles. Là seulement il est permis d'avoir peur, quand le serpent à lunettes et le hideux *cobra capello*, dont la morsure donne la mort, se glissent jusque dans les maisons, quand les tigres viennent surprendre, sur le seuil même de sa demeure, l'habitant qui ne se tient pas sur ses gardes. Au lieu d'hôtes si dangereux, les bois de Maurice ne renferment que des singes fort inoffensifs, ou des cerfs dont la chasse offre au colon une distraction attrayante et un exercice qu'il affectionne.

Il n'existe à Maurice aucun oiseau indigène proprement dit. L'oiseau blanc, l'oiseau vert, l'oiseau gracieux de la Vierge, tous si peu timides qu'ils se laisseraient prendre à la main,



le martin au bec jaune, qui fait aux sauterelles une guerre acharnée, ont été importés dans la colonie. Le fameux dronte, de la même famille que l'épiornis de Madagascar, et tous deux quelque peu parents de l'autruche, d'autres disent des gallinacées, a complètement disparu. On ne le retrouve plus qu'à l'état fossile. C'est de son nom que les Portugais appelèrent Maurice *isla do Cerno*, ou l'île du Cygne. Les oiseaux marins, les frégates, les cormorans, les pélicans, les *fous* et les *fouquets*, comme on les nomme fréquentent les endroits, peu accessibles du rivage ; il en est de même des paille-en-queue. Quant aux poissons et aux coquillages qui vivent autour de l'île, ils sont très nombreux et très curieux ; quelques-uns appartiennent à des espèces non encore classées ; d'autres sont venus de l'Inde s'égarer sur les rivages de Maurice. La plupart des poissons ne sont du reste connus des Mauriciens que sous le nom vulgaire tiré de leur couleur. Ainsi il y a les poissons jaunes, les poissons bleus, les poissons rouges. Le requin, épouvante du nageur, fréquente les côtes ; les souffleurs ne se montrent que très rarement dans ces parages. Les huîtres des environs de

Port-Louis sont renommées et peuvent soutenir la comparaison avec les espèces les plus délicates d'Europe. Les tortues de mer, autrefois très nombreuses, ont presque disparu comme à Bourbon.

Le climat de l'île Maurice est celui de toutes les contrées tropicales. L'année est divisée en deux saisons bien tranchées : l'une, l'été, connue sous le nom d'*hivernage*, de novembre à avril ; l'autre, l'hiver, d'avril à novembre. Les saisons sont inverses des nôtres à cause du changement d'hémisphère. C'est pendant les premiers mois de l'hivernage qu'ont lieu ces pluies torrentielles, souvent continues, particulières aux pays tropicaux ; c'est aussi pendant cette époque qu'éclatent à Maurice les coups de vent, les ouragans, les cyclones, qui fort heureusement ne sèment leurs ravages que sur trois mers du globe, la mer des Indes, celle de Chine et celle des Antilles. Aujourd'hui, grâce aux beaux travaux du capitaine anglais Piddington, président de la cour de marine à Calcutta, la marche, sinon la vraie cause des ouragans, est connue, et la courbe qu'ils décrivent peut être toujours tracée avec une régularité mathématique : de là le nom

de cyclones qu'on leur a donné à cause de leur direction curviligne. Le baromètre indique d'ailleurs avec une très grande précision la venue prochaine d'un cyclone. Le signal d'alarme est alors donné, et au coup de canon officiel les navires en rade doivent prendre toutes les précautions d'usage. A Bourbon, où aucun port n'existe encore, où aucune rade n'est sûre, tous les navires sont tenus de gagner le large dès que l'ouragan s'annonce. On a vu ainsi des bâtiments qui ne sont jamais revenus, et d'autres qui ont dû emporter les curieux qui étaient montés pour les visiter jusque sur les rives de Madagascar.

La cause des ouragans est attribuée par les uns à l'électricité atmosphérique des régions tropicales, par d'autres à la grande évaporation de l'eau dans les mers qui avoisinent l'équateur; toujours est-il que cette cause est à peu près inconnue. Un peu de bien suit dans tous les cas beaucoup de mal, car les cyclones sont accompagnés de pluies abondantes qui fécondent le sol.

L'époque de l'apparition des ouragans est irrégulière, et souvent bien des années se passent sans que le phénomène ait lieu. En re-

vanche il y a souvent plusieurs ouragans dans la même année. Ainsi, au mois de mars 1861, à Maurice, l'île a été deux fois visitée par le fléau, qui a presque épargné La Réunion. Le second ouragan a été terrible : les récoltes ont beaucoup souffert, et le vent a soufflé à Port-Louis avec une si grande violence que des toitures ont été enlevées, des maisons même jetées à terre : partout des arbres dénudés ou déracinés couvraient le sol de leurs débris; mais telle est la vigueur de la végétation tropicale que tout avait repoussé en peu de jours. L'arbre resté debout se présentait plus vert, plus feuillu qu'auparavant, et l'on eût dit que l'effet de l'ouragan avait été de donner à la vie végétale une nouvelle activité.

Pendant que souffle ce vent dévastateur, que la pluie tombe à torrents, on ne voit dans les rues personne, hormis les voleurs qui flairent les occasions. Du reste, toutes les maisons sont hermétiquement fermées, et l'on tient la lampe éclairée dans les appartements. Pour se nourrir, on a seulement ce que l'on peut trouver au logis. Il est bon d'avoir des provisions, car aucune boutique n'est ouverte, et toute sortie devient impossible et même périlleuse. A la

longue, quelques personnes qui s'ennuient essaient de mettre le nez dehors, vêtues de leurs plus mauvais habits, en cas d'accidents presque certains. Tous les vents du ciel déchaînés soufflent quelquefois pendant plusieurs jours avec une vitesse de 50 mètres par seconde, c'est-à-dire trois fois plus forte que celle d'une locomotive lancée à toute vapeur. Cette violence du vent explique les désastres qu'elle produit; on comprend que de malheureux navires surpris au large aient disparu au milieu du tourbillon, engloutis dans les profondeurs de la mer, sans laisser aucune trace.

On cite des ouragans terribles, comme celui de 1773, à Maurice, qui déracina tous les arbres et enleva en quelques heures toutes les récoltes sur pied. Port-Louis fut obstrué par les décombres de plus de trois cents maisons, et trente-deux navires, chassant sur leurs ancres et perdant leurs amarres, vinrent échouer sur le rivage; un grand nombre d'animaux et plusieurs personnes périrent. A La Réunion, on parle encore des ouragans de 1806, 1807, 1829, qui détruisirent tous les grands arbres de la colonie : les muscadiers et les girofliers, depuis lors presque entièrement disparus; les

bois noirs qui servaient d'abris aux caféiers, également négligés depuis cette époque. La crainte de tels malheurs a même été l'une des causes de la faveur accordée à la culture de la canne, et c'est après le grand ouragan de 1806 que la précieuse graminée, jusque-là cultivée seulement à Maurice, a été introduite sur une large échelle à Bourbon. Les cannes offrent l'avantage de plier sans se rompre devant la violence du vent, et jamais la fable du chêne et du roseau n'offrit une plus saisissante application. La récolte du sucre est cependant diminuée de moitié par les forts ouragans.

Les ouragans ne sont pas les seuls phénomènes météorologiques particuliers à ces contrées; il en est un autre non moins curieux et resté jusqu'ici inexplicable, celui des *ras de marée*. Il se produit non-seulement à l'époque des cyclones, mais encore pendant toute l'année, à des intervalles irréguliers. La mer, calme au large, monte tout à coup sur les rives à des hauteurs souvent très grandes, et vient se briser à la côte, écumante, furieuse, avec un fracas inusité. Les galets sont violemment transportés et roulés par les vagues avec un bruit sinistre, imitant le grondement du

tonnerre. Ce bruit s'entend au loin, et la nuit on dirait un orage éclatant à la fois des quatre points de l'horizon; mais le ciel reste calme, et le phénomène n'est que local, limité au rivage même. Ces ras de marée violents détruisent souvent les jetées sur la côte, et l'on a eu beaucoup à en souffrir dans l'île de La Réunion. Les travaux exécutés à Saint-Denis, le long d'un rivage si peu hospitalier, ont été souvent dispersés; ceux du port de Saint-Pierre, depuis bien des années en construction, se sont plus d'une fois écroulés. On y a vu des blocs de basalte, du poids de plusieurs milliers de kilogrammes, violemment précipités dans la mer du couronnement des jetées, contre lequel venaient battre des vagues énormes, comme un irrésistible bélier hydraulique. Ainsi a fini par se former un talus naturel dépassant de beaucoup les limites de la basse des fondations adoptées par les ingénieurs. On a essayé d'attribuer les ras de marée à l'action de volcans sous-marins; mais cette explication ne saurait être admise en présence du calme de la mer à peu de distance du rivage, ou alors il faudrait supposer que ces volcans sont tous littoraux. Il serait plus naturel d'invoquer en

faveur des ras de marée l'action de l'électricité terrestre. Peut-être aussi sont-ils dus à l'action de cyclones passant au large.

Pendant l'époque de l'hivernage, le thermomètre monte à Maurice jusqu'à 32 et 35 degrés centigrades aux heures les plus chaudes de la journée. Cette température n'est pas trop élevée, si l'on songe à celle de quelques villes de l'Inde, à celle surtout des mines de la Californie pendant les trois mois de l'été. L'hiver, la température baisse et ne dépasse pas 22 ou 25 degrés, sauf dans quelques endroits élevés du sol. C'est alors l'époque des vents généraux, qui soufflent dans la direction du sud-est. La brise est parfois très forte à Port-Louis, où elle soulève la poussière des rues et rend le séjour de la ville désagréable; mais des pluies de peu de durée viennent abattre la violence du vent, et donner à l'atmosphère un peu de calme et de douce fraîcheur.



## III. — LA POPULATION ET LES MOEURS.

Dénombrement des habitants. — La vie créole. — Les mulâtres et les noirs. — Les travailleurs indiens. — Les Chinois, les Arabes, les Parsis.

La population de l'île Maurice, qui, par suite de l'introduction toujours plus grande des travailleurs immigrants, croît chaque année dans une proportion de 10 ou 12 pour 100, dépasse aujourd'hui 350,000 habitants. Sur ce nombre, environ un septième appartient à la race blanche, un autre septième à la classe des affranchis. Le reste, au nombre de plus de 250,000, forme le chiffre des travailleurs étrangers, presque tous des *coolies* de l'Inde. Dans cette dernière catégorie, le nombre des femmes n'est que le tiers de celui des hommes. Les habitants de race blanche se divisent en deux classes : les *créoles*, nés dans la colonie, les *Européens*, venus du dehors. Bien que supportant très patiemment la domination anglaise, les créoles sont restés Français par le cœur et par la langue, et rien ne les a plus froissés il y a six ans que la décision,

partie de Londres, qui rend l'usage de la langue anglaise obligatoire auprès des tribunaux.

Le caractère créole a tant de fois été dépeint qu'il est inutile d'y revenir. Répéter que le Français ajoute dans les colonies à son courage naturel on ne sait quoi de fier et d'entreprenant, et que l'élévation, l'ardeur de ses sentiments s'accroît encore au feu des tropiques; redire que la femme emprunte au climat de ces contrées une poétique nonchalance, une indéfinissable beauté; insister sur la large et généreuse hospitalité qui se pratique aux colonies, ce serait rappeler ce qui est connu de tout le monde. Allez visiter par exemple la belle sucrerie de Gros-Bois, appartenant à un respectable planteur, M. Vallet. L'heureuse union d'une gracieuse famille, la vénération dont elle entoure son chef, le charmant accueil qu'elle fait à tous ses hôtes, vous toucheront comme nous, car on ne connaît plus en France les vieilles mœurs que par tradition. Toutefois l'on ne saurait se dissimuler que les coutumes créoles s'altèrent chaque jour à Maurice, surtout à la ville. Les étrangers ont afflué; certains ont abusé de la naïve confiance des habi-

tants ; d'autres, empressés de faire une fortune rapide, y ont souvent mieux réussi que le colon depuis longtemps établi. De là une certaine jalousie méfiante de la part du créole.

Avec l'abolition de l'esclavage, le service domestique est devenu de plus en plus difficile. Le noir fidèle a disparu de la maison où souvent il était né. Il a été remplacé par l'Indien, sorte de serviteur indifférent, ne parlant pas même le créole, loué à l'année, et ne songeant qu'à amasser un petit pécule pour travailler à un métier libre ou retourner dans son pays. Aussi l'étranger ne vient-il plus guère à Port-Louis, comme dans la plupart des plantations, que pour un temps limité ; il ne songe qu'à rentrer au plus vite en Europe chargé d'écus, mais non d'années. Après l'heure des affaires, on court s'isoler chez soi en rêvant aux opérations du lendemain. On s'endort sous la varangue, tandis que dans les rues, sombres et solitaires, dès sept heures, se glissent quelques passants attardés. Le grincement monotone des rares réverbères, dont la clarté douteuse est rendue plus incertaine encore par le souffle de la brise, la conversation somnolente de quelques Indiens étendus devant la grille

qui donne sur la rue, pendant que leurs maîtres sommeillent sous les ombrages du jardin, tel est le spectacle invariable qu'offre le soir la cité de Port-Louis. Aucune promenade n'est à cette heure fréquentée, aucune famille ne se montre dans les rues par ces belles nuits des tropiques, inondées d'une si douce lumière quand la lune éclaire le ciel. Par moments, une réception à l'hôtel du gouvernement, une représentation théâtrale, un bal de société, viennent seuls varier cette désespérante monotonie. Il y a aussi quelques fêtes traditionnelles, surtout les courses au Champ-de-Mars au mois d'août. Alors la ville sort pour quelques jours de sa longue léthargie, on oublie même ses affaires, on ne parle que des paris engagés, que des chevaux vainqueurs. Sauf ces rares occasions, on dirait que la vie s'éteint chaque jour à Port-Louis avec le dernier rayon de soleil. Dans ces contrées tropicales, cet astre se couche presque tous les soirs à la même heure, et le crépuscule est de peu de durée. Dès que le soleil a disparu dans la mer, la ville est pétrifiée, endormie, et ne consent à se réveiller que le lendemain. Il est vrai qu'elle est matinale, et que la première lueur de l'aurore voit

à peu près tout le monde debout. Cette peinture est celle de la vie des blancs dans toutes les colonies. Ajoutons que, grâce à leur petit nombre relatif, ils sont facilement exposés aux commérages de la vie de province. De là l'isolement de chacun, de là ce désir de finir son exil au plus vite.

La vie des mulâtres ou des noirs, soit qu'ils appartiennent à la classe des affranchis, soit que l'émancipation les ait trouvés libres, est mêlée de moins d'inquiétudes personnelles que celle des blancs. Le noir surtout se laisse doucement aller à la nonchalance tropicale, sans trop s'inquiéter de rien. Une banane, un fruit quelquefois volé, forment, avec un peu de riz et de morue sèche, sa nourriture de chaque jour. Il ne veut plus s'occuper pour les autres du travail de la terre, qu'il regarde comme indigne de lui depuis son affranchissement; mais il a l'instinct de la propriété, il aime à se bâtir une case et à soigner pour son compte un petit jardin planté de légumes. En même temps il élève quelques maigres poules et quelques petits porcs qu'il va vendre au marché. Paresseux, indifférent à tout, hormis au plaisir, incapable de faire la moindre épargne, il vit au

jour le jour, sans grands besoins. Il marche invariablement nu-pieds et parfois nu-tête. Un pantalon de toile bleue et une veste de même étoffe, qui manque souvent à l'appel, jetés sur une chemise grossière parfois oubliée aussi, composent tout son accoutrement.

Le noir créole (on appelle ainsi celui qui est né aux colonies) tend peu à peu à disparaître ou à se fondre avec les mulâtres; mais on rencontre dans l'île des types de noirs bien caractérisés. Les croiseurs anglais de la côte orientale d'Afrique ne manquent jamais, chaque fois qu'ils saisissent un négrier, d'apporter à Maurice tous les noirs qu'ils ramassent à son bord. On les expose en lieu convenable, et les planteurs et les *sucriers* se présentent pour les engager sous la surveillance et par les soins du gouvernement. C'est presque une traite déguisée, si ce n'est que le nègre reste libre. En moins de trois mois, en 1861, nous avons vu à Port-Louis plus de quatre cents noirs exposés et provenant de deux saisies. A la même époque, nous avons aussi été témoin d'une capture importante faite à bord d'un *boutre* ou bateau arabe transportant des esclaves soumalis de l'île de Socotora à la côte de

l'Yémen. Les noirs furent débarqués à Aden et engagés par la compagnie des bateaux à vapeur britanniques. La côte occidentale d'Afrique fournit aux croiseurs anglais l'occasion de captures non moins avantageuses, et les colonies anglaises des Antilles reçoivent ainsi par an un surcroît de plus de deux mille travailleurs.

Parmi les noirs amenés à Port-Louis par les croiseurs, nous avons vu des Malgaches à la taille élevée, à la peau bistrée plutôt que couleur d'ébène, au type rappelant celui des Malais, avec lesquels les nègres de Madagascar ont mélangé leur sang à une époque d'immigration malaise restée inconnue. Les femmes malgaches sont quelquefois fort belles; elles tressent coquettement leurs cheveux en une multitude de petites nattes qu'elles disposent élégamment autour de leur tête. Elle portent volontiers aussi des bracelets et des colliers de verre ou de corail. Nommons, à côté des Malgaches, les Cafres à la figure stupide, sillonnée de cicatrices hideuses dont ils aiment à se tatouer les joues et les tempes, et les nègres mozambiques, au type plus intelligent, ayant la peau supérieure du nez plissée en forme de

chapelet, de façon à imiter une rangée de grains de maïs. Les Cafres et les Mozambiques, travailleurs infatigables, aux formes athlétiques, sont partout regrettés des planteurs, soit à Maurice, où la Grande-Bretagne ne permet pas leur introduction à moins de cas de prise par les croiseurs, soit à Bourbon, où le gouvernement français ne souffre plus qu'on les engage depuis que des faits très regrettables ont eu lieu sur la côte orientale d'Afrique, et parce qu'aussi une cargaison de noirs, trop précipitamment débarquée à Saint-Denis, apporta en 1859 le choléra dans la colonie.

On connaît la haine profonde qui divise dans les États-Unis la race blanche et la race de couleur; le même esprit d'exclusion règne à Maurice, où les anciens édits de nos rois l'avaient fomenté, comme dans les autres colonies françaises (1). Malgré l'affranchissement, qui date déjà de plus de trente ans, malgré le soin qu'a pris le gouvernement anglais de publier que le noir et le mulâtre sont les égaux des blancs, que la couleur de la peau n'est pas un signe de priorité ou d'infériorité, ce fâcheux

(1) Ainsi, dans les cérémonies religieuses ou publiques, les noirs ne pouvaient se mêler aux blancs, etc.



esprit de caste se fait toujours remarquer. Il a même parfois donné lieu, dans des cérémonies publiques, au théâtre, à des actes de collision déplorables. Les mulâtres, souvent plus intelligents que les blancs eux-mêmes, et dans tous les cas plus propres aux affaires, parce qu'ils connaissent mieux le pays, ont fait des fortunes rapides qui les élèvent au niveau des premières classes. Il n'importe : on leur refusait naguère le droit de s'asseoir en public à côté des blancs ; on ne les admet pas toujours dans la bonne société, on ne leur présente guère la main. Et ce qu'il y a de curieux, c'est que les femmes de couleur elles-mêmes partagent cette répulsion ; quelques-unes préfèrent être les maîtresses des blancs que les femmes légitimes, nous ne disons pas des noirs, mais même des mulâtres. Les hommes de couleur souffrent amèrement de cette sorte d'oppression morale qu'on leur inflige ; leur dignité personnelle en est tous les jours profondément blessée, et parfois, pour montrer qu'ils sont bien les égaux des blancs même en intelligence, ils se plaisent à citer, entre autres noms, celui du célèbre Lislet-Geoffroy. Ce mulâtre, né à Bourbon d'un blanc et d'une Malgache, mais

resté nègre pour le type et la couleur, avait reçu une instruction supérieure, et se distingua surtout dans les sciences mathématiques et naturelles, si bien qu'il fut nommé au siècle dernier membre correspondant de l'Académie des Sciences de Paris. Il n'est pas probable qu'à Maurice cet esprit d'exclusion contre la race de couleur cesse jamais. Dans les colonies françaises, il diminue chaque jour à mesure que s'effacent les souvenirs du temps de l'esclavage; mais dans les colonies anglaises le sang blanc est toujours seul regardé comme un titre de noblesse. L'Anglo-Saxon ne veut pas se mésallier, témoin ce qui se passe dans l'Inde depuis plus d'un siècle. Ne ferme-t-on pas les yeux en Europe sur cet esprit d'exclusivisme qui caractérise l'Anglais, et ne reproche-t-on pas trop souvent aux seuls Anglo-Américains des idées qu'en définitive ils n'ont reçues que de leurs aïeux?

Plus malheureux encore à Maurice que le nègre et le mulâtre, dont il se rapproche beaucoup par la couleur, est le *coolie* indien engagé pour la culture des terres, le travail des sucreries et le service des maisons. Ces pauvres parias venus de l'Inde dans une colonie où ils

espèrent gagner quelques piastres de plus par année forment près des trois quarts de la population. L'Indien est d'ordinaire soumis à son maître; obéissant, mais d'un caractère généralement froid et sombre, qui est fort loin d'être gai et communicatif comme celui du noir. Les traités que passent les travailleurs immigrés avec leurs patrons se limitaient autrefois à deux ou trois ans au plus; mais ils ont, depuis quelques années, été portés à cinq ans, au grand contentement des planteurs et des fabricans de sucre. L'Indien, en s'engageant, a droit à la nourriture, composée de riz et de poisson salé, au logement, consistant en une cahute de paille où sont entassés les travailleurs, quelquefois aussi au vêtement, réduit à deux pantalons, deux chemises et un foulard par année. L'engagé reçoit en outre, suivant les cas, de 2 à 4 piastres, soit de 10 à 20 francs par mois. Les frais d'immigration et de rapatriement sont à la charge des habitants. Un agent spécial, sous le titre de protecteur des immigrants, est nommé par le gouvernement pour veiller à leurs intérêts. Malgré les mauvais traitements et les injustices dont il a parfois à souffrir, l'Indien afflue à Maurice,

ne demandant qu'à travailler. Il est là plus heureux moralement que dans son propre pays, où sa position de paria le rend un objet d'horreur pour ses compatriotes d'une autre caste; il trouve surtout des avantages matériels assez grands non-seulement pour l'attirer, mais souvent même pour le retenir. Cet amour de l'Indien pour le gain et son aptitude presque exclusive au travail de la terre le font mépriser des affranchis, qui ne comprennent pas l'épargne, et qui, fiers de leur liberté, ne veulent plus aller travailler aux champs pour qui que ce soit, si ce n'est pour eux-mêmes. Il n'est pas de mauvais noir qui ne se croie bien supérieur à l'Indien, à ces affreux Malabars, comme il les appelle. Cependant presque tous les Indiens savent lire et écrire, jusque dans les plus infimes castes, tandis que bien peu de noirs sont capables de signer leur nom, même par une croix, et que nul d'entre eux ne parle d'autre langue que le créole, français naïf et adouci dans toutes ses syllabes, mais qui ne plaît que dans la bouche des femmes. L'Indien a bien d'autres qualités qui l'élèvent au-dessus du noir. Fidèle au culte de la patrie, dont le nègre ne se plaît à se rappeler que les danses

grossières, le paria célèbre en pays étranger les grandes fêtes religieuses de l'Inde, qui consacrent pour lui le souvenir du sol natal. Un mariage, un baptême d'après les rites de la religion hindoue sont aussi, dans beaucoup de cas, accompagnés à Maurice de toutes les cérémonies observées dans l'Inde en pareille occasion. Ce sont des offrandes, des libations à Brahma, Civa et Vichnou, trinité antique qui a précédé celle du catholicisme ; c'est la représentation de drames sans fin, qui se rattachent également aux religions nationales. Les acteurs y sont vêtus de riches et splendides costumes apportés exprès de Madras et de Calcutta, et dont on ne se sert que pour ces occasions solennelles.

Venus avec les travailleurs indiens à Maurice, mais préoccupés d'un but différent, se présentent en rangs peu serrés les Chinois, les Arabes, les mahométans de l'Inde et les Parsis. Tout a été dit sur les premiers. Insistons seulement sur un fait. Nos colons de La Réunion, voulant imiter ceux de Maurice et suivant une vieille routine, se sont attachés à demander des travailleurs de l'Inde ; mais nos comptoirs ont bien vite fini de leur en fournir. On s'est alors

adressé à la Grande-Bretagne. Le gouvernement anglais, jaloux de ses prérogatives et ne voulant pas vider trop vite sa pépinière de travailleurs, n'a consenti d'abord qu'à nous en octroyer 6,000, nombre illusoire, quand les besoins de notre colonie en exigeaient 50,000 et au-delà. Grâce à la persistance d'un honorable planteur bourbonnais, M. Imhaus, naguère encore délégué de la colonie à Paris, l'Angleterre a consenti à se montrer enfin traitable, et une convention a été passée entre les deux gouvernements en 1861, qui permet à la France d'engager dans l'Inde, sous certaines réserves, autant de travailleurs qu'elle voudra. Tout ira bien tant que la fraternelle alliance durera ; mais si l'union anglo-française est un jour rompue, qui alimentera nos colonies de travailleurs ? Il y avait, il y aura toujours la Chine, à laquelle on n'a pas voulu songer ; il y aura peut-être aussi la Cochinchine, si nous y établissons enfin des comptoirs sérieux. On a repoussé les Chinois à Bourbon, et l'on n'en veut plus entendre parler à aucun prix. On les accuse d'être des voleurs et des paresseux de la pire espèce ; mais on oublie de dire qu'on les avait, pour une première expérience, ramassés

à la hâte à Singapore, dans une espèce de *presse*, comme celle qui est usitée en Angleterre pour recruter des matelots. Doit-on s'en rapporter à un seul essai sur 200 Chinois, peut-être échappés des galères, quand on voit ce que les Chinois ont fait et font encore tous les jours en Australie et en Californie? Dans ce dernier pays, nous n'avons pas vu moins de 50,000 travailleurs de cette race, donnant partout l'exemple de la sobriété, de la patience et d'une remarquable activité au travail. Nous savons qu'ils seraient bien plus nombreux encore sans la proscription prononcée par les Américains, qui ont craint une invasion de la race jaune. Tous ces Chinois travaillent sur les *placers* et dans les jardins avec un ensemble merveilleux; aucun mineur ne connaît mieux le lavage des sables aurifères, aucun agriculteur ne soigne mieux ses jardins ou ses champs. Il nous semble que de tels travailleurs, intelligents, paisibles, industriels, comme ils le sont tous, quoi qu'on ait pu dire, rendraient de grands et signalés services dans nos colonies, surtout pour la culture de la canne et la fabrication du sucre, que les Chinois connaissent déjà et pratiquent chez eux sur une grande

échelle. Il y a en Chine une porte d'immigration toujours ouverte pour les colonies. La Havane et le Pérou, qui y ont frappé, s'en sont montrés forts satisfaits, nous le savons personnellement. En outre ce moyen d'immigration est toujours accessible; il n'est pas besoin de traités pour le faciliter, et l'on sait fort bien que les *coolies* chinois ne redoutent guère pour eux-mêmes les défenses d'émigration édictées par leurs empereurs. A Maurice, les Chinois ne fréquentent pas les plantations, où peut-être ils ont travaillé un moment; ils se sont réservé le commerce de détail, surtout celui d'épicerie, qui leur est entièrement dévolu.

Pour terminer cet examen des différentes races établies dans la colonie, il faut citer les Arabes de la côte orientale d'Afrique et de l'Arabie, qui font le commerce à Port-Louis. Leurs navires y apportent surtout du café, des grains, des ânes de Mascate et des chevaux d'Abyssinie. Des mahométans de l'Inde sont aussi fixés à Maurice, venant principalement de Bombay et de Calcutta. Quelques-uns sont à la tête de très riches maisons. Pour n'oublier personne, nommons enfin les Parsis, ces Guèbres



de la Perse, si longtemps persécutés dans leur pays. Fidèles depuis Zoroastre au culte du feu, qu'ils adorent comme l'esprit éternel qui commande à la matière, ils se montrent dans les transactions d'une loyauté à toute épreuve. Nous pouvons hautement proclamer, après divers voyages dans presque toutes les parties du globe, que nous n'avons nulle part rencontré de plus honnêtes commerçants. Ils n'ont qu'un prix pour chaque chose. Doux avec les leurs, polis et dévoués pour leurs clients, ils se montrent empressés pour tout le monde, et cela sans bassesse, sans flatterie. D'une instruction au-dessus de la moyenne, ils parlent, outre leur langue, l'anglais, le persan et souvent le français très correctement. A Bombay, à Calcutta, où ils sont établis en grand nombre et où ils possèdent même plusieurs journaux, presque tout le commerce et la banque sont concentrés dans leurs mains. Ils ont fait souvent à la colonie anglaise des dons qui témoignent de l'esprit le plus généreux et le plus libéral. A Aden, il y a aussi plusieurs maisons de Parsis. L'une d'elles fait toutes les affaires de la *compagnie péninsulaire et orientale*, qui a le service des vapeurs de l'Inde, de la Chine, de l'Australie,

ainsi que de Maurice et de Bourbon. Les grandes maisons parsis ont toutes des correspondants en Europe, surtout à Londres, où l'on rencontre souvent ces voyageurs au type caucasien, au costume asiatique, au chapeau de toile cirée d'une forme étrange qui rappelle le bonnet persan.

#### IV. — LE COMMERCE ET LA POLITIQUE COLONIALE ANGLAISE.

Relations commerciales. — Dépendances de Maurice : les Seychelles — Mouvement maritime de Port-Louis — Parallèle entre Maurice et La Réunion. — Cause de l'infériorité coloniale française. — Remède au mal.

Dans un pays peuplé de races aussi entraînées vers le commerce que celles qui viennent d'être citées, dans une colonie où les Anglais, ces grands marchands de l'univers, se sont établis par droit de conquête, les affaires, comme on le pense, sont loin de chômer. Aussi très peu de places sauraient-elles être comparées à Port-Louis pour le mouvement, l'activité, surtout pour la quantité innombrable de marchandises qui s'y débarquent et s'y achètent. Sur ce der-

nier point, les habitants du pays eux-mêmes restent émerveillés et se demandent comment l'île Maurice peut autant consommer. La réponse est, selon nous, facile : c'est que tout le monde y dépense en grande partie ce qu'il gagne, et que l'Europe n'envoie pas toujours aux colonies ses meilleures marchandises. On connaît le trait de ce négociant parisien qui réunissait tous ses *rossignols* (qu'on veuille bien nous passer le mot), et les disposait sous cette commune étiquette : *bon pour les colonies*.

Le commerce de Port-Louis se fait en première ligne avec l'Angleterre, puis avec la France. En retour du sucre qu'elle reçoit, l'Angleterre envoie son charbon, sa bière et les produits de ses manufactures ; la France expédie ses vins, qui gagnent singulièrement en qualité dans le voyage, ses liqueurs, ses eaux-de-vie, son huile, ses articles dits de Paris, etc. Les Indes anglaises et néerlandaises apportent du riz, du tabac, des grains, du café, des toiles et des étoffes, puis de petits chevaux venant de Batavia, et les produits si connus de la Chine. Manille adresse à Port-Louis ses cordages et ses cigares renommés. L'Amérique du

Nord envoie de la glace, dont les négociants de Boston alimentent le monde entier, des bois de construction (que fournit aussi la Suède), des viandes salées, des farines, enfin tous ces produits si divers que fabriquent les Etats-Unis. De l'Amérique du Sud, le Pérou expédie son précieux guano des îles Chinha, auquel ceux du Chili, de la Bolivie, de la Mer-Rouge et du Cap ne peuvent faire concurrence; Montevideo et Buenos-Ayres importent leurs mules des *pampas*, rivales de celles du Poitou. La colonie anglaise du Cap fournit son fameux vin de Constance, des pois, des chevaux, des grains; Natal envoie des moutons et du beurre; l'Australie du blé, des salaisons, des farines. Madagascar apporte son riz, plus estimé que celui de l'Inde, ses beaux *lambas*, ses *pagnes* tissés avec le fil des cocotiers, ses bœufs à la bosse sur le cou ou *zébus*, espèce inconnue à l'Europe, enfin quelques pores et moutons et de nombreuses volailles. Les Seychelles (archipel jadis au pouvoir de la France et conquis sur elle par les Anglais en 1794) expédient de l'huile de coco dont on se sert pour l'éclairage, des sacs de vacoa, des tortues de mer, des oranges, des citrons, connus sous le nom de

citrons-galets et renommés pour leur jus, des noix de coco, de l'écaille, enfin ces objets de fantaisie gracieux que les habitants de Mahé, la principale des Seychelles, fabriquent avec les jeunes feuilles du cocotier de mer. Les Seychelles produisent en outre des bois précieux pour l'ébénisterie, la construction des édifices et des navires, du girofle, du café, du riz, du cacao, du sucre, enfin du coton de l'espèce dite longue-soie, qui au xvii<sup>e</sup> siècle et même jusqu'à l'affranchissement des esclaves, fit la fortune de ces contrées.

Toutes ces cultures ont depuis déchu ; mais les Anglais, absorbés jusque-là par leur colonisation de Maurice, vont reprendre sur une large base celle des Seychelles, et déjà la capitale de l'île Mahé, Port-Victoria, autrefois *l'Établissement*, renaît à une nouvelle vie. Cette ville est dans une situation des plus heureuses, au pied d'une haute montagne, le Morne-Blanc, qui s'élève à 450 mètres, et dont les contreforts sont plantés de filaos et de cocotiers, vertes forêts qui s'étendent jusqu'au bord de la mer. La rade de Victoria est des plus belles et toujours sûre ; elle offre un bon mouillage aux navires qui fréquentent ces parages, entre

autres les baleiniers américains, et sert de port de relâche aux vapeurs de la *compagnie orientale*. Le pays est remarquable par sa température toujours égale et douce, et c'est un lieu de guérison pour les malades de Maurice. Les nègres des Seychelles, importés au temps de la traite, où la position de ces îles favorisait singulièrement les opérations des négriers, sont renommés pour leur taille et leur force ; mais ils sont nonchalants, et très peu amis du travail sous ce climat d'une beauté exceptionnelle, qui fournit à l'homme, sans qu'il se donne aucune peine, tout ce dont il peut avoir besoin.

L'archipel des Seychelles se trouve sur la route d'Aden, station centrale des vapeurs anglais dans l'Océan-Indien, et sur celle de Mascate et de Zanzibar, avec lesquels la colonie de Maurice entretient des relations très actives. Le commerce de Maurice avec La Réunion est aussi très suivi. Enfin les négociants de Port-Louis envoient leurs navires vers les îles voisines, Rodrigue, Agalega, Diego-Garcia, etc., d'où l'on retire surtout de l'huile de coco. Citons, pour terminer, les îles Saint-Paul et Amsterdam, tout à fait au sud de l'Océan-Indien, par 38 degrés de latitude, et où des

bateaux de Port-Louis vont chercher du poisson salé. Ces îles appartiennent également à la France et à l'Angleterre, car les colonies anglaises en revendiquent la possession, tandis que les habitants se regardent comme dépendants de l'île Bourbon : *adhuc sub judice lis est*. On rencontre dans ces îles des sources froides à côté de sources bouillantes, phénomène curieux que la nature volcanique de ces terrains permet d'expliquer, et qui se retrouve pareillement à La Réunion.

Pour donner une idée précise du mouvement commercial de l'île Maurice, nous allons présenter quelques chiffres significatifs. En 1865, il est entré à Port-Louis 715 navires, jaugeant 300,000 tonneaux. Un tiers environ de ces navires étaient étrangers, les deux autres tiers appartenaient à l'Angleterre. Malgré cette prospérité, l'intérêt commercial se maintient à 12 pour 100 et l'intérêt civil à 9; l'élévation de ce taux est due à la rareté du numéraire dans le pays. Cette rareté est plus grande encore à La Réunion, où l'on a été obligé, il y a quelques années, d'introduire des pièces d'argent de bas aloi, auxquelles on a donné un cours au-dessus de la valeur intrinsèque, et où l'on

a rendu le papier-monnaie presque obligatoire dans les transactions. Aussi, quand on considère l'état relativement inférieur de notre colonie, comparée à celle de Maurice, on se demande quelles ont pu être les causes de cette infériorité (1). Il y a des causes physiques que l'on ne saurait nier, et à ce sujet le gouvernement n'a peut-être pas donné à la colonie tous les secours qu'elle mérite : nous voulons parler de la création d'un port. On a choisi récemment Saint-Pierre, et nous n'avons pas à combattre la décision, bien que d'autres points eussent pu, à notre avis, être plus convenables ; mais il a fallu que les habitants de Saint-Pierre eux-mêmes, dans un moment d'élan civique dont nos concitoyens donnent trop peu d'exemples, fissent les frais des premiers travaux. L'état n'a cédé que peu à peu, et il a longtemps marchandé à la *colonie modèle*, à ce pays lointain qui ne reçoit rien de la mère-patrie et qui lui rapporte net plus de 20 millions

(1) Le mouvement commercial de La Réunion en 1865 a été le suivant : 295 navires, jaugeant moins de 100,000 tonneaux. Un vingtième seulement des navires appartient à la marine étrangère. On voit que de tous côtés notre infériorité est navrante ; mais aussi nous la devons, depuis Colbert, au *pacte colonial* que nous avons enfin déchiré en 1861.



tous les ans, il a longtemps marchandé les 6 ou 7 millions nécessaires pour l'achèvement d'un port à Saint-Pierre. Les travaux, commencés depuis 1854, sont allés très lentement, et sont loin d'être entièrement terminés. En attendant, les primes d'assurances sur nos navires qui vont à Bourbon sont toujours très élevées, car presque tous partent et arrivent à l'époque des plus mauvais temps; les frets sont aussi hors de proportion, et la différence entre le prix que réclament les armateurs pour le port de Saint-Denis et Port-Louis, qui se touchent, est souvent de plus de 30 pour 100.

Cette cause d'infériorité physique admise, c'est-à-dire l'absence d'un port à La Réunion, inconvénient auquel l'achèvement du port de Saint-Pierre remédiera complètement selon les uns, à moitié selon les autres, quelles sont les conditions morales qui règlent l'état d'infériorité de notre colonie vis-à-vis la colonie anglaise? Un argument toujours opposé dans ce cas aux Français, argument juste, il faut le reconnaître, ne saurait cependant être accepté en cette circonstance: nous entendons la différence si grande entre nos aptitudes et celles des Anglais en matière de commerce et de coloni-

sation. Dans le cas présent, l'argument n'a aucune valeur. A Maurice comme à La Réunion, les gens qui s'occupent d'affaires sont presque tous de race française; tout au plus quelques Anglais sont-ils établis à Port-Louis et dans les plantations. Malheureusement les conditions du problème changent, si, au lieu d'examiner les aptitudes, nous étudions la politique coloniale des deux métropoles. C'est là que gît la seule cause de notre infériorité vis-à-vis des Anglais; c'est ce qui doit expliquer pourquoi la colonie de Bourbon, plus fertile et sous des conditions atmosphériques peut-être plus favorables que l'île Maurice, produit cependant deux fois moins de sucre que son heureuse rivale, et fait un commerce deux fois moins important que le sien. A Maurice, les Anglais ont commencé par agir en habiles politiques: dès le lendemain de la conquête, ils ont respecté les lois, les coutumes, la religion, la langue des vaincus. Ce principe de grande tolérance est le premier en matière de colonisation, on l'oublie quelquefois aujourd'hui; mais les Romains, nos maîtres dans l'art de conquérir et de coloniser, l'avaient toujours présent à l'esprit. Ensuite la vie politique

coloniale a été respectée ou plutôt introduite à Maurice. Ce pays a joui bien vite d'une très grande liberté, et les Anglais n'ont pas tardé à en faire un véritable *municipe*, comme en offrait l'antique Rome. Le conseil législatif a remplacé en 1832, sur les réclamations des colons, le conseil du gouvernement, qui dès 1825 servait à pondérer le pouvoir presque dictatorial auparavant du gouverneur. Dès 1820, Port-Louis était ouvert aux vaisseaux étrangers, et le trafic de la colonie avec l'Angleterre établi sur le même pied que celui des Indes occidentales ; enfin le port de Mahébourg était livré au commerce en 1836. La traite des esclaves avait été solennellement prohibée par acte du parlement britannique en 1813 ; l'abolition de l'esclavage, prononcée par le même parlement en 1833, était mise en exécution à Maurice dès 1835. Comme pour préparer cette grande mesure, le conseil de la colonie avait déjà supprimé en 1829 toutes les distinctions blessantes qui avaient jusque-là existé entre les blancs et les gens de couleur, et décrété l'égalité civile et politique des deux classes. En 1832, en même temps que le gouvernement accordait aux colons la formation d'un conseil

législatif, il faisait droit à leur demande sur un autre point, et la liberté de la presse était proclamée dans la colonie. Enfin en 1849, par ordonnance du conseil législatif, une corporation municipale était instituée à Port-Louis.

Nous sommes loin de retrouver les mêmes libertés à La Réunion. Ici, c'est un gouverneur qui discute presque sans appel toutes les questions qui intéressent le pays. Le conseil privé qui l'entoure est formé de l'ordonnateur, du directeur de l'intérieur, du procureur-général, du contrôleur colonial, tous personnages fort respectables, mais fonctionnaires de l'état, et tous si peu payés qu'il y a quelque honte à rapprocher leurs maigres appointements de ceux des employés anglais (1). On n'appelle dans le conseil que deux habitants notables, formant par conséquent toujours minorité, bien que seuls ils soient vraiment informés des besoins de la colonie. Ils sont nommés d'ailleurs par l'état. Dans les communes, les maires, les conseillers municipaux, sont choisis par le

(1) Exemples : le gouverneur de Maurice reçoit par an 175,000 fr., celui de La Réunion 70,000 fr.; le procureur-général touche à Port-Louis 50,000 fr., à Saint-Denis 20,000 francs.

gouverneur. Il en est de même pour les membres du conseil-général, dont moitié sont cependant élus par les conseils municipaux ; mais les membres du bureau sont désignés par le gouvernement. Le délégué colonial lui-même, véritable député que la colonie envoie à Paris pour y défendre ses intérêts devant les ministres compétents, mais non plus devant les chambres comme naguère, le délégué colonial ne se rend à Paris que lorsque sa nomination a été ratifiée par le gouverneur. Il est souvent choisi du reste parmi les membres du conseil-général. Les questions de presse, de culte, sont, comme celles d'intérêt local, soumises au gouverneur ; seulement, dans les questions de culte, l'évêque, qui fait alors partie du conseil privé, est consulté. Dans tous les cas, le gouverneur est plus qu'un préfet, plus qu'un chef d'état dans un pays constitutionnel. C'est le plus souvent du reste un ancien capitaine de vaisseau, habitué à ce que tout le monde plie sous lui. Il jouit là, comme à son bord, d'un pouvoir presque absolu et sans contrôle, et peut dire, en parodiant un mot fameux : « La colonie, c'est moi ! » Toutefois, nous ne voulons pas le moins du

monde attaquer ici la personne des gouverneurs de nos colonies. Ce que nous combattons, c'est notre système colonial, encore trop empreint des idées étroites qui présidaient à la politique maritime au xvii<sup>e</sup> et au xviii<sup>e</sup> siècle. Ces idées ont fait leur temps, et il faut marcher en avant. Port-Louis de Maurice, ouvert à toutes les nations, offre un mouvement commercial sans cesse progressif; le port de Saint-Denis ne le suit que lentement. Le libre commerce ne lui était pas même permis avec Maurice il n'y a encore que peu d'années, alors que régnait toujours le fameux pacte colonial. En 1861, La Réunion manquait de savon par suite du retard de plusieurs navires attendus de Marseille et retenus par des vents contraires au détroit de Gibraltar; il fallut une permission expresse du gouverneur pour faire venir du savon de Maurice. Le même fait s'est produit à une époque où la colonie, au lieu de manquer de savon, manquait de riz, disette plus grave. Dans tous les cas, tout se paie au moins 25 pour 100 plus cher à La Réunion qu'à Maurice. Ainsi le sel, les grains, la viande salée et de boucherie, la morue, le charbon de terre, le guano, les mules, sont à

un taux toujours beaucoup plus élevé à Saint-Denis qu'à Port-Louis.

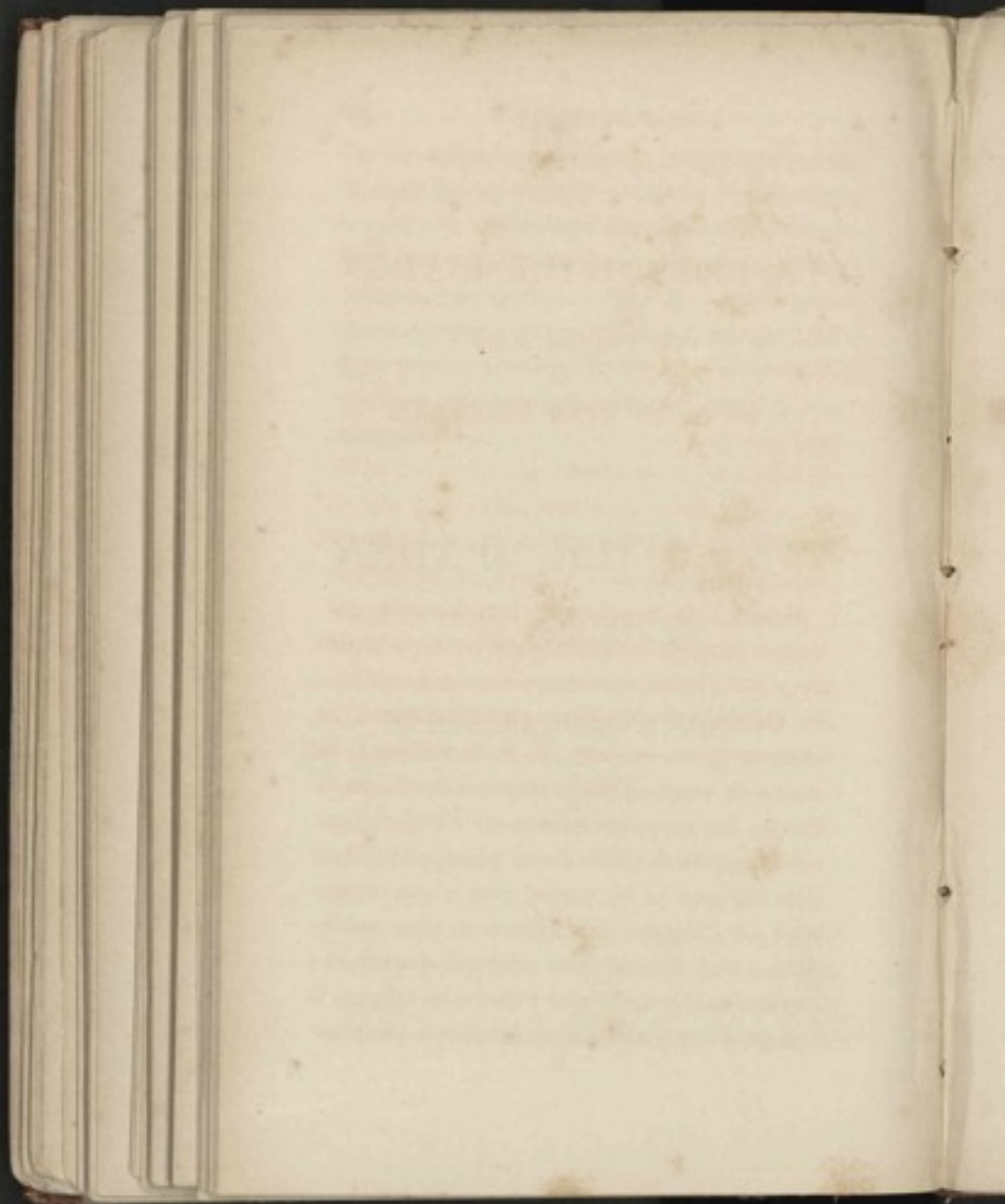
Aujourd'hui la liberté commerciale est proclamée en France, et de pareils faits ne se représenteront plus ; mais notre système colonial n'est pas changé. On se plaint que la France n'a plus de colonies : elle a cependant l'Algérie, dans une position exceptionnelle, et qu'elle ne peut pas coloniser ; elle a la Guyane, le Sénégal, dans une situation des plus belles, et qui sont loin d'être en grand progrès ; elle a la Nouvelle-Calédonie, très heureusement placée aussi, et surtout très richement dotée de la nature, mais où elle n'a encore que des marins ; elle a des droits sur Madagascar qu'elle paraît avoir oubliés ; enfin elle vient de fonder des comptoirs en Cochinchine ; mais partout nous ne voyons que des matelots et des soldats, et peu de colons. C'est là notre vice : c'est par la liberté, et non par la discipline militaire, c'est avec la bêche, et non avec le sabre, qu'on fonde des colonies. Dans celles qui nous restent, témoignage d'une antique splendeur, toute vie municipale a été détruite, et ce fut un tort des plus graves. Vous vous plaignez de l'absentéisme des colons, et vous avez anéanti chez

eux tout ce qui pouvait les attacher au sol après l'amour du gain. C'est le retour de cette vie municipale, libre, expansive, nécessaire à la bonne marche des affaires intérieures, que nos colonies, imitant l'exemple de Maurice, devraient réclamer de la métropole, non le stérile honneur, auquel elles semblent attacher tant de prix, d'envoyer des députés au corps législatif, bien entendu en excluant les noirs et les mulâtres. En Angleterre, les députés du parlement ne sont pris que dans la Grande-Bretagne ; mais les colonies jouissent d'une vie propre, elles ont même leurs chambres haute et basse quand elles ont une certaine importance, comme le Canada, le Cap, l'Australie. Nous ne parlons pas de l'Inde, qui vit sous un régime spécial récemment modifié. On argue contre cette vie politique laissée aux colonies le désir qui leur vient plus tard de se séparer de la métropole. C'est vouloir faire, selon nous, un cas général d'un cas particulier. De ce que les États-Unis se sont détachés de l'Angleterre, et dans le principe bien malgré eux, il ne s'ensuit pas que toutes les autres colonies anglaises feront de même. L'exemple est là pour le prouver : le seul pays dont on a



cru la fidélité suspecte, le Canada n'a jamais montré des intentions vraiment séparatistes. Et quand cela serait après tout, quel mal y aurait-il à fonder de grands empires par le monde, et à les laisser vivre de leur vie propre quand le moment serait venu ? Serait-il extraordinaire que cette loi qui règle le développement de tous les êtres animés réglât aussi le développement colonial ?

LA  
PRESQU'ILE D'ADEN  
ET LES ANGLAIS  
DANS LES MERS ARABIQUES



# LA PRESQU'ILE D'ADEN

ET LES ANGLAIS

DANS LES MERS ARABIKES

---

Grâce à la vapeur qui raccourcit les distances, le vieux monde oriental s'ouvre de plus en plus à l'influence européenne. Aujourd'hui, Le Caire n'est qu'à huit jours de Paris, en quatorze jours on sort de la Mer-Rouge, en moins de vingt on peut toucher aux rivages de l'Inde. Les races immobiles de l'Orient, qui ne s'inquiètent guère de ce phénomène, dont elles ignorent la loi, seront peu à peu absorbées par l'Europe. L'Angleterre, plus qu'aucune autre nation, est allée au-devant des merveilleux progrès que permet la vapeur, et l'on peut dire qu'elle s'en est servie pour as-

soir sa puissance dans l'Inde et même dans tout l'Orient. La navigation de la Mer-Rouge, du Golfe-Persique, celle du Tigre et de l'Euphrate est aujourd'hui aux mains des Anglais, grâce à leurs puissantes lignes de *steamers*. Tous les ports de l'Océan-Indien, où du reste ils trônent en maîtres, voient aussi flotter leur pavillon. Non contents d'une influence si largement acquise, les Anglais ont consolidé leur domination par des conquêtes qu'on était loin de prévoir, et la presqu'île d'Aden, d'où ils commandent les mers arabiques, est en leur pouvoir depuis plus de vingt ans. De ce point, ils rayonnent sur toute la Mer-Rouge, sur l'Inde et sur les côtes orientales de l'Afrique.

Il m'a paru intéressant de rassembler quelques souvenirs sur ce coin de l'Arabie, désormais colonie anglaise, et de suivre la Grande-Bretagne dans ses occupations successives. Aujourd'hui que la marine française est devenue plus puissante qu'aux meilleurs temps de l'ancienne monarchie, l'étude de la politique maritime de l'Angleterre peut être d'un grand enseignement pour la France. La question tire d'ailleurs une importance nouvelle du percement de l'isthme de Suez et de la récente

occupation par l'Angleterre de l'archipel de Dahlac et d'autres îles sur les côtes d'Abyssinie. On sait aussi que nos comptoirs de l'Inde et de l'Indo-Chine, ainsi que notre colonie de La Réunion, sont maintenant rattachés à la métropole par une ligne de bateaux à vapeur qui font concurrence aux lignes anglaises. La puissante compagnie des *messageries impériales* est entrée en lutte, bien qu'un peu tard, avec la fameuse compagnie britannique *péninsulaire et orientale*. Enfin il ne faut pas perdre de vue qu'une question désormais à l'ordre du jour pour la France, la question de Madagascar, se trouve intimement liée à toutes celles qui s'agitent ou sont près de s'agiter dans la Mer-Rouge et le golfe d'Aden.

### I. — STEAMER-POINT ET LA VILLE D'ADEN.

Arrivée à *Steamer-Point*. — Le *cicerone* Moutto Carpain. — L'hôtel des Parsis. — Les marchands et les bazars. — Ce qu'on voit sur la route d'Aden. — Un nouveau Gibraltar. — Aspect d'une ville arabe. — Les citernes de Salomon.

Le voyageur parti de Bombay sur l'un de ces grands navires à vapeur, véritables villes flottantes que les anglais promènent à travers

les mers, arrive au bout de peu de jours en vue des côtes d'Arabie. A peine la terre est-elle signalée, que du haut d'une montagne ardue un mât de pavillon s'agite, le drapeau de la fière Albion déroule au vent sa double croix, le canon répète ce salut, et les échos de la plage annoncent au pays musulman la venue d'un navire chrétien. Le rivage, que l'on effleure presque, offre à l'œil des passagers un aspect d'une étrange nature. Un rideau de hautes montagnes s'élève à pic ; sur leurs flancs déchiquetés et à pentes raides sont suspendus d'immenses blocs de rochers qui tombent parfois à la mer. Rien de régulier dans ces énormes masses vomies par le feu central du globe ; partout le chaos, un mélange de couleurs tranchantes ; partout des terrains calcinés, irrécusables témoin d'un immense incendie : on dirait le pays des villes maudites brûlé jadis par les feux du ciel.

Pendant que, surpris de cette vue, les voyageurs n'ont d'yeux que pour regarder la terre, les marins, tout entiers à la manœuvre, semblent prévenir les ordres du capitaine monté sur la passerelle. Le *steady!* sacramentel est répété sur le pont du lieutenant au timonier,

tandis que le machiniste du bord, descendu vers ses chaudières, reçoit par signes mécaniques, sans l'aide du porte-voix, les instructions du commandant. A l'arrière, le second officier, debout sur les bastingages, suit attentivement la marche du navire, étudiant de ce poste élevé les mouvements de la proue qui fend les ondes. Tout à coup, au commandement de *port* ou *babord la barre*, on double une pointe; quelques maisons étalent leurs blanches façades sur le rivage, ici moins à pic, et bientôt le *steamer*, vomissant par ses cheminées une fumée noire qui retombe en poussière, et la vapeur d'eau qui se résout en pluie, vient jeter l'ancre au milieu d'une baie tranquille. Dans la rade se montrent quelques navires clair-semés, et à terre d'immenses tas de charbon, rangés en ordre, signalent les établissements de la compagnie maritime britannique. Sur la plage et sur les hauteurs, les magasins de quelques riches marchands et la demeure du *résident politique* déroulent leurs gracieuses *varangues*. C'est là *Steamer-Point* ou, si l'on veut, la presqu'île d'Aden, aujourd'hui au pouvoir des Anglais.

Le navire n'a pas encore arrêté sa marche,



que déjà une foule de barques légères, parties du rivage, nagent vers le colosse à force de rames. Le premier qui monte à bord est le négociant parsis agent de la compagnie anglaise; il remet aux officiers leurs paquets et leurs dépêches, reçues par la malle d'Europe, qui relâche aussi sur ce point. La large baie pourrait recevoir une flotte. C'est le rendez-vous commun de tous les navires de la compagnie orientale, dont les vapeurs partis de Suez relient entre elles et à l'Europe toutes les stations de la mer des Indes : les Seychelles, Maurice et La Réunion, îles perdues dans l'immensité de l'Océan; Bombay, Ceylan, Madras et Calcutta, les reines du grand empire indo-britannique; Hong-kong, Amoy et Shanghai, ces places commerciales ravies aux Chinois; enfin la Pointe du roi George, Melbourne et Sydney, ces trois grands entrepôts de l'Australie, île aussi grande que l'Europe et le pays des *gold fields* ou champs d'or. L'Angleterre, aujourd'hui plus puissante que ne le fut jamais l'Espagne, peut dire comme autrefois Charles-Quint, et avec plus de raison, que le soleil ne se couche pas sur ses vastes possessions maritimes.

L'arrivée de tous les *steamers* venant de tant de points différents se succède à Aden avec cette régularité mathématique que permet la vapeur, et que les vents et les tempêtes peuvent à peine déranger. Deux navires au moins vont et vient chaque semaine, l'un arrivant de la mer des Indes, l'autre venant de Suez. Dès qu'ils ont jeté l'ancre et salué d'un coup de canon la terre désormais anglaise devant laquelle se déploie leur pavillon, les passagers, toujours désireux de fouler le sol après les longs ennuis de la traversée, descendent en hâte pour se rendre sur le rivage. Un frêle esquif, conduit par des noirs soumalis, qui plient en cadence sous leur rame en forme de palette, les porte à terre en quelques secondes. Ils n'ont pas encore débarqué que déjà Moutto Carpain, le fidèle serviteur de Cowasjee, l'hôtelier guèbre, leur présente le prospectus de son maître. Le papier est écrit en anglais, la seule langue aujourd'hui en usage sur toute l'étendue des mers; mais Moutto Carpain est polyglotte, il parle avec l'anglais, l'arabe et le parsis, et comme il est né à Pondichéry, il détaille au besoin en français tous les agréments et toutes les merveilles de la boutique de Cowasjee. Plu-

sieurs fois, à mon passage à Aden, j'ai retrouvé à son poste ce cicerone d'un nouveau genre, et je me suis toujours demandé, en le voyant, s'il était jamais sorti de l'Inde un type plus remarquable pour servir d'étude à l'artiste. J'aimais à contempler cette figure expressive, mélange de naïveté et de finesse, et cette tête chevelue coiffée d'un immense turban digne des tropiques, deux fois plus grand que celui d'un Turc. Je regardais avec plaisir cette face plus basanée que celle d'un vieux créole, ces yeux noirs brillants comme le feu, cette double rangée de dents blanches découverte par un continuel sourire, ce type caucasien parfait, et je trouvai dans la figure de mon Hindou un ensemble régulier composant un portrait des plus pittoresques. La stature est digne des traits, et Moutto Carpain enveloppé dans son cafetan de cachemire me semblait réaliser l'image d'un de ces Romains que l'antiquité nous représente solennellement drapés dans leur toge.

Invinciblement attiré par ses avances polies, même à une première rencontre, je me dirigeais vers la demeure de son patron, tandis qu'il m'expliquait en chemin qu'à l'hôtel et au

café de Cowasjee se trouvait joint un immense bazar où toutes les curiosités de l'Inde et de la Chine sont élégamment rassemblées. Malgré le déclin du jour, la chaleur était encore brûlante, car le climat d'Aden est un de ces étés tropicaux que les nuits même ne tempèrent point. Une foule de jeunes noirs inoccupés me suivaient pas à pas, m'éventant à droite, à gauche, par derrière, et j'arrivai de la sorte sous la *varangue* de Cowasjee. Là je me laissai tomber dans un large fauteuil de rotin, où je m'étendis entouré de mes négrillons, dont une partie, continuant à m'éventer d'une main, me tendait l'autre en réclamant un pourboire, pendant que le reste de la troupe manœuvrait au-dessus de ma tête un énorme *punka*. Ce vaste éventail de l'Inde, attaché au plafond pour rafraîchir toute la galerie, m'envoyait à travers la figure des bouffées d'air ou mieux des coups de vent. Dans la salle, une jeune *lady*, moins sybarite que moi, écrivait à la hâte ses impressions de voyage sur un calepin déjà presque rempli. Dans son empressement, elle avait oublié d'enlever ses gants. Pour l'éclairer, on avait déposé près d'elle une énorme lanterne, en attendant que les lustres

de cristal, non encore allumés, répandissent leur douce lumière sur cette table de travail improvisée. Pendant ce temps, le mari de la jeune voyageuse allait et venait, à la recherche d'un verre d'eau pour étancher la soif de sa blonde moitié. C'est ainsi que les Anglais en voyage gardent partout leur cachet distinctif.

Dans l'intérieur du café, des officiers en garnison à Aden, bravant la chaleur, jouaient une partie de billard, et sous la galerie, des passagers, venus comme moi par le navire, essayaient de combattre le climat brûlant de l'Arabie en s'abreuvant de boissons fraîches. Autour des voyageurs se tenaient debout quelques marchands israélites aux yeux ternes, à la figure blême et sale, les cheveux tombant sur la joue en une longue mèche frisée, et les vêtements en lambeaux. Ils offraient à tout venant des plumes d'autruche de la plus belle blancheur, des turbans de mousseline pour garantir la tête des coups de soleil, des casques légers feutrés avec les fils de l'aloès, et que tous les Européens portent dans l'Inde. Quelques-uns de ces couvre-chefs présentaient des formes pittoresques, incroyables : on eût dit le casque de Romulus ou bien encore l'armet de

Mambrin. Si quelque chose peut égaler l'étrangeté de ces coiffures, c'est le sérieux avec lequel les portent les Anglais.

J'eus, comme tous mes compagnons de voyage, à subir les importunités des marchands juifs, qui vinrent aussi m'entourer, et voulaient me contraindre au rôle d'acheteur. Celui-ci m'offrait une fine écharpe pour en orner mon chapeau en guise de turban; celui-là me présentait un bonnet rond recouvert de plumes noires et d'un effet encore plus original que celui des casques indiens; cet autre enfin essayait de me tenter par des bijoux en filigrane, que les Juifs d'Aden, rivaux de ceux de Gênes et de Venise, excellent à fabriquer. Je remis à un autre moment des achats qui ne m'inquiétaient guère, laissant un de mes voisins, un Parisien pour la première fois échappé de son nid, acheter au prix de quinze francs une plume d'autruche qui en valait bien cinq, et en orner victorieusement son chapeau. Pour moi, autant pour échapper aux fatigantes obsessions de ces Juifs que pour finir agréablement la soirée, j'entrai dans le bazar de Cowasjee. Une forte odeur de bois de sandal y annonçait la qualité de quelques-uns des pro-

duits en vente. Tous ces précieux objets étaient artistement arrangés derrière des vitrines que le visiteur pouvait librement ouvrir. La compagnie était nombreuse, car deux vapeurs, celui de Suez et celui de l'Inde, venaient de déverser leurs passagers sur la plage de *Steamer-Point*. Le bazar était brillamment illuminé, et Cowasjee et les siens étaient rayonnants de joie. Ils n'en faisaient pas pour cela plus d'avances aux visiteurs, j'entends de ces avances indiscretes dont les marchands d'autres pays n'accablent que trop souvent leurs pratiques. Cowasjee au contraire saluait poliment tout le monde, ouvrait les vitrines à qui n'osait pas tourner la clé soi-même, présentait les objets demandés et se bornait à en indiquer le prix. Pas d'éloges sur la qualité de la marchandise, pas de mensonges surtout, et j'ai entendu moi-même l'honnête Parsis avouer à un acheteur, hésitant sur un très beau coffret sculpté, qu'en effet la serrure n'était pas des meilleures, et qu'elle était, comme la boîte, de fabrication chinoise. Au reste il n'y a pas à marchander avec les Parsis, et le premier prix qu'ils indiquent est celui auquel ils se tiennent : on perd son temps à demander un rabais.

Le bazar de Cowasjee, comme celui de trois autres marchands ses compatriotes et ses voisins, regorge de curiosités. Il donne aux voyageurs qui viennent d'Europe un avant-goût des merveilles de l'Inde, et permet à ceux qui s'en retournent de compléter leurs achats en cas de quelque oubli. Les boîtes et les coffrets de sandal naïvement fouillés, les laques chinoises et japonaises, les éventails en papier de riz, les crêpes et les écharpes de soie, les foulards légers et les mousselines transparentes, les petites statuettes portant le vêtement national et représentant les différentes castes de l'Inde, enfin une foule de bibelots de tout genre s'y trouvent heureusement réunis. Les succursales des Parsis à *Steamer-Point* n'ont rien à envier à leurs grandes maisons de Bombay. Il faut dire aussi, à l'éloge de ces braves marchands, que sur la terre arabe ils vivent tous entre eux dans la meilleure intelligence, comme il convient à des compatriotes et à des coreligionnaires. Aucun ne cherche à dénigrer son concurrent, quoique tous les bazars de *Steamer-Point* se trouvent pour ainsi dire réunis sous la même varangue. Tous ces Parsis sont du reste gens de très bonne compagnie;



ils ont reçu la meilleure éducation, parlent et écrivent couramment plusieurs langues, et entretiennent des relations suivies, non-seulement avec l'Inde, mais encore avec l'Europe.

En sortant du bazar de Cowasjee, je retrouvai à la porte les marchands juifs que j'y avais laissés. Ils continuèrent à m'accabler de sollicitations, et ne furent guère plus heureux qu'à notre première rencontre; mais comme Moutto Carpain m'avait prévenu que la plupart joignaient à la profession de marchands ambulants celle d'entrepreneurs de voitures, je traitai avec l'un d'eux pour aller le lendemain de très bonne heure visiter la ville d'Aden.

A l'heure dite, un véhicule aussi misérable que les chevaux et leur conducteur m'attendait au rivage. Malgré l'avis d'un concurrent qui crut devoir me prévenir que les bêtes n'arriveraient jamais, je montai en voiture. Pour reconnaître cette marque de confiance, un autre Juif, quelque peu parent du conducteur, s'élança sur le siège de derrière comme un valet de bonne maison; puis, voyant que le triste attelage chargé de nous traîner tous se montrait sourd aux cris et aux coups de fouet du

cocher, il se mit à marcher à côté des chevaux en les piquant de l'aiguillon. Je m'inquiétai peu de ce contre-temps, et je fus bientôt tout entier au paysage qui se déroulait autour de moi. La route est magnifiquement tracée au bord de la mer. A droite s'élèvent en amphithéâtre des montagnes escarpées, que le Shumshum, point culminant de cette partie de l'Arabie, domine de toute sa hauteur; à gauche, la mer vient lécher les talus du chemin, et au-dessus de l'eau se dressent un ou deux îlots fortifiés. De temps à autre, on rencontre une caravane de chameaux, intelligentes bêtes qui marchent avec gravité et lenteur, et semblent avoir conscience des précieuses marchandises dont elles sont le plus souvent chargées. En Arabie comme en Égypte, les chameaux des caravanes m'ont toujours rappelé le mulet du fabuliste portant l'argent de la gabelle, et qui,

*Tout glorieux d'une charge si belle,  
N'eût voulu pour beaucoup en être soulagé.*

On rencontre aussi sur la route d'Aden quelques autruches en liberté, à moitié plumées, et courant (si courir se peut dire à propos de ces lourds volatiles) au milieu des

champs dénudés. Certains moutons d'espèce curieuse, à la queue traînante et chargée de graisse, quelques maigres chèvres dont on emprisonne prudemment les mamelles dans une poche imperméable, complètent le bilan zoologique de cette pauvre contrée, non moins mal partagée pour les productions végétales. Çà et là, une touffe d'herbe rabougrie lève sa tige, bientôt calcinée, et les rares botanistes qui vont herborisant par ces tristes et pierreuses campagnes ne font jamais qu'un bien maigre butin.

Mais si le sol de la péninsule adénique ne se présente que sous le plus misérable aspect, le pays est par lui-même assez curieux pour satisfaire le voyageur. On rencontre tout le long de la route de riches équipages de Parsis ou d'Anglais résidents qui vont faire leurs emplettes à Aden, ou bien les matelots de quelque navire en rade, qui ne se sentent pas de joie en parcourant une si étrange contrée. Montés sur des ânes et des mules d'Arabie que leurs loueurs ont l'habitude d'orner de plumes et de grelots, ils galopent tout le long du chemin, narguant hautement les piétons. Ceux-ci vont par groupes pittoresques. Ce sont tantôt des

chameliers marchant lentement à côté de leurs bêtes, tantôt des Bédouins du désert égarés sur ce point civilisé de l'Arabie, ou bien des cipayes de l'Inde à la casquette de toile blanche ombrageant une figure basanée, ou bien enfin des *coolies*, des *lascars* venus de Bombay, de Madras ou de Calcutta ; d'autres fois ce sont des Juifs sales et maigres, que l'on devine d'une lieue à leur type caractéristique. Établis dans cette partie de l'Arabie depuis la destruction du temple par Nabuchodonosor, ils sont restés reconnaissables après 2,500 ans d'exil.

Près de la route, à droite, est un amas de cahutes de paille, village qui a ses rues et ses places, et où je m'arrêtai un instant. J'y remarquai des Arabes et des nègres soumalis. Les hommes sont occupés à la pêche, pendant que les femmes, sur le seuil de leur misérable demeure, tressent des nattes ou des paniers. Quelques Soumalis vont en bandes sur la route : ils frappent le voyageur par la beauté de leur type, qui, à part la couleur, est purement caucasien : le nez est aquilin, l'œil ovale, la lèvre mince, la figure allongée, le front élevé et jamais déprimé. Les cheveux sont curieusement

tressés en longues mèches jaunes flottant tout autour de la tête. C'est un signe de beauté auquel le Soumali tient beaucoup, et il l'acquiert patiemment en se rasant le crâne, en le couvrant d'une couche d'argile et de chaux, et en teignant ensuite les cheveux avec de la chaux vive à mesure qu'ils croissent. Ces longues mèches qui flottent au vent donneraient aux Soumalis l'aspect d'autant de diables, s'ils ne rachetaient par leur beau type l'étrangeté de leur vilaine coiffure. Il est curieux de passer en revue tant de races différentes sur un si court espace; chacune garde son caractère distinct, et l'on peut voir au bord de la mer un groupe d'Indiens musulmans occupés à leurs ablutions sans souci des nombreux passants. Il est vrai que les femmes arabes marchent toujours la face voilée.

Le spectacle dont je jouissais sur la route d'Aden n'était pas le seul à fixer mon attention. Sur la mer, un *boutre* occupé à la pêche avait laissé tomber sa voile. La fumée des fours à chaux, où l'on brûle les coraux du rivage, se répandait au-dessus de l'eau en nuées blanchâtres, au milieu desquelles on distinguait à peine le bateau pêcheur, et au loin, à l'horizon,

sur une plage de sable où les vagues viennent mourir indécises de leur limite, se dressaient quelques bouquets de palmiers. La vapeur du matin permettait à peine de distinguer le fort et la ville de Lahej, que cachent aussi les arbres. C'est derrière cette plaine que s'étend l'Yémen ou l'Arabie heureuse. C'est la patrie, autrefois si vantée, de l'encens et de la myrrhe ; c'est là que fut le paradis terrestre suivant de doctes musulmans. Au temps de Salomon, c'était là, disent certains savants, qu'on voyait Ophir, la grande place du commerce phénicien. Ce pays avait tenté Alexandre, et il voulait y fixer sa résidence après la conquête de l'Inde, quand la mort vint couper court à ses projets. Aujourd'hui tout est tombé, tout a disparu ; des ruines sans nom couvrent le sol ; la terre elle-même a perdu son ancienne fertilité, et les fruits de l'Yémen, jadis si réputés, n'offrent plus aucune saveur. Les Arabes jaloux n'en persistent pas moins à défendre par les armes l'accès de cette contrée à tout Européen ; l'Yémen est toujours pour eux, comme au temps du prophète, la *perle de l'Arabie*, et l'exemple des Anglais s'emparant de la pointe d'Aden et la fortifiant n'est pas

de nature à encourager les tribus du désert à se montrer pacifiques et hospitalières.

Les fortifications imprenables d'Aden n'étonnent pas seulement les Arabes, elles émerveillent aussi le voyageur civilisé. En suivant la route de *Steamer-Point* à Aden, quand la mer eut disparu, je vis se dresser devant moi une montagne à pic couronnée de bastions, de redans, de casemates, sillonnée de chemins couverts. Ce ne sont que fossés, talus et pont-levis. En certains points, on peut amener l'eau et, inondant les fossés, rendre l'attaque encore plus difficile. Une porte gardée par des sentinelles armées livrait à peine passage à ma voiture, et le cipaye me salua, obéissant à la consigne, qui lui enjoint de porter les armes à tout Européen. Un espace immense était devant moi où sont les arsenaux et les magasins, les casernes et les cantines, les bassins d'eau douce. Tout autour, jusque sur les sommets les plus ardens, court une triple rangée de remparts; ils composent un système de défense aussi savant qu'habile, et, sans être du métier, on sent qu'il y a là une forteresse imprenable, ou du moins faite pour être disputée pied à pied. Aden est bien le Gibraltar de la Mer-Rouge,

comme l'ont nommé les Anglais. Plus terrible que son aîné, qui ne défend qu'une mer intérieure, ce nouveau Gibraltar commande la grande route des Indes par l'isthme de Suez. Il la protège si bien que pas un navire débouquant du détroit de Bab-el-Mandeb ne saurait éviter le feu de ses canons. Au reste Périm est là comme une avant-garde d'Aden, Périm, que les Anglais ont fortifié lentement, sous prétexte d'y élever un phare, et devant laquelle on est forcé de passer, que l'on navigue à la voile ou à la vapeur. Le chenal est même si étroit que du navire on distingue aisément le gardien du phare hissant le pavillon anglais pour saluer le vapeur qui passe, et que la fumée du canon auquel il met le feu vient quelquefois jusqu'à bord.

Je sortis par un tunnel de la triple circonvallation dans laquelle je m'étais engagé, et, en débouchant de ce tunnel, j'aperçus dans une étroite plaine la ville arabe d'Aden, environnée de montagnes aussi hautes que celles que je venais de quitter. Tous ces terrains si accidentés, si tourmentés, sont de nature volcanique. Partout où se rencontre un espace plat, c'est la mer qui a consenti à l'abandonner à la



terre, et qui a laissé comme témoins de son retrait des bancs de sable, où sont restés en place des débris de coraux et de coquilles. Ces débris se rencontrent en grand nombre dans l'espace vide au centre des fortifications et dans la plaine où est bâtie Aden. La ville est percée de rues larges, bien ouvertes, dont l'une forme l'artère principale de la cité. Une foule nombreuse s'y presse à toute heure du jour, et les femmes marchent voilées, comme dans tous les pays arabes. Au mouvement extérieur, on juge de l'importance de la ville : le nombre des habitants dépasse aujourd'hui vingt-cinq mille âmes. Les mosquées se distinguent à leurs dômes arrondis, et à côté les minarets élèvent vers le ciel leurs flèches aiguës. Les maisons blanches à un étage développent leurs élégants *moucharabiehs*, fenêtres et balcons découpés à jour, et dans les magasins ouverts les marchands accroupis, fumant leur *narguileh* ou leur *chibouque* à bout d'ambre, attendent patiemment les chalands. La tête couverte d'un énorme turban et vêtus d'un cafetan bleu, ils demeurent silencieux des heures entières. Leur sérieux et leur gravité contrastent singulièrement avec les espiègeries des jeunes enfants.

Ceux-ci poursuivent par bandes le voyageur dans la rue en lui demandant le *bakhchich*, légère aumône que dans tous les pays musulmans on prélève sur les étrangers. Il n'est sorte d'importunités dont on ne les accable pour arriver au *bakhchich* désiré. Les enfants pleurent à chaudes larmes, simulant une longue faim ; d'autres proposent une lutte entre eux pour que le *bakhchich* soit la récompense du vainqueur.

Accompagné d'une vingtaine de ces gamins, j'arrivai sur la grande place du marché, où des chameaux étendus par terre se reposaient de leurs fatigues à côté des chameliers endormis. Des moutons étaient parqués en un point séparé de la place, et tout le long du marché des sacs de dattes, de caroubes et d'oranges étaient exposés en vente, sans que les possesseurs daignassent faire la moindre avance aux passants. Je touchai à tout, et pas un marchand ne se dérangea pour m'encourager à lui faire des achats. J'admiraï cette étonnante uniformité du caractère arabe, qu'on retrouve partout le même, des rivages du Maroc à ceux de l'Arabie. Les villes offrent aussi partout un cachet d'identité qui étonne, et Aden me rappelait à s'y méprendre certains quartiers du Caire,

d'Alexandrie et de Suez. Partout des bazars pour les trafiquants et des caravansérails pour les voyageurs ; des cafés où les conteurs, les musiciens et les poètes viennent charmer les fumeurs de haschih, que les almées provoquent par leurs danses ; partout des mosquées et des minarets où le muezzin appelle les croyants à la prière ; aux maisons, des balcons et des fenêtres grillées, des cours étroites à l'intérieur, et tout cela du même style et depuis des siècles. C'est l'impassible immobilité du fatalisme mahométan.

Aussi ce qui m'attirait surtout à Aden, c'était moins la ville arabe que ses merveilleuses citernes, que l'on ne saurait se dispenser d'aller voir. Elles sont à droite de la ville, en venant de *Steamer-Point*. Avant d'y arriver, on passe auprès de quelques puits d'eau saumâtre où les Arabes viennent remplir des outres dont ils chargent ensuite leurs bourriquets. Un maigre palmier ou un grêle mimosa ombrage la margelle du puits : on dirait que ces arbres ont choisi exprès cette place, la seule où un peu d'humidité naturelle permette quelque végétation. Autour du puits sont les Arabes silencieux, chacun muni de sa corde, chacun

attendant patiemment son tour. Les ânes, prévoyant un départ prochain, se sont assis par terre et semblent interroger leur maître. La corde lancée au fond du puits et balancée à plusieurs reprises, finit par amener un peu d'eau dans une toile imperméable en forme d'entonnoir. C'est par ce système, aussi lent que primitif, que se remplissent peu à peu les outres, qui repartent ensuite pour la ville. J'oubliai presque les citernes devant cette scène biblique. Il fallut que mon compagnon me tirât par le bras pour me rendre à la réalité et me rappeler que notre promenade avait un autre but.

Les citernes où nous nous rendîmes sont le travail le plus gigantesque que les Anglais aient construit à Aden ; elles sont plus remarquables encore que leurs imprenables forteresses et plus utiles au moins à la prospérité de ce pays. Aux flancs d'une montagne entr'ouverte, qu'une violente commotion géologique aura disjointe, sont établis d'énormes réservoirs en maçonnerie hydraulique. Les fondations sont jetées dans le roc, et les murs principaux ont une épaisseur de plusieurs mètres, comme il convient à des constructions de ce genre. La profondeur

des bassins est considérable. Quand ils sont vides, des marches permettent de descendre jusqu'au fond, et comme ces bassins sont disposés en étage, on monte de l'un à l'autre par des escaliers extérieurs. Latéralement à chaque réservoir principal, sont ménagés des bassins plus petits. Les moindres accidents du terrain ont été mis à profit, de façon à utiliser les plus minces filets d'eau. Les couronnements des barrages sont en pierre de taillé, et la construction dans son ensemble présente ce caractère d'imposante solidité qui défie le temps. La longueur totale des bassins atteint 250 mètres, et la plus grande largeur du premier en dépasse 50. Ce grand ouvrage est aujourd'hui à peine terminé, et l'on enduisait de stuc le réservoir principal quand je visitai pour la première fois les travaux au mois de juillet 1861. Ce stuc recouvre comme d'un vernis imperméable les parements intérieurs de chaque citerne et prévient la filtration de l'eau. En 1863, de retour à Aden, je trouvai les citernes complètement achevées et fonctionnant parfaitement.

Les Anglais ont consacré des sommes énormes à la construction des citernes d'Aden ; mais il est juste de dire que l'idée première

de ce travail revient aux Arabes. Des bassins en ruine existaient en effet sur ce point, quand les Anglais en ont entrepris non-seulement la réparation, mais le rétablissement sur une bien plus large échelle. Quelques ruines sont restées intactes. Certains auteurs font remonter jusqu'à Salomon la première époque de la construction de ces réservoirs, et on voit non loin d'Aden des traces d'un ancien aqueduc qui conduisait l'eau aux citernes. Cet aqueduc traverse une contrée dont les Arabes sont restés seuls maîtres, et c'est sur les eaux pluviales que l'on a principalement compté pour l'alimentation des bassins modernes. Il pleut rarement à Aden, mais il y pleut par torrents, et la pente raide des montagnes, l'imperméabilité du roc et l'absence de terre végétale empêchent toute déperdition de l'eau. Aussi ai-je vu les bassins supérieurs, chacun d'une capacité considérable, remplis jusqu'aux bords en été. Quand tous les réservoirs fonctionnent, on estime que le volume total dépasse 80 millions de litres. Malheureusement les citernes ne sont pas couvertes, et l'on peut se demander si ce n'est pas une faute que l'expérience indiquera. L'eau présente dans les bassins une couleur d'un vert

sombre, due sans doute à quelque végétation rudimentaire dans le fond et sur les parois, car la surface du liquide reste claire et d'une grande transparence jusqu'à une profondeur de plusieurs pieds. Cette eau sera du reste toujours préférable à celle des puits voisins, qui est saumâtre et chargée de parties salines. Non-seulement les citernes alimentent la ville d'Aden, qui renferme plus de 25,000 âmes, mais encore toute la garnison établie dans les forts, au nombre de près de 2,000 soldats, enfin tous les bâtiments à vapeur relâchant à *Steamer-Point*, et qui naguère n'embarquaient encore que de l'eau de mer distillée, apportée par des bateaux plats en même temps que le charbon. Les navires à voiles, qui s'alimentaient aux mêmes sources que les bateaux à vapeur, profitent également aujourd'hui de l'eau plus potable des citernes.

## II. — LE COMMERCE, L'HISTOIRE ET LA POPULATION D'ADEN.

Les deux ports de l'isthme adénique. — Marchand soumalis, arabes, banians. — Ancienne splendeur d'Aden. — Le passé et le présent. — Les Anglais s'emparent de l'isthme en 1839. — Dénombrement de la population : Arabes, juifs, indous, parsis, africains, européens. — Conquêtes successives des Anglais. — Commerce actuel d'Aden.

Aden est non-seulement célèbre par ses gigantesques réservoirs, mais encore par son port de mer que la baie de *Steamer-Point* tend néanmoins à détrôner, étant plus sûre et plus facilement accessible par tous les temps. En face du port d'Aden est l'île volcanique de Sirah, où les Arabes prétendent que Caïn, vagabond sur la terre après le meurtre d'Abel, vint se réfugier. Un fait qui paraît plus certain, c'est que l'île a dû être jointe au continent, dont elle a été sans doute séparée dans quelque convulsion de la nature. Le sol de cette partie de l'Arabie est loin en effet d'avoir pris son assiette, et le fond de la mer y renferme encore des volcans en activité. J'ai vu moi-même, en 1861, le vapeur *Norna*, ancré dans la baie



de *Steamer-Point*, environné un matin de pierres ponces rougeâtres flottant à la surface de l'eau, et vomies la nuit par un cratère sous-marin.

*Steamer-Point* est le point de relâche de tous les grands navires ; mais les Arabes, les Soumalis, les banians de Bombay, préfèrent toujours l'ancien port d'Aden. Les *boutres* de tous ces marins ignorants ne se mettent à la mer qu'avec les moussons favorables, qui, soufflant six mois dans une direction et six mois dans une autre, permettent encore deux voyages par an. Il n'y a plus qu'à mettre la voile au vent, et c'est l'Éole indien qui se charge du soin de la traversée.

Les Soumalis apportent de leur pays de Soumal, qui borde la côte orientale d'Afrique vers l'île de Socotora, de la gomme, des aromates, de l'ambre jaune, de l'ivoire, des plumes d'autruche, des moutons, des bœufs et des mules. Berberah est le principal port où s'embarquent tous ces produits ; il est situé sur le rivage africain, en face d'Aden, et il s'y tient toutes les années une foire célèbre, où les caravanes arrivent des plus lointaines contrées de l'intérieur. C'est après cette foire que

la plupart des Soumalis dirigent leurs marchandises sur Aden. Quelques négriers arrivent aussi de la côte de Soumal, chargés d'esclaves pour l'Arabie ; mais les croiseurs anglais font souvent des razzias, et ne s'inquiètent guère que les Arabes traitent leurs esclaves avec plus d'humanité qu'on ne le fait ailleurs. Les noirs délivrés sont engagés par la compagnie orientale, et travaillent dans les entrepôts de charbon de *Steamer-Point*. Ils disposent le combustible en tas réguliers sur le rivage, et à l'arrivée de chaque *steamer* l'amènent à bord et le descendent dans les soutes. Les Soumalis reçoivent pour ce travail un salaire journalier d'un shilling, soit 1 franc 25 centimes. D'une sobriété exemplaire, ils ne vivent que d'un peu de riz. Ils ne font guère plus de frais pour leur vêtement, qui consiste en une simple écharpe de soie jaune dont ils s'enveloppent les reins. Ils iraient volontiers tout nus, si la pudeur britannique ne s'y opposait point. Quelques-uns promènent en mer les passagers des nombreux vapeurs relâchant à *Steamer-Point*. Les plus jeunes ou les plus paresseux se bornent à éventer les voyageurs dès leur descente sur le rivage, en leur deman-

dant le bakhchich ; d'autres enfin, venus autour du vapeur avec les canots, vont chercher jusqu'au fond de la mer, en dépit des requins, les pièces de monnaie qu'on leur jette.

Les Soumalis sont dans leur pays un peuple pasteur. Ils ne viennent à Aden que pour amasser un petit pécule, et dès que leur but est atteint, ils cèdent la place à d'autres, et retournent chez eux s'adonner au soin des troupeaux (1). Ils ont formé à *Steamer-Point* une petite ville à part au-delà des monumentales constructions de la plage, occupées par les résidences des négociants parsis, les administrations de la poste et du télégraphe électrique, enfin les établissements de la compagnie orientale. Leur village est modestement caché derrière ces habitations luxueuses : il est composé de cahutes en paille et en bambou ; mais il n'en possède pas moins ses

(1) Quelques-unes des tribus du Soumal se livrent aussi au pillage, et malheur aux navires que la tempête jette à la côte. Un bâtiment français, échoué en 1861 sur ces rives inhospitalières, a été pillé par les indigènes, et une femme qui se trouvait à bord emmenée par eux dans l'intérieur. Le vapeur anglais venant des Seychelles prit pour une lumière allumée sur le rivage le signal des malheureux naufragés. Ils ne furent recueillis que quelques jours après par un trois-mâts amené par hasard vers ces parages, et qui les conduisit à Aden.

places et ses cafés, ses magasins et ses bazars.

A côté des Soumalis, et se livrant à un trafic plus actif et plus régulier, il faut citer les Arabes. Ils font à Aden le commerce du café, de l'encens, de la myrrhe, des grains, du bétail et des fruits. Le café est en grande partie expédié de Moka et du port d'Hodeïda, heureux rival du premier autrefois si fameux. Ces deux ports sont dans la Mer-Rouge ; mais Aden entretient aussi des relations avec Mascate, à l'entrée du Golfe-Persique. Cette ville est la capitale de la province d'Oman, où règne, sous la suzeraineté nominale de la Porte, un iman indépendant, qui possède également Zanzibar, sur la côte orientale d'Afrique. L'iman fait non-seulement le commerce avec Aden, mais encore avec Madagascar, les Comores, Maurice et Bourbon. Il a même expédié des navires en France, et les négociants de Marseille traitent des affaires avec lui.

Les banians de Bombay, marchands hindous, se font remarquer à côté des Arabes, et contribuent pour une large part au mouvement commercial d'Aden. Quelques-uns sont très riches, et la majeure partie du commerce de ces contrées est depuis des siècles entre leurs

maines. Ils importent en Arabie du riz et des toiles de l'Inde, des objets de fantaisie en bois de sandal, des meubles, des tissus et des laques de Chine, et ils repartent quand leur chargement est vendu et la saison favorable. Les banians de l'Inde, comme les Soumalis et les Arabes naviguent sur des *boutres*, dont la forme, aujourd'hui insolite, rappelle celle des navires de l'antiquité. Une voile carrée et quelques paires de rames sont encore les seuls moteurs de ces bâtiments primitifs, et l'on peut dire que la navigation des mers arabiques est restée pour les naturels ce qu'elle était sous Salomon.

Le commerce qui se fait aujourd'hui à Aden est loin de valoir d'ailleurs celui qui s'y faisait jadis, quand elle était le grand entrepôt de la Mer-Rouge au temps des Phéniciens. Elle portait alors le nom d'Héden, et elle est désignée sous ce nom dans un des cantiques d'Ézéchiel célébrant les gloires de Tyr, dont Aden était l'un des comptoirs (1). Le dépôt central des marchandises de l'Inde, de la Perse et de l'Éthiopie, destinées à l'Europe, continua d'être

(1) Ézéchiel, chap. xxvii, verset 23.

établi à Aden sous les Grecs, et plus tard sous les Romains. Ptolémée, Strabon, Pline, tous les anciens géographes, mentionnent successivement cette place, que les cartes latines désignaient sous le nom caractéristique d'*Arabia emporium*. Aden était à cette époque et elle est restée pendant tout le moyen-âge le pays de l'or et des pierres précieuses, de l'encens et de la myrrhe. Elle était restée aussi, malgré la concurrence des caravanes, le grand entrepôt des épices de l'Inde, des mousselines de la Perse, des soieries de la Chine, et ce n'est que lorsque les Portugais eurent découvert une autre route maritime, celle du cap de Bonne-Espérance, que la prospérité commerciale d'Aden commença à diminuer. Albuquerque en 1513 essaya de prendre la ville. N'ayant pu y réussir, il la bombardra et en incendia le port. Comme vice-roi des Indes, il voyait de mauvais œil le commerce encore florissant de l'Arabie faire une sérieuse concurrence aux comptoirs déjà établis par les Portugais à Goa et à Diu. Depuis lors, Aden a toujours été déclinant, et si elle a repris de nos jours quelque importance, c'est que l'ancienne voie commerciale par l'isthme de Suez, voie de beaucoup la plus

courte pour le commerce de l'Inde, est de nouveau rentrée en faveur grâce aux lignes de vapeurs anglais.

Ce fut vers la fin du siècle dernier que l'Angleterre jeta les yeux sur Aden. Le général Bonaparte songeait alors pour la première fois à ce grand projet qu'il caressa toute sa vie et n'exécuta jamais, celui d'une formidable attaque de l'Inde pour frapper la Grande-Bretagne dans sa puissance coloniale. Dès cette époque, les Anglais occupèrent aussi Périm, et comprirent la haute importance de cette position, que les Arabes ont nommée à si juste titre la clef de la Mer-Rouge. Solidement établis sur ce point, les Anglais y eussent arrêté au passage l'armée navale que Bonaparte voulut un instant envoyer de Suez. Cette armée ne partit pas, car le général du directoire fut ramené d'Égypte en Europe par des intérêts plus graves : il oublia momentanément son expédition de l'Inde ; mais les Anglais, avertis par le danger, ne s'arrêtèrent point en si bonne voie. En 1802, ils conclurent un traité de commerce et d'amitié avec le sultan de Lahej, dont dépendait Aden. En 1829, on les retrouve à Aden embarquant du charbon sur le premier *steamer*

qui ait fait le voyage de la Mer-Rouge. En 1835, ils reparaissent sur cette partie de la côte de l'Arabie, dont le capitaine de vaisseau Haines fait, par ordre de l'amirauté, le relevé hydrographique. Tous les points du rivage sont interrogés, la mer est sondée à toutes ses profondeurs, et d'admirables cartes sont dressées avec les noms anglais et arabes de chaque localité. Enfin en 1839, sous le spécieux prétexte d'actes de piraterie exercés deux années auparavant par les Arabes sur un navire appartenant à une princesse indienne, les Anglais, voyant le temps se perdre en négociations et le sultan de Lahej refuser de livrer Aden même à prix d'argent, bombardèrent la ville et la prirent d'assaut. L'armée assiégeante eut à peine quinze hommes tués ou blessés, et le combat du 16 janvier 1839 rendit l'Angleterre maîtresse de toute la péninsule adénique. Aucune réclamation ne s'éleva du côté des cabinets européens. Il est vrai qu'on était loin de deviner alors de quelle importance capitale pouvait être dans l'avenir ce petit coin de terre arraché à l'Arabie. Les Anglais seuls comprenaient toute la valeur de cette nouvelle conquête. On a vu qu'ils la couvaient depuis qua-



rante ans ; on connaît tout le parti qu'ils en ont su tirer (1).

A peine Aden fut-il tombé au pouvoir des Anglais qu'ils s'empressèrent de conclure un traité de paix et d'amitié avec les tribus voisines. Le sultan de Lahej fit aussi sa soumission, et Aden commença d'entrer dans une ère nouvelle de prospérité. Ses maisons étaient en ruine depuis des siècles, ses rues désertes, ses mosquées délabrées. La ville ne comptait plus que 1,500 âmes, y compris la garnison. Nous savons qu'elle renferme aujourd'hui plus de 25,000 habitants de races diverses, mais presque toutes adonnées au commerce : Arabes, Indiens, Africains. Les dénombremens partiels d'une population si mêlée ne sont point aisés à établir, surtout à cause des difficultés que les musulmans apportent toujours dans les recensements tentés par l'Angleterre.

(1) La presqu'île d'Aden forme le point le plus méridional de l'Arabie ; elle est située par environ 13 degrés de latitude nord. La forme en est légèrement ovale ; le pourtour est de 24 kilomètres, la plus grande longueur de 8, et la plus grande largeur de 5. Elle est unie au continent par une langue étroite de terres basses, recouvertes par les plus hautes marées. Le port arabe est à l'est, et le port anglais à l'ouest de cet isthme, que protègent les fortifications d'Aden. La distance entre les deux ports est de 9 à 10 kilomètres par la route de *Steamer-Point*.

D'après des chiffres recueillis sur les lieux, il m'est cependant possible de donner quelques approximations. Ainsi, sur les 25,000 âmes qui composent la population d'Aden, on compte environ 8,500 Arabes, mahométans ou juifs ; 10,500 Indiens, mahométans, indous ou parsis, et 6,000 Africains, principalement des Soumalis. Dans ces chiffres ne sont pas compris 2,000 Européens. Ces derniers sont surtout des soldats et des employés du gouvernement anglais avec leur famille ; il y a aussi parmi eux quelques commerçants.

Parmi les Arabes figurent les Akhdams, au nombre de plus de 1,500, et qui composent une race curieuse que je ne saurais passer sous silence, car on ne la rencontre que dans l'Yémen. Le nom d'*akhdam* en arabe (au singulier *khadim*) signifie esclave ou domestique, et dénote immédiatement l'infériorité de la classe à laquelle appartiennent les Akhdams. On ne sait pas à quelle époque ils se sont établis dans l'Yémen, et ils n'ont conservé eux-mêmes aucune tradition à ce sujet. Il est probable qu'ils descendent des anciens maîtres du pays, les Éthiopiens, chassés par les Arabes et les Perses au vi<sup>e</sup> siècle de notre ère. Ce qui tend à confirmer

cette opinion, c'est que le type des Akhdams présente une grande analogie avec celui des Abyssiniens : ils ont les cheveux lisses, le nez aquilin, les lèvres minces et la peau noire. Les Akhdams occupent dans Aden un quartier séparé, et les Arabes leur abandonnent toutes les fonctions qu'ils considèrent comme dégradantes, telles que celles de barbiers, musiciens ambulants, forgerons, crieurs publics. Les Akhdams sont les parias d'Aden : il ne leur est pas permis de manger avec les Arabes de race pure, ils ne peuvent se marier qu'entre eux.

Quant aux Arabes indigènes qui peuplent la ville, ils viennent surtout du dehors : ce sont des Jebbelis, habitants des contrées montagneuses de l'Yémen, comme leur nom l'indique : *Jebbeli*, en arabe montagnards. Ces Auvergnats de l'Arabie descendent en nombre à Aden, et viennent y amasser quelque argent en s'occupant comme brocanteurs, petits boutiquiers, bateliers ou pêcheurs ; d'autres se louent comme journaliers.

Au nombre des Arabes, il faut aussi compter les Juifs d'Aden. Ils ont conservé, plus que partout ailleurs, leur type si caractéristique.

D'après leur propre tradition, ils descendent des Israélites qui abandonnèrent la Palestine à l'époque de la conquête de Nabuchodonosor. Une partie des fugitifs vint se réfugier dans les heureuses et fertiles plaines de l'Yémen. Les Juifs ne tardèrent pas à dominer les Arabes ; mais à l'époque où Mahomet prêcha sa religion que toute l'Arabie embrassa si vite, une terrible persécution fut dirigée contre les Juifs de l'Yémen, rebelles à la foi nouvelle. Leur nombre diminua rapidement, car les persécutions continuèrent longtemps, suivies de massacres terribles. Malgré tant d'éléments de destruction, les Juifs n'ont pas disparu de l'Arabie, et on en compte au moins douze ou quinze cents à Aden seulement. Ils s'y montrent sous leur plus triste aspect et dans leur saleté la plus hideuse. Les métiers qu'ils exercent de préférence sont ceux de maçons et de plâtriers ; ils aiment aussi à façonner l'argent en bijoux ou objets d'art, et à préparer les plumes d'autruche. A *Steamer-Point*, ils louent aux passagers des ânes, des mules et des voitures ; mais partout ils sont honnis, et le dernier des Soumalis n'a pas d'expression assez forte pour exprimer son dédain contre le Juif.

Quant aux Indiens, ils composent la portion la plus notable de la population d'Aden. Presque tous sont mahométans. Ils se sont arrêtés dans la ville arabe en route vers La Mecque ou de retour de ce grand pèlerinage, que tout bon croyant doit accomplir au moins une fois dans sa vie. Aden offre ainsi aux musulmans de l'Inde une étape avantageuse, et beaucoup, au milieu des fructueuses occupations qu'ils y trouvent, oublient entièrement et la Kaaba et le prophète. Les cipayes de l'armée anglaise, les domestiques des Européens et des Parsis, les marchands banians figurent aussi au nombre des Indiens; mais parmi eux une grande partie ne suit pas la religion de Mahomet; ils sont restés fidèles à l'antique culte de Brahmah. Pour les Parsis, ils continuent, comme au temps de Zoroastre, d'adorer le feu et le soleil. A Aden, à *Steamer-Point*, comme à Bombay et dans toute l'Inde, ils n'ont pas abandonné la vieille foi de leurs pères, et voient toujours dans les quatre éléments, mais surtout dans le feu, une émanation de l'être suprême. Les Parsis n'enterrent pas leurs morts; ils les abandonnent à l'action de l'air et des oiseaux de proie. Au milieu de l'espace libre entre les

fortifications d'Aden s'élève une tour en maçonnerie dans laquelle sont déposés les cadavres, et où viennent s'abattre les corbeaux. Les ossements sont ensuite jetés dans une fosse commune au pied de la tour. Cette façon étrange dont les Parsis traitent leurs morts contraste singulièrement avec les habitudes musulmanes. Les cimetières arabes d'Aden et de *Steamer-Point* annoncent en effet le plus grand respect des morts, et c'est là d'ailleurs un des points sur lesquels la loi du prophète s'explique catégoriquement.

Les Parsis ont un temple à Aden, mais je n'ai pu ni le visiter, ni demander aux *mages* qui le gardent si le feu entretenu avec tant de soin dans la chapelle vénérée provient de celui qu'alluma Zoroastre il y a quatre mille ans, et si on l'alimente toujours avec du bois de rose et de sandal. Cowasjee, le marchand guèbre de *Steamer-Point*, ne m'a pas non plus renseigné sur ces détails. Dans tous les cas, je n'ai jamais pu obtenir de lui du feu pour allumer mon cigare, jamais je ne l'ai vu fumer, jamais il n'éteint lui-même les lustres de son brillant bazar. Moutto Carpain m'a même avoué que son patron, malgré ses richesses,

n'a chez lui aucune arme à feu pour se défendre en cas de surprise.

On connaît le pittoresque costume des Parsis, composé d'une chemise, d'un pantalon et d'un cafetan de mousseline blanche, et chacun a vu, au moins en peinture, leur bonnet traditionnel. Les femmes parsies ont emprunté aux Indiennes leurs nombreux bijoux et leurs somptueuses parures; leurs enfants sont aussi très richement habillés, et portent des vêtements de soie et de petits bonnets brodés d'or. Tous les riches Parsis de *Steamer-Point* habitent des appartements meublés à l'euro péenne, et Cowasjee a fait disposer, pour l'agrément des passagers qui le visitent, de vastes salons munis de larges fauteuils, de moelleux canapés, décorés de tableaux et de glaces, et où l'on trouve même une bibliothèque. La salle est ventilée par un *punka*, et, pour peu qu'on en manifeste le désir, Cowasjee peut rafraîchir aussi le visiteur altéré par un vin de Champagne des meilleurs crus.

Pour terminer la revue des différentes races indigènes ou émigrées cantonnées dans la presque île d'Aden, il me reste à parler des Africains. Ceux-ci sont principalement des

Soumalis, que le lecteur connaît déjà dans leurs traits principaux, ou bien d'autres noirs de l'Afrique, esclaves échappés ou délivrés par les croiseurs. Ils sont occupés, comme les Soumalis, sur les dépôts de charbon de *Steamer-Point* ou à bord des bateaux et des boutres ; ils n'offrent d'ailleurs dans leurs mœurs et leurs types aucune particularité intéressante.

Toutes les races, d'origines et de mœurs si diverses, qui composent la population d'Aden, vivent en parfaite intelligence avec les Anglais, hormis les Arabes, propriétaires dépossédés de la péninsule adénique et ennemis jurés de tous les peuples non musulmans. Malgré les traités signés, les sultans de Lahej et les tribus sous leurs ordres n'ont jamais montré des dispositions fort bienveillantes envers les Anglais, et à plusieurs reprises, depuis l'occupation britannique, ils ont tenté de reprendre Aden par un coup de main. D'autres fois ils ont voulu empêcher l'approvisionnement régulier de la ville par les caravanes de l'Yémen. Ces actes d'agression se continuent de nos jours, et les Bédouins persistent encore à recevoir à coups de fusil tous les Européens, même les



touristes isolés qui, par simple curiosité, viennent s'égarer sur leur territoire.

En dépit de tant d'hostilités, les Anglais ont de plus en plus assis leur domination sur cette portion de la mer des Indes. En 1840, en vue des éventualités possibles de la question d'Orient, si agitée à cette époque, ils ont occupé les îles Moussah, dans la baie de Tadjoura, à l'extrême limite sud du rivage abyssinien. A plusieurs reprises, et notamment en 1856, ils ont érigé l'archipel de Kouria-Mouriah en colonie britannique. L'exploitation du maigre guano de ces îles a été le prétexte de leur occupation, mais le but caché était d'asseoir une position navale entre Aden et Mascate. Là ne s'est pas arrêté l'empiétement des Anglais : en 1857, en vue du percement probable de l'isthme de Suez, ils prennent de nouveau possession de Périm, et achètent à la Porte quelques autres îlots de la Mer-Rouge. En février 1859, ils s'installent à Camaran, devant le port d'Hodeïda. Enfin en octobre 1861 nous les voyons chercher à s'emparer de l'archipel de Dahlac, qui commande le port d'Arkiko, l'ancienne Adoulis. Ils y pouvaient en effet mieux surveiller la France, qui venait d'ac-

quérir ce port de l'Abyssinie, comme l'entrepôt futur des charbons et des marchandises de la compagnie des services maritimes, à laquelle avait été accordée la concession des paquebots à vapeur français de la mer des Indes. Les Anglais ont pensé avec raison que nos *steamers* allaient faire à ceux de leur compagnie une sérieuse concurrence, et ils ont pris, comme on dit, leurs précautions. Pour éviter leur surveillance nous avons songé, en 1863, à quitter Arkiko pour Oboc, dans le golfe de Tadjoura; mais aucun de ces ports ne vaut Aden où nous avons en définitive établi le point de relâche de nos *steamers*, à côté même des Anglais.

Le commerce d'Aden, celui du port arabe comme celui de *Steamer-Point*, est concentré presque tout entier entre les mains des Anglais. Après eux viennent les Américains, ces grands et hardis marchands que l'on retrouve sur toutes les places. En dernier lieu apparaissent les Français et divers représentants des puissances maritimes européennes de second ordre, comme les Hambourgeois, les Hollandais, les Suédois, dont les navires viennent par moment jeter l'ancre devant *Steamer-Point*. Quelques négociants français n'ont pas été heureux à

Aden. Une maison de Marseille, qui fait de grandes affaires avec le pacha d'Égypte, avait eu l'idée d'entreprendre le cabotage avec les différents ports de la Mer-Rouge; c'était surtout en vue de l'achat des cafés de l'Arabie, notamment le café moka, trop souvent mélangé par fraude avec le café venu de l'Inde. Cette maison, d'ailleurs très riche, ne put continuer ce commerce, et le petit vapeur qu'elle avait frété à cet effet dut être proposé au président Geffrard de la république haïtienne, celui à qui des troubles récents viennent de créer des loisirs. Un autre négociant français, M. H. Lambert (frère de M. J. Lambert de Madagascar), qui faisait le commerce entre Aden et les ports voisins de l'Afrique, notamment celui de Berberah, a été assassiné, en 1859, par les matelots de son navire, en vue des îles Moussah. Une corvette française, qui se trouvait au mouillage dans la baie de *Steamer-Point* en mars 1861, se préparait à tirer vengeance de cet attentat, ou du moins à en rechercher les raisons. Le capitaine de vaisseau, aujourd'hui vice-amiral de Langle, fut assez heureux pour s'emparer à la fin des coupables et les ramener en France.

Le mouvement du port d'Aden est représenté, à l'entrée et à la sortie, par environ 400 navires jaugeant 200,000 tonneaux. Les neuf dixièmes de ces navires appartiennent à la Grande-Bretagne. Quant au commerce des caravanes, qui apportent sur le marché d'Aden les denrées de l'intérieur, on peut l'évaluer à 100,000 charges de chameaux par année, dont la valeur totale est de 4 lacs de roupies, soit 1 million de francs (1). Plus de 2,000 barques de cabotage, surtout des boutres arabes, fréquentent également ces eaux. Tous ces petits bâtiments représentent ensemble une jauge de près de 50,000 tonneaux. Les importations et exportations atteignent le chiffre de 30 millions de francs, dont environ un tiers pour le mouvement des métaux précieux, lingots ou pièces monnayées. Parmi les articles d'importation figure en première ligne la houille pour une valeur qui dépasse 3,600,000 francs, et qui, au taux moyen de 60 francs la tonne de houille, prise à bord, représente un transport annuel de 60,000 tonnes de charbon, soit près du tiers du poids de toutes les marchandises importées et exportées à Aden. Ce simple

(1) La roupie de l'Inde vaut 2 francs 50 centimes et le lac 100,000 roupies.

aperçu permet d'apprécier d'un coup d'œil toute l'importance commerciale que l'Angleterre emprunte à ses mines de houille. On peut appeler les Anglais les grands marchands de charbon du globe, comme on a nommé les Américains, qui naviguent au plus bas prix, les rouliers de la mer. On ne saurait se dissimuler qu'il y a là pour ces deux peuples un genre de supériorité dû à des causes toutes spéciales, et qu'il sera bien difficile de leur ravir.

Les exportations ou plutôt les réexportations du port d'Aden consistent surtout en café, ivoire, gomme, safran, dattes, perles de la Mer-Rouge, etc. L'industrie de la ville est nulle ou à peu près, et le véritable commerce d'Aden est un commerce d'entrepôt. Les Anglais ont compris cette situation spéciale, et un acte du parlement britannique, promulgué en 1850, a déclaré Aden port franc. Le résultat de cette mesure a été surprenant, si bien que le chiffre total représentant la valeur du commerce d'importation et d'exportation pendant les années 1850-57, est presque quadruple du chiffre qui correspond à la période septennale qui a précédé l'ouverture du port d'Aden. Tels sont les heureux effets qu'amène avec elle la liberté commerciale.

## III. — LA POLITIQUE MARITIME DE L'ANGLETERRE.

Progrès des Anglais dans les mers arabiques. — Leçon pour la France.  
— La question de l'isthme de Suez. — Le pour et le contre. —  
Les Anglais et les Français à Madagascar.

Aden offre à l'Angleterre une position exceptionnelle, d'une inappréciable valeur. C'est une véritable base d'opérations d'où elle prépare chacune de ses occupations dans la Mer-Rouge, son extension graduelle dans le golfe d'Arabie et le long de la côte orientale d'Afrique. D'Aden on peut même rayonner jusque dans le Golfe-Persique, et jamais poste plus favorable n'a été occupé par une nation maritime. L'isthme de Suez est percé, mais on ne franchit le détroit de Bab-el-Mandeb qu'avec l'assentiment de l'Angleterre.

Pour pallier ces empiétements successifs, ces occupations souvent violentes, la Grande-Bretagne met toujours en avant les plus louables motifs. A Aden, c'est une représaille exercée contre des pirates, c'est une conquête que justifient les lois de la guerre : on ne dit pas qu'on élève une imprenable forteresse com-

mandant les mers arabiques. Les îles Moussah, dans la baie de Tadjoura, sont achetées par les Anglais vers l'époque de la guerre d'Orient, sans doute pour mettre leur nouvelle conquête à l'abri d'un attaque ; mais de Moussah on a un pied sur la côte abyssinienne. Le groupe des îles Kouria-Mouriah est acquis de l'iman de Mascate pour exploiter le guano répandu sur cet archipel, et pour faire de la principale de ces îles le point d'attache du câble télégraphique qui doit unir l'Inde à l'Europe ; mais cet archipel peut au besoin abriter une flotte, et c'est en même temps une nouvelle étape vers Mascate et le Golfe-Persique. Périm est occupé pour y établir un phare dont la lumière guide la navigation des vapeurs anglais qui sillonnent la Mer-Rouge ; mais Périm est aussi la clef du Golfe-Arabique, et la possession de Périm rend nul, s'il plaît aux Anglais, le percement de l'isthme de Suez ; l'union des deux mers devient une fiction. L'île de Camaran est achetée, dit-on, d'un cheikh arabe en vue d'utiliser l'heureux mouillage qu'elle présente, d'ailleurs cette île était inhabitée ; mais elle commande le port d'Hodeïda, dont le commerce a remplacé celui de Moka, et

si la concurrence qu'Hodeïda fait à Aden devenait trop sérieuse, les forts de Camaran pourraient ruiner la ville qu'ils semblent protéger. Là ne s'arrêtent pas les empiètements de l'Angleterre, et l'archipel de Dahlac a été occupé par elle. Sous prétexte d'y élever un phare, toujours pour guider ses nombreux vapeurs, la Grande-Bretagne a planté son pavillon à Dahlac. Ici l'on ne peut pas dire que ce point est inhabité et appartient au premier occupant, car de nombreux pêcheurs y sont de tout temps établis. Le but réel des Anglais, en s'installant sur ce groupe d'îles, a été, nous l'avons vu, de surveiller le port d'Arkiko, l'ancienne Adoulis, que la France avait acquis de l'Abyssinie à la suite du voyage d'exploration du capitaine de vaisseau Russell dans la Mer-Rouge. Arkiko convenait parfaitement comme port de ravitaillement et d'entrepôt pour la ligne française des Indes que le gouvernement venait de concéder ; mais les Anglais, prenant pied à Dahlac, nous surveillaient, occupaient une situation meilleure, et au besoin pouvaient empêcher nos établissements de se former. Ils ont également essayé de nous gêner à Oboc, et ont préféré nous voir installés près d'eux à Aden.



L'Angleterre, du reste, n'est-elle pas déjà maîtresse de tout le transit de la mer des Indes ? Seule la puissante Compagnie péninsulaire et orientale possède une flotte formidable de cinquante-deux bateaux à vapeur, à roues ou à hélices, d'une capacité totale de 72,000 tonneaux et d'une force de près de 48,000 chevaux. Comment la France, qui s'y est prise si tard, puisque les bateaux de la compagnie de navigation à vapeur de l'Indo-Chine naviguent à peine depuis trois ans, pourra-t-elle lutter avec avantage contre de si terribles concurrents ? Nous n'avons d'ailleurs, hormis Arkiko et Oboc, aucune position, aucun port de ravitaillement ou de relâche dans les mers arabiques, tandis que les Anglais, non contents de tous les points que déjà ils occupent, ont aussi fondé des comptoirs à Berberah, sur la côte africaine, en face d'Aden, ainsi que dans l'îlot d'Abd-el-Kouri, près de Socotora, et dans la grande île elle-même. Si Djeddah avait pu être occupé après les massacres de 1858, nul doute que les Anglais ne s'y fussent établis en maîtres, car ce port est le plus important de la Mer-Rouge.

Ce n'est pas qu'il faille blâmer quand même

la politique maritime de la Grande-Bretagne, et ne point souhaiter voir la France entrer dans une semblable voie. Un des phénomènes sociaux qui caractérisent notre siècle, c'est le progrès de la civilisation, toujours plus rapide et plus actif; c'est la barbarie traquée dans ses dernières limites, et près de disparaître de la surface du globe pour faire place aux nations éclairées. A ce point de vue, on doit accepter les acquisitions continuelles de l'Angleterre dans les mers arabiques, ses empiétements, ses occupations violentes, comme on voudra les appeler : en définitive, l'étendard de la croix vaut mieux que celui du croissant. Si c'est une loi morale que le bien ne se fasse pas sans un peu de mal, les tentatives de l'Angleterre sont excusables, quand elle vient remplacer par sa dévorante activité l'improductive immobilité des races mulsumanes. Néanmoins ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que si le progrès est une des conditions qui règlent le mouvement social de notre époque, la liberté d'action et la fraternelle alliance des peuples civilisés en sont forcément la conséquence, et l'Angleterre ne semble point tenir assez de compte de ces nouvelles conditions. Depuis le

commencement de ce siècle, sa politique maritime repose sur un esprit d'égoïsme dont elle n'a donné que trop de preuves. Pour ne pas sortir dès à présent des limites de cette étude, je ne veux examiner que la conduite de l'Angleterre à propos du percement de l'isthme de Suez. Il n'y a pas à revenir sur le fond de cette question, déjà tant de fois débattue. Que le percement de l'isthme soit ou non exécutable de tous points, et que les navires marchands prennent désormais la voie de la Mer-Rouge au lieu de celle du cap de Bonne-Espérance, c'est une affaire que l'expérience seule videra. Cependant on pouvait presque, dès le début, affirmer que l'ouverture du canal de Suez n'était pas impossible, non plus que la construction de ports dans la Méditerranée et la Mer-Rouge, et nul ne doute sérieusement que l'on n'arrive à mener à bonne fin ces derniers projets comme on a réussi dans le premier. Nous sommes au temps des merveilles en fait de constructions industrielles, et le siècle qui a vu l'établissement du chemin de fer de Panama et l'ouverture du port d'Aspinwall a vu également s'opérer le percement de l'isthme de Suez ; mais il n'est pas douteux que beaucoup de navires

à voiles ne préfèrent toujours l'ancienne voie. Le détroit de Gibraltar n'est pas accessible en tout temps ; la Méditerranée est une mer aux vents changeants ; elle est quelquefois difficilement navigable ; elle offre du reste trop peu d'espace pour qu'un navire puisse s'y diriger comme sur l'Océan. La Mer-Rouge présente encore moins de facilités : elle est très peu large, semée d'écueils et de courants, les bateaux à vapeur ont toutes les peines du monde à s'y diriger ; enfin, à certaines époques de l'année, il y règne des moussons qui empêcheront l'aller ou le retour régulier des grands navires à voile. A d'autres moments, surtout pendant la canicule, la température y devient intolérable ; cette mer étroite, bordée de hautes montagnes, réverbère une chaleur de feu ; le soleil darde ses rayons enflammés, l'air se raréfie, et l'on voit des passagers à bord des vapeurs tomber comme asphyxiés ou frappés de la foudre (1). Aussi beaucoup de voyageurs de l'Inde et tous les créoles de Maurice et de

(1) Les Arabes ont sans doute voulu désigner à la fois tous les inconvénients de la navigation de la Mer-Rouge par le nom de *Bab-el-Mandeb*, ou *Porte de la Mort*, donné à l'étroit canal qui fait communiquer cette mer avec le golfe d'Aden.

Bourbon redoutent tellement la traversée de la Mer-Rouge de juin à octobre, que très peu s'embarquent dans cette saison. Le temps du voyage d'Aden à Suez n'est cependant que de six ou sept jours. Que l'on juge des inconvénients de la navigation sur un navire à voiles ! Il est vrai que le danger ne menacerait ici que des marins exercés, et non plus des passagers timides. Je laisse donc de côté cette objection, et je me reporte à des considérations purement maritimes.

Depuis les belles découvertes du capitaine Maury, la navigation sur les grands océans a fait des progrès qu'on ne saurait oublier. Les navires partis aujourd'hui de Boston ou de New-York font quelquefois en moins de trois mois le trajet de six mille lieues qui sépare ces ports de celui de San-Francisco. La routine a été abandonnée. Les anciennes lignes tracées par les Espagnols et les Portugais, au xv<sup>e</sup> et au xvi<sup>e</sup> siècle, ne sont plus suivies que par quelques vieux marins naviguant par habitude, ennemis du changement. Le capitaine Maury a tenu compte des courants de l'atmosphère et de la mer, qu'avant lui on négligeait trop ; il a coordonné les observations recueillies par tous

les navigateurs qui l'ont précédé, et tous ceux qui ont bien voulu opérer sur ses indications, et il a pu ainsi tracer des routes qui, pour les voiliers qui les ont suivies, ont diminué d'un tiers et quelquefois de moitié le temps de la traversée. La forme des navires a été aussi modifiée, et les clippers à quatre mâts, à la forme élancée, dépassent les bateaux à vapeur eux-mêmes, quand ils ont le vent favorable. Aussi les Américains n'ont-ils jamais songé au percement de l'isthme de Panama, laissant l'Europe se bercer de la douce illusion de réussir dans cette entreprise, reconnue par eux inutile au point de vue commercial.

Ce qui est vrai pour l'isthme de Panama l'est aussi pour l'isthme de Suez, et l'on a peine à comprendre que les Anglais se soient opposés et s'opposent encore avec tant d'ardeur à l'exécution de ce projet qui ne peut produire les immenses résultats qu'on en espère. Le temps n'est guère un élément avec lequel il faille compter dans la plupart des transports sur mer et bien des marchandises encombrantes éviteront le passage des isthmes, qui sera toujours plus cher que celui de l'Océan. Le seul transit par le canal de Suez qui vient d'être

ouvert (avril 1867), coûte de 20 à 25 francs la tonne. De tous les ports de l'Atlantique expédiant à la voile pour l'Inde, le trajet par Suez est du reste presque aussi long que celui par le Cap. Les Anglais le savent, ils l'ont écrit, ils ont vu, avant l'application économique de la vapeur, quelques-uns de leurs clippers chargés de thé venir en moins de trois mois de Sanghaï à Londres, et cependant l'Angleterre suscite tous les jours une foule de difficultés à l'entreprise du percement de l'isthme. Les Anglais semblent craindre que le canal de Suez ne déplace le commerce européen et ne fasse de Marseille et de Trieste les rivales de Londres et de Liverpool ; ce résultat n'est pas probable, car Marseille et Trieste ne possèdent pas les hardis négociants que renferme l'Angleterre, et n'ont point comme elle les produits d'inépuisables mines de houille et d'immenses manufactures au service du monde entier. Les Anglais craignent aussi sans doute que le commerce de la Mer-Rouge ne devienne plus important une fois le canal inter-maritime ouvert. Le cabotage de la Mer-Rouge pourra tout au plus doubler alors d'importance ; mais le mouvement des boutres arabes allant des côtes

d'Abyssinie et d'Égypte à celles d'Arabie, puis de là peut-être dans la Méditerranée, n'a rien qui doive inquiéter les Anglais, dont les navires, en un seul voyage, portent autant de fret que vingt boutres réunis. Le fait qui préoccupe sérieusement l'Angleterre, c'est la diminution de son influence en Égypte et dans tout l'Orient, dans l'Inde même, si le canal vient à fonctionner économiquement, et qu'on y puisse circuler avec avantage; mais il y a place en Orient pour tout le monde, et dans tous les cas on eût mieux aimé voir l'Angleterre ne mettre en avant que cette seule objection, au lieu de prétendre que l'isthme de Suez ne pouvait être percé, et que tout l'art de l'ingénieur serait mis en défaut par d'insurmontables difficultés. Cependant on en a surmonté de bien plus grandes. Les Anglais eux-mêmes n'ont-ils pas franchi le détroit de Menai par un pont tubulaire dû au génie de Stephenson, et sur lequel passent tous les jours des locomotives? N'ont-ils pas jeté sur le fleuve Saint-Laurent le plus hardi, le plus long des ponts connus, acceptant le défi que leur ont porté leurs frères les Américains en élevant le fameux pont suspendu du Niagara? Ne sont-ce



pas enfin les Anglais qui ont ouvert sous la Tamise le tunnel de Londres et lancé sur l'Océan le *Great-Eastern*, ce Léviathan des mers? Ils ont prouvé par leur exemple même que l'art de l'ingénieur ne saurait aujourd'hui être pris en défaut, et que le mot impossible doit être rayé du dictionnaire scientifique.

Quand les Anglais cherchent à empêcher le percement de l'isthme de Suez sous le prétexte de difficultés imaginaires, n'a-t-on pas le droit de leur demander en quel nom ils prétendent arrêter cette entreprise internationale? Si elle offre dans l'exécution des difficultés insurmontables, tant pis; mais il est certain que les hommes de l'art ne sortiront pas sans profit de cette lutte. Là n'est donc point la question à examiner, et comme l'Égypte n'appartient pas encore à l'Angleterre, celle-ci n'a nul pouvoir d'empêcher les travaux qui s'y font. Il vaut mieux que les Anglais jettent le masque, et déclarent ouvertement qu'ils ne veulent pas le percement de l'isthme de Suez parce qu'ils prétendent garder pour eux non-seulement l'influence politique sur les affaires de l'Orient, mais aussi la navigation de la Mer-Rouge, et avec elle tout le trafic de la mer des Indes.

C'est pour cela qu'ils ont pris également le pas dans le Golfe-Persique, et qu'ils ont fait récemment étudier et commencer la grande voie ferrée de l'Europe dans l'Inde par les vallées du Tigre et de l'Euphrate, dont leurs vapeurs sillonnent depuis longtemps les eaux.

Cette prétention jalouse des Anglais de vouloir seuls dominer dans l'Océan-Indien, de vouloir que les détroits ne soient ouverts que pour eux, est-elle encore acceptable aujourd'hui? Aucune nation peut-être plus que la France n'a eu à souffrir de cette égoïste ambition, et il serait temps que notre marine, qu'on retrouve maintenant partout à côté de la marine anglaise, ne se montrât plus simple spectatrice quand les Anglais agissent si hardiment. Pour établir une ligne de vapeurs sur l'Indo-Chine par l'isthme de Suez, nous avons sondé la Mer-Rouge sur toutes ses côtes, nous avons fait notre choix, et les ports d'Adoulis et d'Oboc nous ont été cédés par le gouvernement turc. Les Anglais apportent dans leurs allures moins de convenance que nous. Ils ont toujours l'œil au guet, ils se sont installés hardiment à Dahlac et établis de leur propre autorité devant le port même d'Adoulis et dans la

baie de Tadjoura. Or si une telle politique n'est pas blâmable, si elle est toute dans les intérêts de l'Angleterre, pourquoi la France de son côté n'en adopterait-elle point une semblable ?

Ce n'est pas du reste seulement dans la Mer-Rouge que la politique maritime de l'Angleterre repose sur un principe d'acquisitions habiles et savamment préparées. Gibraltar et Malte, ces deux clefs de la Méditerranée, appartiennent aujourd'hui aux Anglais, et les traités ont reconnu cette occupation, que la guerre avait seule un moment autorisée. Les fortifications de Malte et de Gibraltar, élevées par l'Angleterre, n'ont d'égales que celles d'Aden.

Sur les côtes orientales et occidentales de l'Afrique, l'Angleterre signe des conventions avec les chefs de tribus depuis qu'elle a dans toutes ses colonies aboli la traite et l'esclavage. Ces conventions favorisent l'établissement de comptoirs, permettent d'étudier le pays, d'en apprécier les ressources, et de préparer pour plus tard une sérieuse installation. Cela ne coûte que quelques barils de poudre, quelques fusils rouillés et un uniforme d'officier-général dont on fait cadeau au roi nègre, avec des colliers en verroterie pour ses femmes. Séduit

par tous ces présents, le moricaud promet d'empêcher la traite, de ne plus vendre d'esclaves, et ne voit pas qu'on prend pied chez lui.

En 1861, la vieille reine de Madagascar, Ranavalona, mourut enfin, chargée de crimes et d'années. Que firent les Anglais? Fidèles à leur système de politique maritime, qui consiste à s'immiscer partout, ils envoyèrent au fils de la reine, Rakoto, proclamé roi sous le nom de Radama II, des ambassadeurs chargés de présents et d'écus. Ces ambassadeurs partirent de l'île Maurice, sur un navire de guerre, avec les ordres de leur gouvernement. Que fit le chef de l'île voisine, La Réunion? Il désapprouva formellement, au nom de l'administration, tous les journaux de la colonie, après quelques jours de discussion sur la question de Madagascar, qui intéressait cependant à un si haut degré tous les créoles de Bourbon. Un seul navire partit de Saint-Denis, ce fut le petit vapeur *Mascareignes*, appartenant à un riche négociant, M. de Rontaunay, mort depuis, qui entretenait des traitants à Tamatave. Quelques Français accompagnaient M. de Rontaunay : le préfet apostolique, le R. P. Jouen, entraîné par son zèle religieux, et MM. Laborde et

Lambert, l'un ancien résident à Madagascar, l'autre ancien négociant à Maurice. Tous deux, chassés jadis par l'ombrageuse reine Ranavalona, allaient revoir leur vieil ami Rakoto, qui les avait, disait-on, faits ministres; mais aucune ambassade officielle, soit de La Réunion, soit de Paris, n'avait été envoyée à Rakoto, que l'on disait cependant favorable aux idées et à la civilisation de la France. Les Anglais gagnèrent dès l'abord dans cette affaire beaucoup plus de terrain que nous, et cependant la grande île était reconnue colonie française depuis le xvii<sup>e</sup> siècle. Des édits de Louis XIII et de Louis XIV l'avaient successivement réunie à la couronne, et le grand roi et son ministre Colbert l'avaient même décorée du nom heureux de France orientale.

Madagascar a de nouveau été déclaré par les traités de 1815 possession et colonie française. Nous pouvions donc nous y établir avec bien plus de droit que les Anglais ne l'avaient fait à Aden et à Périm. C'est vers cette grande île qu'il faudrait dès à présent songer à envoyer l'excédant de notre population continentale; tout y appelle les Français, et, en colonisant Madagascar, ils se laveraient d'un re-

proche qu'on ne leur adresse aujourd'hui que trop souvent, celui de ne plus savoir fonder de colonies. Ce qu'il y aurait surtout à leur reprocher, c'est de ne plus savoir fonder de colonies libres, les seules qui puissent vraiment prospérer et grandir; mais ici le blâme paraît devoir moins peser sur la nation que sur l'état, comme l'exemple de l'Algérie le prouve. Les Français sont plus hardis voyageurs et meilleurs colons qu'on ne le croit. Quinze mille de nos compatriotes sont encore en Californie, gaiement occupés sur les *placers* ou dans les villes de ce naissant état. A six mille lieues de la France, ils ont pris goût à la vie d'aventures. Et pourquoi? C'est qu'ils jouissent en Californie de larges concessions de terres et d'une grande liberté de mouvement sous un gouvernement civil, non pas sous un pouvoir militaire, qui ne saurait convenir aux colonies en voie de formation.

La colonisation de Madagascar dont nous allons bientôt parler plus en détail, ne pourrait-elle donc être entreprise dans ces conditions? Ne serait-il pas temps de développer à la fois notre commerce colonial et notre marine marchande, pépinière de la marine de l'état?

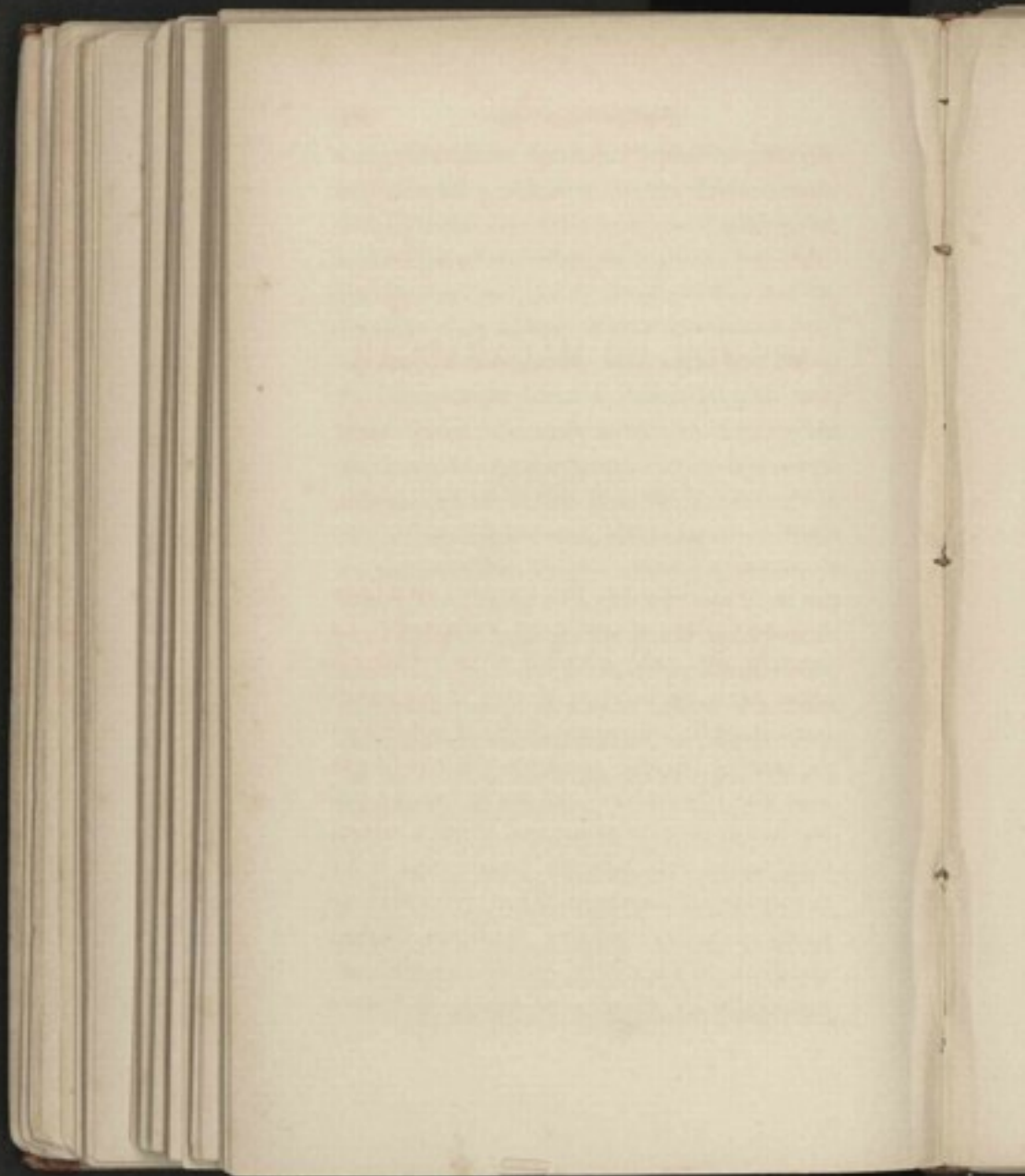
Cette dernière a reparu sur toutes les mers, et notre pavillon, autrefois absent, flotte aujourd'hui partout à côté de celui de l'Angleterre. Je l'ai moi-même salué, dans de récents voyages, devant Suez, Aden, les Seychelles et l'île Maurice. Dans ces deux dernières colonies, qui appartenaient naguère à la France, j'ai trouvé de vieux créoles émus de revoir les trois couleurs et restés Français malgré les traités et la distance : à la même époque, notre drapeau se déroulait aussi devant Mascate et Zanzibar et devant les rivages malgaches ; mais si notre marine promène ainsi à travers le monde la grandeur et l'éclat de la France, que ce ne soit pas au moins sans quelque profit réel. Encore une fois, si la politique que nos voisins suivent sur les mers est bonne et admissible, nous devons l'imiter nous-mêmes ; si elle est blâmable, ce n'est pas notre attitude actuelle qui en arrêtera les effets.

LA MISSION

DE

MADAGASCAR





L A

## MISSION DE MADAGASCAR

---

En 1863, l'attention de l'Europe s'est à deux reprises différentes portée sur Madagascar. La nouvelle du traité d'amitié et de commerce signé par le roi Radama II avec le gouvernement français causait une première impression de surprise. Bientôt après on n'apprenait pas sans une vive émotion que ce roi reconnu par la France, ce jeune prince ami de notre nation, était tombé avec tous ses favoris sous le fer des assassins, au milieu d'une révolution de palais dont les terribles incidents tenaient plutôt du drame antique que de l'histoire contemporaine. A ce moment même, la France

venait d'envoyer vers la grande île africaine une mission chargée de la visiter, et les explorateurs avaient quitté Paris dans le courant du mois de mai. Jusqu'alors nous n'avions expédié dans ces parages de l'Océan-Indien que des marins et des soldats, et cela sans aucun succès. On s'adressait cette fois à des ingénieurs, à des industriels, à des artistes, et c'est à l'aide de ces pacifiques conquérants que l'on espérait réussir enfin dans une œuvre de colonisation où l'on était las d'intervenir par les armes.

Divers événements avaient amené dans notre politique coloniale cette heureuse transformation. Un Français, naguère encore l'un des plus riches planteurs de l'île Maurice, M. J. Lambert, avait eu occasion de rendre d'importants services au prince Rakoto, fils de la reine Ranavalona. Le prince, proclamé roi le 18 août 1861, à la mort de sa mère, sous le nom de Radama II, n'avait pas oublié les services rendus, et par une charte privée, qu'il avait ensuite solennellement signée et reconnue, il avait concédé à M. Lambert les mines, les forêts, les terres en friche de son royaume, avec le droit d'ouvrir des routes, des canaux, d'établir des ports, de fonder des usines, et

même de battre monnaie. Dans un élan de patriotique abandon, M. Lambert avait remis sa charte entre les mains de l'Empereur des Français, qui, désireux peut-être de voir une fois au moins dans notre pays l'initiative individuelle abandonnée à ses propres forces, avait voulu qu'une société libre de colonisation se formât à Paris. Une compagnie anonyme s'était en effet constituée comme par enchantement, ainsi que jadis son aînée la *Compagnie française des Indes orientales*, et elle comptait parmi ses membres des hommes cités à juste titre comme des plus notables dans l'industrie et la finance. Un gouverneur avait été nommé par décret : c'était le baron P. de Richemont-Desbassayns, dont la famille a laissé de si brillants souvenirs dans l'administration de nos colonies de l'Inde. Jalouse de tirer le parti à la fois le plus prompt, le plus fructueux, de toutes les richesses naturelles accumulées sur le sol madécasse et pour la plupart encore vierges, la compagnie de Madagascar avait confié à quelques personnes choisies par elle le soin d'aller visiter la grande île. J'avais l'honneur d'être du nombre des heureux élus envoyés vers ce curieux pays, et je voudrais

retracer ici quelques incidents de notre voyage, quelques scènes de mœurs, donner quelques détails sur les productions de l'île, qui serviront sans doute à faire pressentir quel peut être l'avenir de Madagascar comme théâtre de colonisation.

### I. — LES DÉBUTS D'UNE EXPLORATION SCIENTIFIQUE.

Les passagers d'une frégate de guerre. — Mauvaises nouvelles. — Arrivée à Tamatave. — La rade et la ville. — Les envoyés de la reine. — Fête officielle. — Quatre ambassadeurs. — Mademoiselle Juliette. — Conférences inutiles. — Tout est rompu.

La frégate française l'*Hermione* attendait dans les eaux de Suez la mission de Madagascar. Quelques retardataires vinrent la rejoindre à Aden le 10 juin, et nous fûmes bientôt au complet. Ingénieurs des mines, agents des ponts et chaussées, sériciculteurs, médecins, agents forestiers et commerciaux, photographes, fondeurs, maîtres mineurs, les uns au carré des officiers, les autres avec les *maîtres*, apportaient à ce navire hospitalier un contingent de quatorze passagers, sans compter les voyageurs déjà inscrits. Malheureusement,

comme sur un bâtiment de guerre le plus petit coin a sa destination marquée d'avance, et que la frégate, pour parler le langage des marins, n'était pas un *transport*, aucune disposition n'avait été prise pour nous recevoir. On nous avait entassés pêle-mêle au beau milieu de la batterie, nous donnant pour toute couchette un grabat d'hôpital dégarni et pour voisins de chambre des canons rayés bien luisants, mais qui nous laissaient fort peu d'espace. Quelques-uns de nous, perdus autour des hamacs des matelots, réveillés la nuit par le chant du quart, le matin à quatre heures par le tambour et les trompettes sonnant la diane, ne jouissaient pas d'un voisinage plus enviable, et nul n'eut pour lui dans le navire un petit coin libre et indépendant. Pas un endroit isolé où se recueillir une heure, vivre un instant avec soi-même ! Les anciens, malgré leur goût si connu pour la vie au grand jour, auraient trouvé ce régime intolérable : je laisse à juger à ceux qui ont fait de longs voyages en mer quelles souffrances morales nous dûmes endurer. La souffrance physique eut son tour aussi, et le temps fut affreux pendant une quinzaine de jours. A peine étions-nous en vue

du cap Guardafui qu'une véritable tempête s'éleva. L'*Hermione*, dont un séjour de six mois sous le ciel brûlant de Suez avait desséché et disjoint les bordages, faisait eau de toutes parts, et les puissantes pompes de la frégate avaient peine à *étaler* la voie.

Sous l'équateur, le temps devint plus calme; bientôt l'action des vents alizés se fit sentir, et le navire, incliné sur l'un de ses flancs et prenant le vent *au plus près*, mit le cap sur l'île Maurice. Le bâtiment ne marchait qu'à la voile pour ménager le charbon de l'Etat. Parfois un grain venu de l'horizon nous surprenait tout à coup, la pluie tombait à torrents, le vent soufflait avec violence, cassant les mâts de perroquet et mettant les voiles en lambeaux; mais ces désastres étaient bien vite réparés, car l'embellie ne tardait pas à venir. Le soir, on assistait religieusement à la prière sur le pont dite par l'aumônier du bord aux quatre cents hommes d'équipage qui l'écoutaient debout et tête nue, puis l'on jouissait des couchers de soleil si beaux sous les tropiques. A peine le globe d'or avait-il disparu sous la mer que l'horizon se colorait de teintes de pourpre et d'argent d'une douceur et d'une variété in-

finies, inconnues sous nos climats : elles allaient se fondant les unes dans les autres et montant jusque vers le zénith. Étendus sur la dunette et zébrant à qui mieux mieux nos habits de goudron (le règlement du bord défend les sièges même aux passagers), nous admirions, souvent muets, les grands spectacles qu'offre la mer. D'autres fois, réunis en rond et balancés par les mouvements du navire, nous bâtissions en commun des projets d'avenir, tout entiers à Madagascar et aux grandes choses que nous pensions y faire. C'est de la sorte que tant bien que mal, bercés d'un côté par nos rêves, de l'autre par le roulis, nous arrivâmes à l'île Maurice le 30 juin au matin.

A peine avions-nous jeté l'ancre devant Port-Louis, admirant le magnifique panorama que présentent la rade et cette ligne pittoresque de hautes montagnes déchiquetées par les feux volcaniques qui protège si heureusement la ville, qu'une barque venue vers nous à force de rames s'arrêta à l'arrière de l'*Hermione* devant la *galerie* du commandant.

— Connaissez-vous les nouvelles de Madagascar ? nous fut-il demandé.

— Non. Eh bien ?



— Elles sont mauvaises. — Et un geste de tristesse vint compléter cette laconique réponse.

Le chancelier du consulat de France, qui s'était ainsi abouché avec nous, nous jeta des journaux et des lettres. Nous lui passâmes les nôtres dans un seau où l'amirauté anglaise voulut voir verser un litre de vinaigre, comme si nous venions d'un pays pestiféré, et quelques heures après nous repartîmes pour Bourbon. Dans le parcours entre Port-Louis et Saint-Denis, on s'arracha les journaux, les lettres particulières, et tout le monde resta atterré au récit des malheureux événements qui s'étaient accomplis à Madagascar avant même notre départ de France. La révolution de palais qui, le 42 mai, avait ensanglanté Tananarive, et dont la nouvelle arrivait alors en Europe, nous fut ainsi révélée dans tous ses affreux détails. Nous apprîmes du même coup et la mort du roi étranglé la nuit dans le grand palais par les conjurés chefs du vieux parti malgache, et l'assassinat successif de tous ses favoris ou *menamasses*, que Radama avait vainement protégés de son corps et disputés pendant trois jours aux cris menaçants de la populace. Ces jeunes hommes avaient été élevés avec lui et

partageaient ses généreuses aspirations; pas plus que lui, ils ne trouvèrent grâce devant la conjuration victorieuse. C'est qu'il existe à Madagascar un parti de la réaction ennemi des réformes, opposé à la civilisation, au progrès, contraire surtout à l'adoption des coutumes européennes. Ce parti, tout-puissant sous la reine Ranavalona, avait eu un instant le dessous à sa mort; mais il s'était bientôt relevé avec audace, et le malheureux Radama avait payé de sa vie le bon accueil qu'il avait fait aux étrangers et les mesures libérales dont il voulait doter son pays.

En présence d'événements si tristes et si imprévus, le commandant de l'*Hermione*, M. Dupré, arrivé à Saint-Denis, essaya de se mettre en rapports avec la reine Rabodo, proclamée sous le nom de Rasoaherina. Il n'avait pas oublié que, neuf mois auparavant, alors qu'il avait signé, comme envoyé extraordinaire, le traité d'amitié et de commerce entre la France et Madagascar, Rabodo lui avait témoigné beaucoup d'égards : elle s'était montrée à lui pleine d'amabilité et de grâce, plus sérieuse aussi que son mari. M. Dupré avait donc toujours espéré que les bons conseils de

cette femme intelligente ne pourraient qu'agir puissamment sur l'esprit de Radama, et soutiendraient ce jeune roi dans la difficile mission qu'il s'était imposée; mais tout avait subitement changé depuis. La reine, dominée par son premier ministre Rainivonynahitriniony et ayant peut-être eu quelque part à la révolution qui avait emporté son mari, ne fit à l'envoyé de la France que des réponses fort évasives. Ce qui semblait clair cependant, c'était que la cour d'Émirne refusait de donner suite au traité de commerce que l'empereur venait de ratifier, et qui portait la signature de Radama et de ses ministres. On demandait des modifications qui rendaient le traité nul et non avenu. Pour donner à ce revirement subit une apparence de justice, on avait imaginé d'effacer de l'histoire le règne de Radama II : moyen ingénieux sans doute, mais qui devait peu satisfaire la France, qui s'était tant avancée en reconnaissant pour la première fois un roi de Madagascar et en signant un traité avec lui (1).

(1) Ce traité, conclu le 12 septembre 1862 à Tananarive et ratifié le 11 avril 1863, a paru au *Moniteur* du 20 avril de la même année. Il est signé par M. Dupré au nom de la France, et pour Madagascar

Cependant une partie des colons de La Réunion, qui avaient vu un moment se lever tous les obstacles jusque-là contraires au libre commerce avec Madagascar, la terre nourricière de leur île, les membres de la mission eux-mêmes, et à leur tête M. Lambert, retenus à Saint-Denis, étaient impatients d'agir et de voir M. Dupré prendre une décision. De son côté, le commandant de l'*Hermione*, qui devait trouver à Tamatave les réponses de la reine, quittait Saint-Denis le 30 juillet. Monté à bord de sa frégate et convoyé par l'avisos à vapeur le *Curieux*, il fit voile pour Madagascar, emmenant une partie de la mission. Poussée par les brises de sud-est, qui à cette époque de l'année soufflent régulièrement dans ces parages, l'*Hermione* arriva le 4<sup>er</sup> août au soir à Tamatave, et vint mouiller derrière le grand récif de corail qui forme une jetée naturelle et un ex-

par Radama II, qui voulut à toute force y apposer son nom, lui donnant ainsi une ratification anticipée, puis par trois de ses ministres : Rainilaïarivony, commandant en chef, Rahaniraka, ministre des affaires étrangères, et Rainiketaka, ministre de la justice. Le premier paraît avoir été l'un des principaux instigateurs de la révolution du 12 mai, dans laquelle Rahaniraka est resté neutre. Rainiketaka, moins heureux, y a perdu la vie : il faisait d'ailleurs partie du corps des *menamasses* ; le fils de notre consul-général à Tananarive, M. A. Laborde, est le seul des *menamasses* qui ait échappé.

cellent abri sur cette côte si peu hospitalière.

Nous touchions enfin à Madagascar, la terre de nos rêves. Aussi, du plus loin que l'île fut signalée, la plupart d'entre nous ne la perdirent plus de vue. Le panorama que nous avions devant les yeux ne manquait ni de grandeur ni d'étrangeté. Le long d'une plage basse, sablonneuse, s'étend une levée de dunes couronnées par des arbustes tropicaux au feuillage épais et sombre, aux troncs noueux et bas. A droite la pointe Tanio, à gauche celle du Mananzarès, limitent une anse elliptique, qui compose, avec la barre ou les brisants de coraux derrière lesquels nous étions mouillés, la rade de Tamatave, et cette rade elle-même jouit, comme un port véritable, des deux passes ou entrées, l'une au sud, que prennent d'habitude les navires de commerce, l'autre au nord, que préfèrent quelquefois les vaisseaux de guerre à cause de leur plus grand tirant d'eau. Derrière la pointe Tanio, à l'horizon, on distingue l'embouchure de la rivière Ivoluine et la vague silhouette de quelques cahutes au bord de l'eau. Plus au loin, sur la mer, apparaît l'île aux Prunes. Plate, couverte d'une végétation touffue, elle semble surnager comme

un énorme bouquet de feuilles abandonné à la surface de l'eau. Devant nous se profilait la ville, perdue au milieu des manguiers, des orangers, des vacoas, des cocotiers, et dont les maisons ou les cahutes, toutes construites en bois, sortaient de cette verdure étincelante comme autant de points sombres qui servaient de repoussoirs au tableau. Çà et là, quelques maisons de plus belle apparence dressaient leur faite hardi : celle de la princesse Juliette, l'intelligente et bonne Malgache que nous retrouverons bientôt, celle de M. Orioux, le riche traitant français (on la reconnaissait à l'élégance de sa double galerie étagée autour de l'édifice), celle enfin d'un magistrat malgache, le grand-juge Philibert, avec sa belle allée de manguiers plantée jadis par Jean René, l'infortuné roi de Tamatave mis à mort par Radama 1<sup>er</sup>. Dans un coin plus modeste apparaissait la case de l'agent consulaire français. Le drapeau aux trois couleurs, flottant sur une hampe élevée, en signalait la place précise. A côté, on apercevait la bannière à la double croix rouge et blanche (*double crossed flag*) de l'agent britannique ; puis, au bout de la *grande rue*, appelée aussi la rue des marchands, la

rue du bazar ou la rue royale, se dressait le drapeau constellé de l'Union. La France, l'Angleterre et les États-Unis, les trois plus puissants pays du globe, sont les seuls qui aient encore envoyé des représentants à Madagascar.

Devant la maison de l'agent consulaire américain s'étend celle des missionnaires français, martyrs d'un dévouement inutile sur cette terre livrée de longue date à l'indifférence religieuse. Non loin est leur école, où quelques desservants modestes, parlant le malgache mieux que les indigènes eux-mêmes, enseignent le français et la religion à de rares petits enfants que les parents veulent bien leur envoyer. Les sœurs de Saint-Joseph de Cluny sont chargées de l'éducation des filles. Une rue sépare l'établissement des missionnaires catholiques du fort ou de la batterie, vaste redoute circulaire à la double enceinte, aux casemates couvertes, aux talus gazonnés, aux barbettes garnies de vieux canons de fonte. Cette redoute a été construite jadis par des Arabes de passage improvisés architectes militaires pour le compte de Radama I<sup>er</sup>. Dans le fort est la maison du gouverneur de la province et des principaux officiers; au centre flottait le drapeau blanc

national, qu'on s'était empressé d'arborer pour signaler notre arrivée, et où étaient inscrits en lettres rouges le nom de la nouvelle reine et le millésime de l'année : *Rasoaherina manjaka ny Madagascar*, 1863. A côté du fort se présente le tribunal civil; quant au *village militaire*, où sont cantonnés les soldats avec leur famille, entouré d'une enceinte de pieux, il est caché par la végétation des dunes, et l'on ne peut l'apercevoir de la mer. Revenant le long du rivage, on passe devant une série d'assez vilaines cahutes, toutes dressées, suivant la coutume du pays, sur des pilotis sortant du sol. Ce sont de sombres et sales réduits où grouillent des Malgaches sans nombre et des Arabes des Comores ou de Zanzibar que l'amour du gain et des affaires a portés jusque-là. Enfin, avant d'arriver à la pointe Mananzarès, on trouve l'établissement de la douane, dont les constructions baignent presque dans l'eau, sans doute pour mieux permettre aux douaniers de se faire payer des traitants qui embarquent là leurs marchandises. Sur ce point gisent aussi les pirogues du pays halées sur la plage, où les caresse la marée. Les canots des navires de commerce, aussi actifs que les



pirogues sont paresseuses, vont et viennent sur la rade, portant à bord des bœufs qu'on traîne à la nage, des sacs de gomme ou de riz. Une corvette de guerre à vapeur, anglaise, la *Gorgone*, mouillée dès la veille et détachée de l'île Maurice pour suivre sans doute nos mouvements, complétait le chiffre de la petite flotte commerciale et militaire que les besoins du négoce ou de la politique avaient amenée devant Tamatave au mois d'août 1863. Tous ces navires, au large les uns des autres, contribuaient singulièrement à varier les détails du paysage, déjà si nouveau pour nous.

Pendant que l'*Hermione* jetait l'ancre et que, charmés de la vue qui s'offrait à nos regards, nous essayions d'embrasser dans un seul coup d'œil le vaste espace qui s'étend de l'île aux Prunes au Mananzarès, un envoyé du gouverneur, monté sur une pirogue, se présenta à bord. Cet officier, le vieux Ramara, chef de la police, portait un brillant uniforme sillonné sur toutes les coutures des arabesques les plus compliquées. Le tricorne était garni de plumes multicolores, et des épaulettes d'or d'une longueur démesurée tombaient du haut de son habit jusqu'à la moitié des manches. Ce luxe

étincelant contrastait singulièrement avec l'état délabré de la pirogue, qui faisait eau de tous côtés, et avec le costume primitif des rameurs, à peu près nus. Un mouchoir blanc et son chapeau dans une main, Ramara monta l'échelle d'un pas tremblant, et, après avoir subi l'affront de voir l'officier de quart se retirer devant la main restée libre qu'il lui présentait, il vint se placer debout sur le pont, flanqué de ses deux aides-de-camp. Ceux-ci étaient revêtus d'un costume de fantaisie ayant la prétention de rappeler celui des officiers de marine, comme Ramara avait voulu se montrer à nous en uniforme de lieutenant-général. Ces trois envoyés témoignaient d'ailleurs par leur teint bistré, leurs yeux en amande, leurs pommettes saillantes, leurs lèvres fines et leurs cheveux soyeux, qu'ils appartenaient à la race supérieure du pays, celle des Hovas, rameau détaché de la grande famille malaise à une époque de migration fort reculée.

Au lieu de recevoir ces braves gens, tout étonnés, tout émus de leur mission, et qui s'efforçaient de nous sourire, le commandant les fit congédier sans façon après un quart d'heure d'attente. Le lendemain, même réception fut

faite à Rasolo, officier du palais, porteur d'une lettre de la reine. Il vint aussi en grande tenue, et debout sur la dunette, la tête découverte, il attendit avec plus de calme et de dignité que l'envoyé de la veille que l'on voulût bien lui donner congé. Le commandant de l'*Hermione* prétendait ne traiter, en sa qualité d'envoyé extraordinaire, qu'avec le gouvernement central, et se mit de nouveau en relation directement avec la reine et M. Laborde à Tananarive. Dans l'intervalle eut lieu, le 30 août, dans le fort de Tamatave, la proclamation officielle de Rasoaherina comme reine de Madagascar. Nous assistâmes à la fête en curieux, et le spectacle était vraiment magnifique. Autour d'une longue table chargée de vins d'Europe, de pâtisseries et de fruits tropicaux, étaient rangés tous les officiers de la province, en grande tenue, habits brodés de drap ou de velours, sabres aux ciselures étincelantes, tricornes gigantesques, épaulettes d'un pied de long. Un Français, M. Estienne, naguère encore capitaine au long cours, et qui alors cumulait le titre de grand-amiral et commandant du port de Tamatave avec celui de général de division des forces malgaches, avait jusqu'à quatorze galons sur

chaque manche, depuis le coude jusqu'au poignet. Le nombre des aiguillettes qui se balançaient sur sa poitrine était en rapport avec celui des galons.

Auprès de la table se tenait debout le maître des cérémonies, qui disparaissait dans une houppelande blanche à ramages que lui auraient certainement enviée, s'ils l'avaient pu voir, les vieux serviteurs de comédie de nos spectacles forains. Chez les officiers indigènes, on distinguait quelques bonnes figures, quelques types intelligents, surtout parmi les Hovas, et au milieu d'eux l'ancien bouvier Andrianmandrozo, gouverneur du fort, qui essayait d'animer la fête. Lui-même se trémoussait, criait, gesticulait, armé d'un dessus de table à thé orné de laques de Chine, et dont on lui avait fabriqué un écu au moyen d'une poignée collée en dessous, tout comme on eût pu faire pour don Quichotte. Sa grande préoccupation était d'exciter à des luttes guerrières les Antaïmoros, soldats d'une tribu du sud alors cantonnés dans le fort. Bientôt des femmes se levèrent et dansèrent en cadence, animées par la voix de leurs compagnes, qui marquaient le pas en battant des mains. Je

vis là pour la première fois la *danse de l'oiseau*, danse nationale où la femme malgache étale tout ce qu'elle a de grâce et de molle volupté. Elle ouvre les bras comme l'oiseau ses ailes, déploie les mains, les agite avec souplesse comme l'oiseau qui s'essaie à voler, puis, étendant les bras et les tournant en rond, reste quelque temps immobile, abandonnée à une douce langueur : c'est l'oiseau qui plane dans la nue. Cette danse nous charma, et nous fûmes plus ravis encore quand nous jetâmes les yeux autour de nous. Partout, sur les talus gazonnés de la batterie, sur les plates-formes même les plus élevées, le peuple assistait à la fête, libre, joyeux. La vue de tous ces visages basanés, de toutes ces têtes découvertes, les hommes drapés dans leurs *lambas* ou manteaux blancs, bleus, rouges, de toutes couleurs, les femmes dans leurs *simbos* non moins multicolores, tout cela, sous un brillant soleil des tropiques, formait un panorama vraiment magique; mais la fête se passa froidement : les Malgaches sentaient dans la rade la présence des navires de guerre français, et ils savaient que des relations amicales n'existaient plus à cette heure entre la France et Madagascar.

Le peuple qui jugeait ainsi la situation et qui restait spectateur presque impassible d'une fête où il se fût, en d'autres circonstances, librement abandonné à une joie tout enfantine, était dans le vrai : les bonnes relations étaient rompues avec la cour de Tananarive. La réponse à la lettre de M. Dupré se fit attendre plus d'un mois, et au bout de ce temps elle arriva fort peu satisfaisante : on persistait à vouloir des modifications inacceptables au traité passé avec la France, on n'accordait pas même à nos nationaux l'inviolabilité du domicile. Le gouvernement adressait du reste au commandant de l'*Hermione* deux envoyés, dont l'un, Raharla, possédait la confiance des deux partis; l'autre, homme à peu près nul, était Rainivoumiale, ancien gouverneur de Foulpointe. Deux *tsimandos*, à la fois esclaves et espions de la reine, rappelant par ce dernier côté les ombres des ambassadeurs japonais, ne devaient pas quitter d'une minute les deux envoyés malgaches.

Ce fut un grand jour à Tamatave que celui où arrivèrent ces quatre ambassadeurs. Depuis quelque temps déjà, des coureurs expédiés en avant avaient annoncé la venue des illustres

personnages. Le matin où ils firent leur entrée triomphale, des députations allèrent au-devant d'eux jusqu'à Ivondro, à 6 kilomètres de Tamatave, d'où le cortège partit. En tête marchaient les soldats, les deux mains occupées, l'une portant la lance acérée, l'autre le fusil à pierre. Ils étaient vêtus d'une blouse, et un double baudrier blanc se croisait sur leur poitrine. Le capitaine qui les commandait avait sur la tête un chapeau de soie cylindrique et de tons mordorés, un mouchoir à la main, une redingote sur le dos, et tenait un sabre nu. A la suite de la troupe venait la musique militaire, faisant entendre sur des instruments de cuivre des airs nationaux assez mal exécutés, et derrière la musique, fermant la marche et portés sur des palanquins, les personnages de distinction qui s'étaient joints au cortège, puis les deux *tsimandos*, enfin Rainivoumiale et Raharla. A Madagascar, on le voit, les premiers sont les derniers, comme dans l'Évangile. La princesse Juliette, vêtue de son costume de gala, robe de velours rouge ornée de pierreries, parasol de soie rouge, les cheveux poudrés à blanc, et une couronne d'or au front, animait cette fête de sa joie et de ses

lazzis (1). Nous reconnaissant parmi les curieux, elle nous pressa d'entrer dans le fort, où une collation était servie. Nous refusâmes poliment, et nous assistâmes du dehors à la salve de treize coups de canon qui fut tirée pour la circonstance. Les vieux pierriers de fonte, gisant sur les barbottes du fort, sautaient sur leurs affûts (quand ils en avaient), menaçant d'éventrer les artilleurs; l'un des canons descendit même jusqu'au bas des glacis; on le remonta à grand'peine et on le bourra de nouveau. Pendant ce temps, il y avait un *kabare* au fort, c'est-à-dire une grande assemblée à laquelle tout le peuple prit part, suivant l'usage, et où se firent entendre divers orateurs. Après le *kabare*, une collation fut

(1) La princesse Juliette descend des anciens rois de Tamatave. Elle est fille du prince Fiche, assassiné avec Jean-René par ordre de Radama I<sup>er</sup>, quand celui-ci fit la conquête de la côte est de Madagascar et brisa la confédération des Bétanimènes. *Mademoiselle* Juliette, comme on la nomme, est une fort gracieuse personne, pleine de verve et d'esprit, portant bravement, sans qu'il y paraisse, le poids des années. Elle a été élevée à La Réunion et à Maurice, elle parle et écrit le français avec beaucoup d'aisance. Elle s'est toujours montrée fort aimable pour les membres de la mission, et sa position était cependant très délicate. Depuis l'avènement de Radama II, elle a pris rang à la cour comme princesse du sang royal, ce qui lui donne le droit de porter des vêtements et un parasol rouges.



servie, où l'on fêta les vins et les liqueurs d'Europe, depuis le vermouth jusqu'à l'aï moussoux. Le vieil Andriamandrozo reçut ses nouveaux hôtes du mieux qu'il put, après quoi il leur donna congé, et ceux-ci, sans débotter, prirent, musique en tête, le chemin du port, où nous les vîmes s'embarquer pour se rendre à bord de la frégate. Les *tsimandos*, le chef couvert d'un énorme turban, mais les pieds nus, étaient vêtus du *lamba* sacramentel, manteau de soie aux couleurs bigarrées dans lequel ils se drapaient comme de vieux Romains dans leurs toges. Raharla portait avec beaucoup d'aisance un uniforme de sénateur français qui lui allait fort bien. Les jours suivants, il se montra aussi dans notre costume bourgeois. Quant à Rainivoumiale, coiffé, suivant une invariable habitude, d'une casquette galonnée, il avait l'air, grâce à son pantalon à bandes et à sa redingote aux boutons d'or, grâce aussi à son teint fortement basané et à sa taille trapue, d'un nègre de haute volée qui serait venu se perdre d'un hôtel des Champs-Élysées sur le sable de Tamatave.

Le commandant de l'*Hermione* accueillit fort

bien ces envoyés. Il les honora du nombre de coups de canon dont on salue les ambassadeurs; il alla même, oubliant sa réserve jusque-là si grande, recevoir à l'échelle son ami Raharla, chez qui il avait logé pendant tout le temps de sa première mission à Madagascar. Les envoyés de la reine et leurs *ombres* furent invités à un grand dîner. On leur donna même au dessert le spectacle d'un branle-bas de combat dans les règles, avec toutes les émotions de la lutte, abordage, incendie, etc.; mais ils n'y comprirent goutte, car on se borna à des simulacres : on fit mine de tirer le canon sans brûler un gramme de poudre. Presque chaque jour la compagnie de débarquement opérait devant les ambassadeurs ébahis, sans plus de succès. Ces manœuvres étaient trop savantes pour des Malgaches, et la moindre *fantasia*, avec les cris et les fusillades de rigueur, aurait bien mieux fait leur affaire. Eux qui tant de fois avaient dû voir les Antaïmoures, cette tribu guerrière du sud, ou les Sakalaves indomptés de l'ouest, armés de la sagaïe à la pointe effilée et du bouclier de peau de bœuf, se provoquer fièrement dans les fêtes publiques, bondissant comme des lions et poussant des

cris féroces, de quel œil indifférent ils devaient suivre la charge en cinq temps et cinq mouvements et nos exercices militaires où tout procède avec une régularité si froide, si mathématique !

Cependant les conférences allaient leur train en malgache ou en anglais, Raharla et Rainivoumiale comprenant assez bien cette dernière langue, qu'ils ont apprise en Europe ; mais on parla beaucoup, et l'on ne fit rien. M. Laborde, descendu de Tananarive avec les deux agents officiels, intervint vainement dans le débat, tantôt comme conciliateur, tantôt comme interprète. A la fin, Raharla demanda un sursis pour envoyer un exprès à Tananarive. Cette fois la réponse ne se fit pas attendre. Le courrier chargé de porter la dépêche fit à pied en dix jours le voyage d'aller et retour de Tamatave à la capitale. Il y a près de 400 kilomètres de distance à travers des sentiers souvent très difficiles, et l'altitude de Tananarive est de 14 à 1,500 mètres. La réponse fut négative sur tous les points : la reine, à l'instigation de son premier ministre, rejetait les sages conseils de son agent, et nous retournait le projet de traité déjà reconnu inaccep-

table (1). L'envoyé de la France avait fait cependant précéder son ultimatum d'une menace, menace terrible, s'il l'eût mise à exécution. Il était venu s'emboîser devant le fort de Tamatave avec sa frégate, avec les avisos le *Curieux* et le *Surcouf*, celui-ci récemment arrivé de Lorient. Un *transport* même, la *Licorne*, attaché au port de Saint-Denis et envoyé à l'île Sainte-Marie sur la côte est de Madagascar, était venu un moment, sur la demande de M. Dupré, augmenter le chiffre de notre escadrille. Rien n'épouvanta la cour d'Émirne; mais le peuple de Tamatave s'ef-

(1) Le traité signé entre la France et Radama II ne renferme pas moins de vingt-deux articles; il rappelle par ses clauses les traités précédemment conclus dans des occasions analogues, notamment avec l'iman de Mascate et le roi de Siam. Le nouveau traité que voulait faire le gouvernement malgache était réduit aux sept points qui suivent, et dont nous donnons, d'après M. Laborde, la traduction littérale.

« Art. 1<sup>er</sup>. Il est défendu pour toujours d'exporter des esclaves de Madagascar, et quant aux navires qui en importeront pour y être vendus, ils ne seront pas reçus dans l'île.

« Art. 2. Le *tanghin* est aboli à tout jamais.

« Art. 3. On n'empêchera pas le peuple de prier comme il l'entendra. On ne forcera non plus personne à suivre tel ou tel culte. Chacun sera libre de prier à sa guise.

« Art. 4. Le consul français pourra rester à Madagascar pour preuve de l'amitié qui existe avec la France, parce que cette amitié est vraie.

fraya beaucoup et s'enfuit dans la campagne, emportant, comme le philosophe antique, sa maison sur son dos, c'est-à-dire quelques hardes et la traditionnelle marmite en fonte où l'on fait cuire le riz quotidien.

Le tumulte augmenta encore quand on apprit les dernières nouvelles, et qu'on sut que M. Dupré avait donné l'ordre au consul général de France d'amener son pavillon. Tamatave, d'ordinaire fort calme, prit alors un aspect inaccoutumé. Les Antaïmoures, qui ne demandaient que plaies et bosses, commencèrent par les rues de la ville leurs promenades turbulentes, exécutant leurs danses militaires même

» Art. 5. La France pourra faire du commerce avec Madagascar, puisque la bonne intelligence existe entre les deux nations; mais ses navires ne pourront aborder dans les endroits où il n'y a pas de poste militaire.

» Art. 6. On prélèvera des droits de douane, car c'est un usage qui existe chez toutes les nations.

» Art. 7. Le souverain de Madagascar pourra établir les lois qu'il lui plaira dans son pays.»

Le *tanghin*, dont il est parlé à l'art. 2, est, on le sait, un poison végétal des plus terribles retiré de l'amande du *tanghinia veneniflua* qui rappelle un peu celle de la pêche, et que les Malgaches, sous Radama I<sup>er</sup> et Ranavalo, employèrent à de trop fréquentes épreuves judiciaires, assez semblables à notre ancien jugement de Dieu. Peut-être les effets parfois foudroyants du tanghin sont-ils dus à une grande quantité d'acide prussique que renferme l'amande.

la nuit, à la clarté des torches. Des groupes d'habitants plus paisibles se formèrent, on se réunit chez les traitants, et comme les bruits, dans les pays privés de journaux, circulent encore assez vite, on connut bientôt tous les détails de ce qui s'était passé dans la capitale. C'est ainsi qu'on apprit que, dans le dernier kabare qui avait eu lieu à Andohale, le forum de Tananarive, le premier ministre, opposé surtout à l'immixtion des Européens dans la colonisation de Madagascar, avait prononcé contre nous le curieux discours que voici : « Laissez agir les *vazas*, les blancs de France ; ils feront beaucoup de bruit pour rien. Ils n'ont d'autres navires que ceux que leur prête l'Angleterre, d'autre poudre que celle qu'elle leur vend. Ils veulent venir exploiter notre sol ; mais nous n'avons pas besoin d'eux pour cela. Notre sol nous appartient, et nous l'exploitons bien nous-mêmes. On parle de nos mines d'or et d'argent ! Sans doute, et nous les connaissons ; mais nos pères ont vécu sans elles, nous pouvons nous en passer aussi. On nous accuse d'avoir tué notre roi ! Fort bien, et c'est là une affaire à vider entre Malgaches. En cela du reste nous n'avons fait qu'une révolution,

comme l'Europe nous en a tant de fois donné l'exemple : l'Angleterre a décapité Charles I<sup>er</sup>, la France a guillotiné Louis XVI. »

Ces paroles circulèrent de bouche en bouche à Madagascar, et il n'est pas besoin de dire quels commentaires elles reçurent dans un pays où le peuple est à chaque instant appelé sur le forum, et où l'éloquence politique, servie par une langue harmonieuse et savamment construite, a été poussée aussi loin que dans les républiques anciennes. Au reste, le parti de la réaction avait fait des objections si habilement reproduites par le premier ministre le fond de ses attaques contre nous. Et ici il faut bien reconnaître que Radama, succédant à un gouvernement ombrageux et cruel, qui avait fini par éloigner les étrangers, s'était peut-être trop pressé d'agir dans un sens opposé dès son avènement au trône, et n'avait pas su assez ménager la transition. On a trop aisément oublié en France combien les mesures libérales de ce jeune roi avaient rencontré d'opposition même dans son conseil, combien les grands, les nobles, redoutaient à Madagascar l'affranchissement instantané des esclaves. Et dans quel pays la même crainte d'une réforme lé-

sant tant d'intérêts, mettant peut-être tant de vies en jeu, n'aurait-elle pas existé? Ouvrir subitement toute l'île aux étrangers par une charte aussi étendue que celle accordée à M. Lambert était une mesure encore trop hâtive. Dans tous les cas, il était prématuré d'agir dès le début sur des bases aussi larges dans cette grande île, où le blanc n'est pas vu de bon œil par les indigènes. Enfin la suppression des droits de douane, dont avaient vécu uniquement jusqu'alors les employés de la côte, était un article du traité de commerce sur lequel la réflexion aurait dû nous faire revenir. Il est vrai que ce fut Radama lui-même, dont la part sur cet impôt s'égarait toujours sur le chemin du littoral à la capitale, qui exigea, pour la durée de son règne, la suppression des droits de douane en signant le traité, et en faisant de ce point délicat l'objet d'un article additionnel; mais il eût fallu avoir un peu de bon sens pour lui, et, restreignant la charte Lambert, supprimant l'article additionnel du traité de commerce relatif aux droits de douane, assurer l'avenir de l'œuvre que l'on voulait fonder.

M. Dupré avait vu assez bien les choses, lors



de son premier voyage, et presque deviné ce qui devait inévitablement arriver des avantages trop facilement obtenus du roi Radama II. En politique comme en mécanique, l'action appelle toujours la réaction. La révolution malgache du 12 mai 1863, quelles que soient les raisons qu'on ait voulu lui donner, n'a été qu'une réaction du parti des nobles, trop vite sacrifié par Radama II dans ce pays où la noblesse est établie sur des bases aussi solides et se montre aussi jalouse de ses droits qu'en Europe aux plus beaux temps de la féodalité. Le doute pourrait-il exister à ce sujet quand on voit, dans la relation publiée par M. Dupré sur sa première mission, que le roi, avant de conclure le traité d'amitié et de commerce avec la France, ayant voulu le soumettre à l'examen et à la discussion des principaux chefs, au nombre de plus de deux cents, il y avait eu presque unanimité contre l'acceptation ? « La défiance qu'inspirent les blancs à Madagascar, la crainte de les voir s'emparer par leur travail et leur industrie de toutes les richesses du pays, de l'île elle-même peut-être, avaient dicté l'opposition des chefs, nous dit M. Dupré, opposition si générale, si violente, que les hommes les

plus éclairés n'avaient osé la combattre (1). » Néanmoins le roi passa outre, pour montrer que sa décision était irrévocable. On a vu comment huit mois après, jour pour jour, l'infortuné monarque payait de sa vie ses généreuses intentions et sa courageuse initiative.

## II. — LA PROVINCE DE TAMATAVE.

Retours vers le passé. — Le père Durand. — Les porteurs de palanquins. — Les lacs de la côte. — La flore et la faune madécasses. — La maison royale. — La Sainte-Cruche. — La sucrerie d'Ivondro. — M. de Lastelle. — Les traitants de Tamatave. — Le chinois Ko-kong.

Le jour même où arrivait à Tamatave la nouvelle du rejet de toutes les propositions du commandant Dupré, le 18 octobre 1863, les droits de douane, si chers aux employés du littoral, furent solennellement rétablis. Le canon fut tiré en signe de réjouissance, et le gouverneur de la province fit prévenir par voie officielle les consuls et agents consulaires de France, d'Angleterre et des Etats-Unis, ainsi que les principaux traitants, que les anciens règlements étaient remis en vigueur. Comme

(1) *Trois mois de séjour à Madagascar* ; Paris, Hachette, 1863.

sous la vieille reine, le droit sur les marchandises exportées fut fixé à 20 pour 100 et payable en argent, moitié par le vendeur, moitié par l'acheteur. Pour les importations, on ne pouvait tout d'abord atteindre qu'une des parties, et le droit fut réduit à 10 pour 100 ; mais il fut fixé à 30 pour les spiritueux, les vins, les liqueurs et boissons fermentées, comme si les Hovas voulaient à tout prix faire respecter l'article 4<sup>er</sup> de leur nouvelle constitution, qui porte que la reine ne boira pas de liqueurs fortes. Il faut avouer que dans ce curieux pays constitutions et règlements de douane renferment des articles bien étranges.

Dès le lendemain de la promulgation du décret rétablissant les droits de douane, la mesure fut mise à exécution. On avait bien voulu la faire exécuter sur l'heure, la veille, au son du premier coup de canon ; mais un vieux loup de mer provençal, le capitaine Durand, en train d'embarquer des bœufs, des volailles et des porcs pour Saint-Denis, persuada au chef de la douane que, dans les pays civilisés, on donnait toujours vingt-quatre heures de répit aux ayants-cause pour se préparer à l'exécution d'une loi nouvelle. Les donaniers

de Tamatave, désireux de singer les blancs et flattés d'agir à la façon des nations éclairées, se rendirent aux raisons péremptoires du capitaine Durand. Celui-ci eut le temps d'achever sa cargaison et partit le lendemain au grand ébahissement de la douane madécasse, qui en aura été quitte pour le faire payer double à son second voyage. Il passe cependant pour bien madré, ce bon capitaine Durand, ce *père nourricier* de la colonie de Bourbon, comme il s'intitule lui-même modestement, ce père du marin, comme l'appellent ses matelots. Il prend si grand soin de son équipage qu'il n'engage jamais un homme sans lui promettre des *simirires*, filles malgaches inscrites à la douane de Tamatave. Ces dames se disputent le soir l'insigne honneur de monter sur les canots des navires de commerce qui viennent les prendre à la plage pour les conduire à bord, où elles égaient toute la nuit l'orgie brutale des matelots. C'est une fête pour elles quand arrive le *Mascareignes*, et elles reconnaissent avec des cris de joie les canots du *père Durand* (1).

(1) Ce brave homme est mort récemment dans un naufrage, en 1866, en vue des côtes de La Réunion, de retour d'un de ses voyages à Madagascar.

« Eh bien ! capitaine , quelles nouvelles ? que devient la mission ? » lui demandaient quelquefois nos camarades tristement restés à La Réunion , quand il venait déposer dans la rade de Saint-Paul sa cargaison de bœufs. « Les nouvelles ? répondait ce fils de la Provence avec son accent caractéristique : si vous parlez d'affaires politiques, je ne vous entends pas ; causons de poules, de cochons, de bœufs : alors je suis votre homme. » Toujours désireux de rester neutre pour continuer aussi longtemps que possible son fructueux commerce avec les chefs de la grande île, le capitaine gardait une prudente réserve. « Voulez-vous savoir le prix des bœufs à mon dernier voyage ? continuait-il. En ce cas, c'est autre chose, je vous entends. Il était de 15 piastres ou 75 francs, par tête, les gras comme les maigres ; moi je ne prends que les gras , et je laisse les maigres aux Anglais. » Ainsi répondait impertubablement à chaque voyage, en vrai diplomate, le commandant du *Mascareignes* ; puis il reprenait bravement la mer avec son vapeur, vieux navire retraits qui finissait noblement sa carrière en important bon an, mal an, à La Réunion, cinq ou six mille bœufs, plutôt maigres

que gras , quoi qu'en dise le capitaine (1).

L'ultimatum du commandant Dupré rejeté dans les circonstances que l'on connaît, le traité de commerce et d'amitié avec la France déchiré pour ainsi dire à notre face, deux voies seules nous étaient ouvertes : obtenir par le canon vengeance de l'insulte qui nous était faite, envoyer des *prunes* contre le fort de Tamatave, comme le disait spirituellement la princesse Juliette, ou nous retirer. M. Dupré, obéissant sans doute à des instructions secrètes, où cependant l'on n'avait guère pu prévoir les événements qui venaient d'avoir lieu, préféra suivre la seconde voie, et la mission scientifique de Madagascar dut se débander. Une partie rentra à l'île Bourbon, puis en France ; l'autre, conduite sur la côte ouest vers Bavatoubé,

(1) « Je chauffe et je ne chauffe pas , répondit-il un jour au commandant de l'*Hermione* , qui devait lui remettre ses dépêches pour le lendemain et qui voyait un noir panache de fumée se dégager de la cheminée de ses chaudières ; — je chauffe et je ne chauffe pas. Ces brigands, ajoutait-il en désignant les marchands de bœufs de Tamatave, veulent me faire payer leurs bêtes cinq piastres de plus par tête. Je leur ai dit que j'en avais à Mananzari, dans le sud, pour le prix que je leur propose, et je fais mine de chauffer pour le départ ; mais c'est feu de paille, et non de charbon. Tout ce qu'il me restait de vieux foin de mon dernier voyage, je l'ai jeté sous mes chaudières. L'*Hermione*, c'est ma mère, et je me garderai bien de partir sans aller prendre ses lettres. »

où existent des gisements carbonifères très intéressants, ne tarda pas à suivre ses devanciers, et bientôt il ne resta plus aucun de nous dans ces parages de la mer des Indes que nous avions cru un moment sillonner en pionniers de la science et de l'industrie. Au moins avions-nous mis à profit les deux mois passés à Tamatave en parcourant presque chaque jour, grâce à une sécurité complète, la ville et les environs, le fort et le camp des soldats, visitant les traitants, les pères jésuites, les officiers malgaches, observant les mœurs et les usages du pays, et, comme on l'a vu, assistant même à des fêtes nationales, faisant enfin dans l'intérieur de la province quelques excursions pleines d'intérêt.

Au nombre de quatre ou cinq, montés sur des *takons* du pays, palanquins au siège de toile, qu'enlevaient quatre vigoureux porteurs, nous partions parfois le matin suivis d'une troupe d'esclaves loués pour la journée. A ces compagnons de nos courses était dévolu, outre le soin de nos personnes, celui des vivres et des armes. Joyeux et bruyants, impatients au départ comme la meute qu'on va conduire au bois, nos hommes appartenaient pour la plu-

part à la tribu des Bétanimènes ou à celle des Betsimsaraks qui peuplaient la province de Tamatave avant la conquête de Radama I<sup>er</sup>. Rappelant par leurs traits le type de la race nègre, doués de muscles d'acier, marcheurs infatigables, ils portaient des sobriquets caractéristiques, et parmi eux on distinguait *Gros-Bœuf*, l'athlète de la troupe, et qui en était aussi le loustic, grâce à quelques mots de français appris à La Réunion. Le signal du départ donné, on nous enlevait sur nos sièges comme des saints partant pour une procession, puis tous ceux de nos gens qui ne s'étaient pas attelés à un palanquin s'emparaient d'un paquet à leur convenance. Celui-ci portait la caisse aux bouteilles, celui-là les sacs de riz, un troisième les marmites. L'un tenait à l'extrémité d'un long bambou des gerbes de poules ou de pintades qui se faisaient équilibre à la mode chinoise ; un autre portait de la sorte le pain et la viande de la journée. A côté de chacun de nous marchait le porteur du fusil et des munitions. Nous allions armés non pour défendre notre vie, qui ne courait aucun danger dans ce pays où tout blanc est réputé un être supérieur, mais pour faire la



guerre aux habitants de l'air, comme dit le classique Boileau. Par moments, nous traversons un bois, épais comme une forêt vierge. Alors la caravane s'arrêtait, et nous étions impitoyables : rapaces au bec recourbé et aux plumes fauves, perroquets noirs, perruches vertes, merles et pigeons bleus, tout recevait de notre plomb et venait grossir les provisions de la journée. Ce que nous refusions était accepté de grand cœur par la troupe qui nous suivait, car il n'est pas d'oiseau de proie dont l'odeur et la chair répugnent à un gosier madécasse. Que l'on n'aille pas croire du reste que les perroquets et les perruches ne soient pas dignes d'être appréciés des gourmets. Les émules de Brillat-Savarin, les amateurs de bons morceaux, vont même jusqu'à ne pas dédaigner les *roussettes*, énormes chauves-souris du pays, et les *makes*, qui, dans ce centre de création particulier, représentent la famille des singes, absente de Madagascar.

Nous avançons dans notre marche comme de véritables triomphateurs sur leurs chars, ou mieux comme des nababs de l'Inde étendus dans leurs *manchys*, à l'ombre de leur parasol. Nos braves Malgaches, porteurs et marcheurs,

allaient au pas ou au trot, suivant les inégalités de la route, mais toujours alertes et de bonne humeur, chantant ou s'entretenant dans leur belle langue si sonore :

Quand arrivons-nous ?

Quand arrivons-nous ?

Ce soir, ce soir.

Tel est le refrain que chantent le plus volontiers en frappant du plat de la main sur les longues barres du *takon* ces porteurs infatigables. Et ils vont ainsi par monts et par vaux, la tête le plus souvent découverte sous ce soleil de feu, n'ayant d'autre vêtement qu'un simple *langouti* ou ceinture de toile, qui remplace la feuille de figuier. Vous pouvez leur confier hardiment votre vie. Ils entreront dans l'eau ou dans la vase jusqu'à mi-jambes, vous porteront sur leurs épaules à travers d'effroyables précipices ; mais n'ayez crainte, vous ne courrez aucun risque, et l'on dit qu'il n'est pas d'exemple dans tout Madagascar d'un accident qui soit survenu aux voyageurs portés en *takon*.

Quand le soir vient, comme le plus souvent on doit se remettre en marche le lendemain, il serait naturel de croire que les porteurs

vont se livrer au repos. Il n'en est rien cependant. Le soir, c'est le moment des danses effrénées, des chants en plein air, de la musique et des chœurs ; chaque Malgache, excité par d'abondantes libations de *bessabesse*, rhum de basse qualité fabriqué avec d'impures mélasses, se trémousse et s'en donne à cœur joie, et l'on peut voir dans les haltes cet indigène de la grande île africaine, cet autochthone des tropiques, fièrement drapé dans son *lamba*, se livrer à ses danses étourdissantes, créant parfois des pas qui font honneur au génie chorégraphique madécasse.

C'est ainsi qu'au milieu des cris et des jeux de notre troupe de porteurs, brisés le plus souvent par la fatigue, nous finissions par nous endormir le soir dans quelque mauvaise cabane, étendus sur une natte et roulés dans notre manteau ; mais nos indomptables Malgaches dansaient et chantaient toujours. Ce n'était que bien avant dans la nuit que s'éteignaient les derniers chants avec les dernières danses. Le matin, tout était rentré dans l'ordre, et nos gens se trouvaient prêts, dès les premières lueurs de l'aurore, à recommencer leur marche de la veille. Heureux ces gais enfants

de l'Afrique ! heureux ces hommes insoucians à qui suffit le soleil avec tous les biens qu'il donne ! La nature n'a-t-elle pas pourvu à tous leurs besoins ? Une banane, une poignée de riz, une gorgée d'eau fraîche et le sommeil sous les grands arbres, tout cela arrosé de *bessabesse*, cette liqueur de feu qui excite à la danse et au chant, voilà tout ce que demande le Malgache, et ses désirs sont facilement satisfaits.

Les promenades en *takon* ne furent pas les seules que nous entreprîmes. Il y a au sud de Tamatave de grands lacs que nous désirions visiter. Grâce à l'obligeance de M. Ferdinand Fiche, fils aîné de la princesse Juliette, élevé en France, nous pûmes accomplir cette course dans les meilleures conditions. De Tamatave à Ivondro, nous parcourûmes de vertes prairies où les bœufs madécasses, les zébus au cou surmonté d'une bosse de graisse, paissaient en liberté, puis nous traversâmes les lagunes, si nombreuses sur cette partie de la côte, si difficiles à dessécher à cause de la contre-pente du sol, et qui en été laissent échapper des émanations fiévreuses ; enfin, au sortir d'un bois où les grands copaliers, les palmiers *raffias*,

les cocotiers, les *ravenals* et d'autres arbres des tropiques croissaient simultanément, nous nous trouvâmes sur les bords du grand lac d'Ivondro. M. Ferdinand Fiche nous attendait avec son frère Antoine, et en quelques instants un déjeuner à la mode malgache fut préparé et servi. Nous y fîmes honneur en convives venus de loin et dont la promenade et l'air frais du matin avaient aiguisé l'appétit. Assis en rond par terre, autour d'un pilau de riz jeté sur une large feuille de ravenal qui tenait lieu de nappe, nous plongeâmes tous à la fois nos cuillers dans le tas fumant. M. Fiche avait fait couper aussi des feuilles de ravenal en carrés plus petits qui servirent d'assiettes ; enfin, ramenant les bords de ces carrés l'un vers l'autre, il nous apprit à plier ces feuilles en forme de cuiller ou de conque. Les gens de sa suite et lui-même buvaient et mangeaient ainsi avec beaucoup de dextérité. Le *ro* malgache, entrée de poulet à la sauce relevée de *karry*, le bœuf à l'odeur de musc découpé en tranches grillées, le poisson salé et fumé, servirent à faire passer le riz que nous mangions en guise de pain. Pour compléter ce déjeuner indigène et rester fidèles à la couleur locale, quelques-uns de nous

voulurent boire le *ranampango*, sorte d'infusion préparée avec une portion du riz qu'on laisse brûler dans la marmite. Rebelles à une pareille boisson, amis quand même des produits de la patrie absente, la plupart des convives préférèrent se désaltérer avec du vin de Bordeaux, dont M. Fiche n'avait pas oublié de se munir. Le nectar des bords de la Garonne gagne à Madagascar un nouveau bouquet, ayant deux fois passé les tropiques, et nous ne pûmes rester insensibles à l'occasion qui nous était offerte de nous en convaincre. En somme, M. Fiche fut de tous points un hôte accompli, et nous parut mériter en fort bonne part le titre de *Malgache parisien*, sous lequel M<sup>me</sup> Ida Pfeiffer a voulu le désigner.

A l'issue d'un repas qui inaugurerait si bien notre excursion, nous montâmes dans des pirogues contenant chacune cinquante vigoureux rameurs choisis parmi les plus robustes esclaves de notre hôte. Ces bateaux, taillés dans un seul tronc d'arbre, sont de forme élancée et fort élégante. Les rameurs, munis chacun d'une courte palette ou pagaie et disposés sur deux rangées, l'une à babord, l'autre à tribord, battent l'eau en cadence en s'accompagnant de

la voix. Nous occupions le milieu, devisant et fumant, attentifs surtout à éviter les mouvements trop brusques qui auraient pu faire chavirer notre légère embarcation.

Les mangliers, les palétuviers, ces amis des bas-fonds salins, que l'on retrouve sous les tropiques dans tous les lieux humides et marécageux, au bord et non loin de la mer, les ravenals aux feuilles immenses qui servent à orner la table du Malgache et à recouvrir sa maison, les *vacoas* aux lanières tombantes ou dressées en pyramide, le *raffia*, dont le cœur, comme celui du palmiste, fournit un manger délicieux, et dont les feuilles donnent les fibres qui servent à tresser une partie des étoffes du pays, enfin l'*urania* aux palmes serrées en éventail et retenant l'eau dans leurs pétioles, — ce qui lui a valu le surnom heureux d'*arbre du voyageur*, — toute cette végétation des tropiques, marquée de tons vifs, éclatants, entourait l'une et l'autre rive du lac. Aux troncs des vieux arbres se nouaient amoureusement des lianes aux allures capricieuses ou ces parasites aux feuilles épaisses d'un vert sombre, aux corolles blanches épanouies, les orchidées, dont certaines sont particulières à

Madagascar. L'une d'elles, l'*anagræcum sesquipedale*, produit des fleurs du port le plus élégant, qui ont été jugées dignes d'être envoyées en Angleterre pour orner une tête royale. Elles figuraient à ce titre dans la couronne de fleurs naturelles tressée pour la princesse de Galles le jour de son mariage, et elles y brillaient au premier rang. Sous l'eau, le long des bords du lac, nous distinguons des plantes aquatiques particulières aussi à la flore de Madagascar, entre autres l'*ouviranda fenestralis*, dont les tiges sveltes promenaient au-dessus de la nappe liquide, avec une sorte de curiosité coquette, leur tête balancée par la brise. Les feuilles de ce gracieux végétal forment l'un des plus remarquables ornements de l'herbier du botaniste. Elles sont toutes découpées à jour; leurs nervures déliées composent une véritable dentelle; on dirait de ces feuilles desséchées réduites à l'état de squelettes qu'on rencontre l'hiver sous les vieux arbres de nos forêts.

Mais quand la flore madécasse nous dévoilait ainsi le long du chemin une partie des richesses de l'île, la faune restait presque muette pour nous. Des canards sauvages, des poules d'eau, des sarcelles se montraient bien en bandes



à travers les bouquets de joncs, nous vîmes bien aussi, voletant à travers les arbres ou rasant la surface de l'eau, quelques-uns de ces papillons aux ailes étincelantes, aux riches couleurs, les plus beaux parmi les lépidoptères, et que le Brésil lui-même envie à Madagascar; mais nous ne pûmes, ni cette fois, ni en d'autres occasions, rencontrer au milieu des lacs non-seulement aucun caïman, cet ignoble reptile qui excite toujours la curiosité du touriste, mais même ce polype gélatineux, transparent, particulier aux lacs d'Ivondro, qui flotte presque invisible dans l'eau, s'attachant quelquefois à la peau de l'homme ou des animaux comme une ceinture de Nessus qui les brûle et les tue. Aller à Ivondro sans voir ni caïman, ni polype, c'était aller à Rome sans voir le pape, comme dit si bien le proverbe. Peut-être aussi le polype gélatineux est-il un animal légendaire, mais il n'en est pas de même des caïmans, dont les hommes et les bœufs ont si grand'peur à Madagascar. Les bœufs, prévenus par leur instinct, ne traversent jamais les lacs sans faire grand bruit en nageant, pour écarter ainsi l'ennemi.

Tandis que sur les lacs les caïmans affamés

et les polypes aux ventouses mortelles s'obstinaient à se cacher à nos regards, dans les bois nous ne fûmes guère plus favorisés, et nous ne vîmes ni le *tenrec* au dos épineux comme celui du hérisson, ni l'*aye-aye* nocturne, sorte de singe rongeur au cri perçant, aux yeux de lynx, aux griffes cruelles, ni les *makes* frioleuses, au museau de chien, au pelage fourni, zébré, qui vont par compagnies dans les grands arbres, debout sur leurs pattes de derrière, la queue en trompette comme les écureuils ou roulée autour de leur cou. Ces gracieux quadrumanes affectent alors cet air de douce mélancolie qui les caractérise, étalant paresseusement au soleil leur robe propre et leur queue bariolée aux anneaux noirs et blancs. Dans les forêts de l'intérieur, outre les *makes*, on rencontre les *babakoutes* et les *simepounes* velus, qui font la nuit retentir les échos de cris lamentables pareils à des vagissements d'enfants, et tous ensemble représentent la famille des lémuriens, remplaçant ici les singes, comme l'*épiornis*, aujourd'hui disparu et dont on ne retrouve plus que les œufs enfouis dans les sables des rivières, représentait jadis l'autruche sur la terre de Madagascar. La grande

île africaine sur laquelle un illustre écrivain que les sciences naturelles ont quelque droit de réclamer, George Sand, a écrit de si belles pages dans ses *Lettres d'un voyageur*, forme comme l'Australie un foyer distinct de création. « La nature, suivant les paroles mêmes de Commerson dans sa lettre à Lalande sur Madagascar, semble s'y être retirée comme dans un sanctuaire particulier, pour y travailler sur d'autres modèles que ceux auxquels elle s'est asservie dans d'autres contrées. »

Aucun des habitants si intéressants des forêts madécasses, lémuriens, aye-aye ou tenrecs, ne devait donc se montrer à nous dans nos courses rapides et nous laisser étudier sur le vif des mœurs si différentes de celles des animaux que nous connaissions jusque-là. Dans nos chasses au milieu des bois, dans nos courses à travers les prés, foulant les hautes herbes ou le sol vacillant des tourbières, nous fûmes au moins plus heureux, et plus d'une fois nos guides épouvantés nous montrèrent quelques-unes de ces araignées hideuses particulières au pays, le *menavoude* et le *fouque*, deux arachnides malfaisantes, dont l'une a l'extrémité du dos rouge, et l'autre ressemble

à un crabe. La morsure de ces araignées peut donner la mort. Ce sont du reste les seuls animaux nuisibles de la grande île, qui ne renferme, malgré sa position tropicale et si voisine de l'Afrique, ni tigres, ni lions, ni serpents venimeux.

Cependant nos rameurs continuaient à pagayer en cadence, chantant de gais refrains, et nos pirogues, à la file les unes des autres, glissaient sur le lac, y traçant un sillage rectiligne dont la rapidité de notre course nous empêchait de voir la fin. Bientôt nous débarquâmes à Ambavarano, où le chef du pays, vêtu mi-partie à l'européenne, mi-partie à la mode malgache, c'est-à-dire couvert à la fois du haut-de-chausses et du *lamba*, vint nous offrir du riz et des poules dans la *maison royale*. C'est une modeste cahute qui existe dans chaque village et où les voyageurs de passage ont le droit de s'installer au nom du gouvernement. Il est d'usage aussi que le chef de l'endroit vienne faire des présents aux étrangers en prononçant la formule consacrée que *c'est le cœur qui donne et c'est la main qui offre*. Nous répondîmes à ces gracieuses paroles par un autre présent : des aiguilles

anglaises, des épingles, des hameçons furent acceptés avec joie; nous y joignîmes une pièce de 5 francs qui ne fut pas non plus dédaignée, et nous trouvâmes dans le chef d'Ambavarano, qui écorchait quelques mots de français, un sincère et reconnaissant ami. Au lieu de donner simplement du riz et des poules, il aurait bien voulu offrir un bœuf tout entier; mais les temps étaient si durs, les affaires allaient si mal! Il n'en était pas moins heureux d'avoir fait la connaissance de ces blancs illustres qui daignaient un moment s'arrêter dans son village. Il apprendrait ce grand événement aux officiers de la reine et à la reine elle-même, s'il était appelé à Tananarive; il nous priait à son tour de parler de lui dans notre pays, et de le citer dans nos récits de voyage quand nous aurions repassé les mers.

L'usage veut qu'un *speech* soit toujours prononcé dans ces occasions, et l'on voit que le chef d'Ambavarano, comme du reste tous les Malgaches de quelque distinction, usait assez bien de la parole. Après le discours vinrent les divertissements, et dès le soir la place du village fut en notre honneur le théâtre de bruyantes démonstrations. Les danses et les

jeux se continuèrent fort avant dans la nuit. Hommes et femmes, frappant dans leurs mains en cadence et s'accompagnant de la voix, formaient une musique d'une tonalité étrange et sauvage qui excitait singulièrement à la danse. La *bessabesse*, distribuée à la ronde et bue fort élégamment dans des feuilles de ravenal, animait aussi les musiciens tout en abreuvant les danseurs, qui y puisaient de nouvelles forces.

Le lendemain, reprenant notre course sur le lac d'Ivondro, nous la poursuivîmes jusqu'à celui de Nossi-Vé et à l'île de Nossi-Malaza, où nous accostâmes sans encombre. Le chef de l'île nous accueillit avec plus d'empressement encore que son confrère d'Ambavarano. Suivant une habitude assez répandue dans le pays, il nous offrit tout chez lui, sans en excepter ses jeunes filles, fort avenantes et fort jolies. Comme chez les Espagnols, mais avec plus de vérité encore, il semblait nous dire : la maison est toute à votre service, *la casa está á la disposicion de Vd.*

Sans vouloir multiplier ces récits d'excursions, je ne puis cependant passer sous silence notre visite à la *sainte cruche* dans l'île à Papaye, non loin du village d'Amboudifino.

Cette merveille de l'art céramique est un énorme vase rond en terre rouge, de plus d'un mètre de diamètre. Selon les uns, il a été déposé là par un boutre arabe naufragé qui y conservait l'eau potable, selon les autres, par le géant Zarafife, ancêtre des rois de Madagascar, et qui portait sur ses épaules non-seulement des jarres de cette dimension, mais encore de hautes montagnes, que ce rival d'Atlas, faisant de la géographie à sa guise, déplaçait à volonté. Pendant que les savants du pays, les antiquaires madécasses, discutaient à l'envi les uns sur le boutre arabe, les autres sur le géant Zarafife, et, loin de pouvoir s'entendre, en venaient déjà aux gros mots, la sainte ampoule, vénérée par les Betsimsaraks comme une relique, entourée de *gris-gris*, remplie de pièces de monnaie qu'y déposaient les fidèles en voyage pour que Zarafife leur fût propice, fut un jour éventrée par un voleur mécréant. Aujourd'hui, déchue de son rôle de tirelire sacrée, elle bâille au soleil vide et informe.

En revenant de l'île à Papaye, on remonte la rivière d'Ivondro. Nous ne retrouvons plus ici ce terrain sablonneux, à grains de quartz

blanc, parmi lesquels on distingue de brillantes paillettes de mica et une poussière noire de minerais de fer magnétique, terrain qui compose tous les environs de Tamatave, ainsi que les dunes du bord de la mer, et qui provient de la désagrégation des roches granitiques de l'intérieur. Nous voyions apparaître, formant des coupes naturelles, des argiles bleues, des grès ferrugineux jaunâtres, des calcaires grenus, dépôts sédimentaires en place, et qui contrastaient heureusement, pour les amateurs de géologie, avec les alluvions siliceuses jusque-là partout rencontrées. En divers points, ces terrains avaient été soulevés et même déchirés par des éruptions volcaniques anciennes, et des fragments de laves et de basalte roulés par la rivière présentaient des coquilles fossiles collées à la roche, particularité dont il serait peut-être difficile de citer d'autres exemples. Bientôt nous arrivâmes, sur la rive gauche de l'Ivondro, à la sucrerie de M. Fiche. Des champs de cannes et de manioc s'étalaient sur l'un et l'autre bord, à droite et à gauche du chemin qui menait à l'habitation. Une maison un peu délabrée, mais dont les appartements avaient conservé leur air grandiose d'autrefois, nous



ouvrit ses portes hospitalières. Elle était bâtie de ce beau bois de natte, rival de l'acajou, presque indestructible. A la façon dont la matière avait été prodiguée, on sentait que c'étaient les forêts du pays qui avaient été mises à contribution. L'architecte n'avait pas eu recours aux formules de la science pour ménager ses matériaux, et les solives, les planches formant les parquets ou les parois latérales, avaient toutes de respectables dimensions. Nous arrivâmes à cette demeure par une allée d'orangers, non sans nous être arrêtés un moment au port, où des pirogues appartenant à notre hôte débarquaient le poisson pris sur le fleuve et le lac, et en si grande abondance que nous crûmes assister à une seconde édition de la pêche miraculeuse. Ce poisson, salé ou fumé, devait servir à la nourriture des esclaves attachés à l'établissement.

Il était six heures du soir. Les travaux des champs avaient fini, et les travailleurs, se rendant par groupes dans leur case, portaient chacun sur la tête une gerbe de cannes qu'ils déposaient devant l'usine. C'est un moyen de diminuer les frais de transport dans un pays où les routes ne sont pas faciles, et où les

chars, traînés par des bœufs, rappellent assez bien, par leurs roues basses, massives, et leur grossière construction, les chars antiques des premiers temps de l'Asie. Quelques esclaves, les pieds chargés de chaînes ou retenus dans un anneau de fer, avaient peine à marcher. C'était pitié de les voir s'avancer lentement, gauchement, leur faix sur la tête. Émus de ce spectacle inattendu, nous voulûmes du moins tenter la délivrance de l'un d'eux. Nous choisîmes le moins coupable, nous demandâmes sa grâce à M. Fiche, et il nous l'accorda sur l'heure. Le malheureux n'avait plus que pour quatre mois de chaîne !

L'établissement que dirige aujourd'hui M. Fiche a été fondé par M. de Lastelle. Ce courageux colon, né à l'île Maurice au commencement de ce siècle, mort à Madagascar en 1856, était, avec M. de Ronthaunay, négociant de l'île de La Réunion, avec M. Laborde et M. Lambert, un de ces hardis pionniers qui de la grande île africaine voulaient faire une terre française. La sucrerie fondée par MM. de Lastelle et Ronthaunay sur les bords de la rivière d'Ivondro existe encore, on l'a vu ; mais le souffle vivifiant a disparu avec ces deux hom-

mes : les ateliers tombent presque en ruine, les machines sont presque hors de service, et malgré les quatre cents esclaves attachés à l'habitation, les champs de cannes et de manioc vont dépérissant chaque jour. M. Fiche, qui dirige les plantations et l'usine pour le compte de sa mère, la princesse Juliette, l'une des propriétaires, se borne à tirer des cannes un jus qu'il fait fermenter et distille. Il fabrique ainsi un rhum nauséabond et malsain qui a peine à lutter avec l'arak de La Réunion, importé par quantités considérables à Madagascar. Il est juste de dire aussi que le gouvernement local a, sous la vieille reine et aujourd'hui encore, entouré cette industrie de tant d'entraves qu'elle est presque impraticable avec profit. Quoi qu'il en soit, il ressort des essais tentés par M. de Lastelle un enseignement précieux : c'est que la culture de la canne à sucre, cette précieuse graminée qui fait la fortune de Maurice et de La Réunion, est des plus productives à Madagascar. Le roseau y atteint même des dimensions inconnues ailleurs, et nul doute qu'avec une culture intelligente et quelques mesures libérales de la part du gouvernement du pays, la plantation des cannes et la fabri-

cation du sucre n'enrichissent un jour, entre tant d'autres industries, les futurs colons de Madagascar. M. de Lastelle a lutté vainement contre d'insurmontables difficultés, contre les ombrageuses inquiétudes de la vieille Ranavalo, qui voulait bien le favoriser, mais qui craignait qu'une réussite trop éclatante n'attirât les Français à Madagascar, contre les lois fiscales du pays, qui donnaient jusqu'à la moitié de la production à la reine, et ne permettaient au planteur de cultiver le terrain qu'à titre d'amodiatiaire passager, enfin contre les entraves de toute sorte suscitées comme à plaisir par les gouverneurs locaux, gens tous âpres à la curée, et dont il fallait acheter les complaisances à grand renfort de piastres, d'autant mieux accueillies que ces cadeaux formaient la part la plus claire de leurs appointements.

Après avoir essayé de surmonter pendant près de trente années tant d'obstacles réunis, auxquels venaient s'ajouter aussi un climat malsain, des esclaves paresseux, ignorant le travail des habitations, et qu'on ne pouvait former qu'avec peine, enfin une foule de ces embarras de tout genre qu'on rencontre dans les contrées sauvages, M. de Lastelle, à bout

de ressources et presque de courage, est mort à Madagascar. Il a été enterré sur son habitation, où la princesse Juliette lui a fait élever sur une éminence un élégant tombeau. Du milieu d'un bouquet de rosiers se dégage une colonne de basalte surmontée d'une urne funéraire. L'un des côtés du dé formant la base de la colonne porte une inscription en français qui rappelle en termes modestes la vie laborieuse du défunt. Une traduction en malgache est sur la face opposée. A côté du tombeau sont encore les allées d'orangers, de caféiers et de manguiers plantés par M. de Lastelle, qui avait fait de ce lieu sa retraite de prédilection. Au pied des arbres poussent les ananas et les roses, et du haut de ce gracieux coteau on aperçoit à ses pieds l'Ivondro, qui décrit ses méandres jusqu'à la mer. Une ligne nettement tracée de dunes sablonneuses dessine le rivage. A droite et à gauche du spectateur, sur le relief moutonnant du sol se déploie la végétation particulière à Madagascar, et dans les plaines étroites, au pied de ces collines, des fourrés plus épais masquent les flaques d'eau et les lagunes, sources des fièvres paludéennes. Çà et là se montre une cahute ou un

pauvre village, et à l'horizon, du côté opposé à la mer, une chaîne de hautes montagnes va courant du nord au sud, élevant comme une fortification naturelle pour défendre par un obstacle de plus la province intérieure d'Émirne. Tel est le lieu charmant que notre compatriote affectionnait ; c'est là qu'il aimait à se retirer au milieu des ennuis de l'exil et de ses longs et courageux efforts, là qu'il venait jeter un regard sur l'avenir et former des rêves de fortune qui devaient si peu se réaliser ; c'est là enfin qu'il a voulu reposer après sa mort, et que nous avons pu, non sans une vive émotion, contempler du même coup d'œil la tombe que lui a élevée Juliette et l'usine qu'il a fondée.

Les traitants de Tamatave, dont il faut bien dire ici quelques mots, ne sont pas tous, comme M. de Lastelle, des modèles à citer. Plus d'un parmi eux a été jeté sur les rives assez peu hospitalières de la grande île par une peccadille qu'il y est venu cacher. Il y a parmi les Français de Madagascar plus d'un matelot déserteur, plus d'un capitaine ayant vendu son navire, plus d'un marchand malheureux ; mais le travail et l'exil peuvent à la rigueur faire

oublier le passé. Ce ne sont pas du reste les gens les plus favorisés du sort ou les plus irréprochables qui président à la naissance des colonies, et l'on sait de quelles hordes impures ont été peuplés à leur naissance deux pays aujourd'hui cités parmi les plus tranquilles et les plus fortunés du monde, la Californie et l'Australie. Si à Madagascar l'exploitation de l'or n'est point encore venue appeler en nombre les colons, il y a d'autres éléments capables de tenter les gens désireux de faire fortune. Les grandes cultures industrielles particulières aux tropiques peuvent toutes y réussir sur un sol où le sable même est d'une étonnante fertilité, et le commerce avec la côte orientale d'Afrique, les îles de la mer des Indes, l'Inde elle-même, ouvre des horizons assez larges pour satisfaire les plus vastes ambitions. Si les traitants ne sont pas tous sans tache, ils se purifieront par le travail, qui tôt ou tard rend l'homme honnête, par la lutte contre les difficultés qu'on rencontre à la naissance de toute colonie, difficultés augmentées encore à Madagascar de l'insalubrité du climat sur la côte. Il y a du reste, proclamons-le bien vite, parmi les Français de Tamatave bon nombre d'hono-

rables exceptions, et plus d'un de nos compatriotes retiré dans ces parages pourrait être cité autant pour sa profonde intelligence des affaires que pour sa haute moralité.

Des trois cents traitants environ établis sur cette partie de l'île, les deux tiers sont Français ; le reste est Anglais ou Américain. Il y a aussi des Arabes venus surtout de Zanzibar et des Comores, des Hindous et des Banians échappés de Bombay, enfin un Chinois, le seul, je crois, mais dans tous les cas le plus laid, je l'affirme, parmi les fils du Céleste-Empire, qui ait encore foulé le sol de Madagascar. C'est un des plus fins marchands que j'aie jamais rencontrés, et aussi l'un des plus heureux et infatigables travailleurs de cette race patiente et laborieuse qui commence à s'épancher par le monde. Ko-kong occupe dans la grande rue de Tamatave un magasin toujours bien fourni. Il vend de tout, mais au comptant : du vin et des liqueurs de France, des drogues et des fruits du pays, des sauterelles grillées qu'on mange en guise de crevettes (1). Ko-kong vend encore des nattes

(1) En attendant que la fabrication de la soie ait pris chez eux un plus grand développement, les Malgaches mangent aussi des chrysalides.



tressées avec le jonc indigène, des étoffes ou *rabanes* tissées avec les fils du *raffia*, du tabac en carotte et des cigares de Tananarive; il vend des toiles d'Europe ou de l'Inde, du riz, de la viande, des *lambas* fabriqués avec le coton ou la soie aux vives couleurs, des perruches en cage, des makes captives, du thé de la Chine, et tout cela le sourire sur ses grosses lèvres, avec un louable effort pour se montrer gracieux à chacune de ses nombreuses pratiques. Notre Chinois, comme tous les enfants de l'Empire du Milieu, est aussi quelque peu changeur : c'est toujours lui qu'on va chercher quand on veut la menue monnaie d'une piastre ; il a toujours ses étuis de bambou bourrés de ces petits morceaux d'argent que les Malgaches se plaisent à découper dans une pièce de 5 francs. Il prend l'or au pair, et, la balance indigène à la main, vous en donne loyalement le poids. — Depuis combien de temps, Ko-kong, es-tu à Tamatave ? lui demandai-je un jour. — Aux prochaines bananes, je crois bien qu'il y aura deux ans, répondit-il, créant ainsi une nouvelle façon de compter qu'on retrouve également dans nos campagnes, et qui vaut bien celle des calendriers.

## III. — LA COLONISATION MADÉCASSE.

Ce qu'on eût pu faire. — Efforts infructueux de la France. — Position prise par les Anglais. — Richesses naturelles de la grande île. — Les colonies et les colons.

Si nous ne pûmes accomplir à Madagascar les travaux de tout genre que comportait notre mandat, la cause en fut moins à l'état de révolution du pays qu'à la direction que reçut fatalement notre mission sous la conduite d'un chef militaire. Faisant dépendre le succès d'une entreprise industrielle de la réussite préalable de la tâche politique qui lui avait été confiée, le commandant de l'*Hermione* devait presque inévitablement, en présence des événements qui s'étaient passés, ruiner tous les projets de la compagnie de Madagascar, et c'est ce qui est arrivé en effet. Les Anglais en pareille matière procèdent tout autrement, et l'on ne saurait nous accuser en cette occurrence d'aller maladroitement leur emprunter des inspirations. Dans toutes les explorations anglaises dirigées, comme la nôtre, par la marine militaire, une seule pensée a toujours animé l'ex-

pédition : hommes de science et hommes de mer ont marché sur le même pied, et le commandant britannique a su à propos se relâcher vis-à-vis des *civilians* des rigueurs et des exigences de la discipline; mais les Anglais préfèrent encore les explorations isolées, et ils en ont fait dans ces derniers temps qui méritent l'admiration de tous les pays civilisés. On connaît les belles découvertes de Livingstone dans l'Afrique australe; on sait comment Burton a fait son excursion aux grands lacs de la région intérieure du même continent, Speke et Grant leur découverte des sources du Nil, comment enfin Mac-Douall Stuart a traversé du sud au nord la grande terre d'Australie.

Chacun de nous allant à Madagascar, sans avoir la prétention de faire si grandes choses, ni d'acquérir si haute renommée, avait cru un moment se trouver, comme l'un de ces voyageurs aventureux, abandonné à ses seules inspirations. Nous savions tous que c'était au milieu des plus dures privations que devaient s'accomplir nos travaux; tous nous en avons pris bravement notre parti. Aussi, livrés à nous-mêmes ou pilotés par des navires de

commerce, nous eussions fait sans le moindre danger, les uns le tour de l'île, les autres l'ascension de Tananarive, ceux-là l'étude des bassins carbonifères de Bavatoubé ou celle des mines métalliques de Vohémare. L'agent forestier aurait en paix exploré les bois du pays, l'agent commercial les ports et les fleuves, en même temps qu'il aurait noué des relations amicales avec les chefs militaires et les gouverneurs des provinces. Le sériciculteur aurait pu se livrer à ses recherches en toute liberté, et il aurait certainement piqué à l'extrême la curiosité des indigènes, qui ne savent encore que travailler grossièrement la soie, quand il aurait fait agir devant eux sa machine à étouffer et celle à dévider les cocons. Le sondeur aurait non moins étonné les Malgaches en ramenant des profondeurs du sol les nappes artésiennes, qui eussent doublé la production des rizières et fourni de l'eau potable à tous les endroits habités. A ces races qui ignorent presque l'emploi des simples et qui pratiquent plus volontiers la divination et l'astrologie médicales, le médecin serait apparu comme un sauveur envoyé du ciel ; on serait venu le consulter de bien des lieux à la ronde, et l'application heureuse, la

distribution gratuite des remèdes d'Europe, auraient fait bénir le *sikide* blanc et la compagnie qui l'envoyait. Le fondateur aurait appris aux habitants de la province d'Émirne, déjà si habiles à forger le fer, l'art de le fondre par nos méthodes, et le pays, tributaire jusqu'ici de Maurice et de La Réunion pour une quantité d'objets en fonte, aurait pu les produire avec économie et les expédier à son tour aux îles voisines. Enfin il n'est aucun de nous qui n'eût, comme on dit, travaillé de son art, et dans une contrée si curieuse, si intéressante, où tant de richesses naturelles existent inexploitées, à peine étudiées, chacun des membres de la mission aurait fait une ample récolte de faits nouveaux.

Des observations météorologiques, des coupes de terrains, des vues photographiques, auraient enrichi les travaux communs. Ceux d'entre nous qui auraient dû faire le tour de l'île, l'une des plus grandes qui existent sur le globe, auraient, entre le cap d'Ambre au nord et le cap Sainte-Marie au sud, assisté à plus d'un intéressant spectacle. Sur la côte est, les plages sablonneuses semées de dunes, aux mouillages souvent inhospitaliers, se seraient

déroulées à leurs yeux avec leur ceinture verte et fleurie, si brillante sous le ciel des tropiques. Parfois des baies profondes comme la baie de Diego-Suarez, qui pourrait abriter plusieurs flottes, ou celle d'Antongil, témoin au siècle dernier des exploits du célèbre polonais Beniowski, seraient venues agréablement varier ce long voyage de circumnavigation. Dans le sud, on aurait salué Fort-Dauphin, le premier établissement des Français à Madagascar au xvii<sup>e</sup> siècle. Les populations paisibles des côtes, les Antankares, les Bétanimènes, les Betsimsaraks, les Antasimes, auraient reçu à bras ouverts les blancs porteurs de piastres. Dans le canal de Mozambique, on aurait pu entamer des relations avec la confédération guerrière des Sakalaves, presque toujours amis de la France. Profitant des calmes qui facilitent la navigation du canal, on aurait pu toucher, sur la côte africaine voisine, aux établissements portugais, autrefois puissants, aujourd'hui en ruine, mais qui ont toujours conservé un certain renom, — Sofala, où quelques archéologues voient l'Ophir de la Bible, et Mozambique, le port aimé des négriers. Dans l'archipel des Comores, on aurait séjourné à

Mayotte et à Nossi-Bé, où flotte depuis vingt ans le drapeau de la France, à Anjouan, convoité des Anglais, à Mohéli, où domine notre protégée, la gracieuse reine Jombé Souli, gardée à vue par un mari jaloux. Et si l'on n'avait pu aborder à la grande Comore, ravie aux communications du dehors par un despote ombrageux, on aurait plus loin touché aux Seychelles, archipel autrefois français, et poussé enfin jusqu'à Zanzibar, où le sultan notre allié, vassal de l'iman de Mascate, nous eût accueillis avec joie. Pourquoi faut-il que tous les rêves faits au départ se soient évanouis en route, et que nous n'ayons rapporté de notre trop court voyage que quelques impressions fugitives?

Sur quelques points sans doute de la grande île, nos efforts eussent été vains, et la défiance des Malgaches aurait continué de se montrer intraitable. Ainsi nous n'aurions pu arriver certainement du premier coup à l'exploitation des mines d'or et d'argent et à l'ouverture de routes carrossables, surtout entre la mer et la capitale. Depuis Radama I<sup>er</sup> en effet, la politique des Hovas n'a pas varié à ce sujet, et ils ont compris avec juste raison que le travail des mines de métaux précieux et le tracé des grandes

voies de communication fixeraient sur eux les regards des nations civilisées et livreraient le pays à la colonisation des blancs. De là défense expresse, sous Radama I<sup>er</sup> et Ranavaloa, d'exploiter les mines et d'ouvrir des routes. Ces traditions s'étaient maintenues sous Radama II, et l'on a vu comment la caste noble s'était opposée de toutes ses forces à la signature du traité de commerce avec la France et à la délivrance de la charte Lambert, deux actes par lesquels le jeune roi abolissait les mesures restrictives adoptées par ses prédécesseurs. Nous avons tous reçu de la compagnie l'ordre formel de n'aborder qu'avec la plus grande circonspection, du moins au début de nos courses, l'étude géologique des filons d'or et d'argent, ainsi que les nivellements pour le tracé des routes, précaution qui d'ailleurs a été superflue, car, à peine le roi Radama disparu, le nouveau gouvernement remettait en vigueur les anciennes lois. Il y a peine de mort aujourd'hui à Madagascar contre quiconque découvre, dénonce ou fouille une mine d'or ou d'argent. L'ouverture de chemins carrossables est prohibée, et la reine actuelle peut dire, comme Ranavaloa, que ses deux meilleurs généraux



contre l'invasion des blancs sont toujours *tazo* et *hazo*, c'est-à-dire la fièvre et les bois. Parmi ces bois, il y en a un, celui d'Anamazotre, sur le chemin de Tamatave à Tananarive, qui est presque impénétrable ; il est semé d'affreux précipices, de nombreuses fondrières, et il faut toute l'habileté et l'expérience des porteurs pour sortir de ce mauvais pas.

Ce côté tout particulier de la question écarté, aucune autre difficulté ne paraissait s'élever contre l'accomplissement de notre mission d'exploration ; les embarras ne seraient venus que plus tard, quand l'heure aurait sonné de l'exploitation du sol et de la colonisation en grand du pays. Alors les Malgaches se seraient peut-être levés contre les Européens, car le pionnier, on le sait, n'est pas d'humeur facile et empiète volontiers sur le terrain d'autrui. Français, Anglais et Américains ont là-dessus la même façon de voir, et il est de la nature du blanc qui colonise de se montrer cruel et envahisseur, pendant que le propriétaire naturel du sol essaie de résister pied à pied. Néanmoins jusqu'à ce moment, que la plupart d'entre nous ne devaient point voir, puisque nous n'allions qu'en explorateurs pour éclairer la voie, notre

mission, toute scientifique et même civilisatrice, eût infailliblement réussi. Si elle a manqué son but, c'est par suite d'un côté vicieux de son mode d'organisation, sur lequel j'ai déjà suffisamment insisté. La compagnie du reste avait été des mieux inspirées dans les instructions qu'elle avait données à chacun de nous. En explorant la grande île, nous devions tous nous présenter comme des missionnaires de paix, bien plus, comme les agents du roi, n'opérer qu'au nom de Radama II, ne travailler qu'avec l'assentiment, la coopération des gouverneurs des provinces, et de la sorte arriver en quelque façon par l'industrie et par la science à la conquête morale du pays.

La colonisation de Madagascar par la France a été jusqu'ici fatalement arrêtée par une série de malheureuses vicissitudes, qui se sont comme à plaisir toujours reproduites à point nommé, si bien qu'aujourd'hui comme sous Richelieu, comme sous Colbert, comme sous Louis XVI, tout est encore à faire. Un moment on a pu croire que nos relations avec l'île africaine allaient entrer dans une phase nouvelle ; mais Radama II, sur qui reposait la tâche de créer un régime meilleur à Madagascar, est bien

mort, car, malgré les bruits qu'on a fait courir à plusieurs reprises sur son enlèvement et son retour, on ne l'a jamais vu reparaître dans sa capitale à la tête de ses fidèles soldats, ni des deux milles Betsiléos qui devaient l'aider à reconquérir son trône. Rasoaherina, dominée par son premier ministre, qu'elle a secrètement épousé, écoutant aussi les conseils d'un agent de l'Angleterre, le révérend Ellis, le même qui combattait contre nous à Taïti avec M. Pritchard, est loin de vouloir nous concéder les mêmes privilèges que nous avons obtenus sous Radama II. Et quand elle a envoyé des ambassadeurs en Europe, ç'a été pour obtenir le protectorat de l'Angleterre, pour demander des modifications au traité signé avec la France, et aussi pour faire annuler la charte octroyée à M. Lambert. Récemment les malgaches ont même remboursé à la compagnie de Madagascar tous ses frais d'exploration ; de sorte que la France semble avoir momentanément perdu ou du moins oublié tous ses droits sur la grande île africaine.

La résistance que les Anglais opposent à une colonisation de Madagascar par la France, bien que passive en apparence, se continue toujours

activement. Ils ont choisi pour théâtre de leurs opérations Tananarive, la capitale des Hovas, et avec le système de forte centralisation mis en vigueur par la tribu aujourd'hui maîtresse de Madagascar, on comprend que de ce centre important les Anglais peuvent facilement faire rayonner sur toute l'île les idées dont ils se sont faits les apôtres. A Tananarive a toujours dominé, on peut le dire, le révérend Ellis, le ministre méthodiste. Il était aidé, au moment où surgirent les troubles de 1863, de son *alter ego*, le révérend Cameron, et d'un médecin anglais, le docteur Davidson. Cette triade était forte, unie, généreusement secourue par les subventions occultes du gouvernement britannique et par les fonds qu'envoie ouvertement la mission méthodiste de Londres. Nos pauvres missionnaires, presque abandonnés par la *Propagation de la foi*, luttent en vain contre leurs fortunés rivaux. Ils vont mourir de la fièvre à Madagascar, victimes de leur dévouement, mais ils font peu de prosélytes. Les orgueilleux méthodistes l'emportent, et M. Ellis, avec une opiniâtreté que rien ne peut abattre, met en avant toute sorte d'arguments contre nous. Profitant habilement de l'indifférence religieuse

des Hovas, partagée du reste par toutes les tribus malgaches, qui ne conçoivent qu'un dualisme grossier et prient le mauvais génie plutôt que le bon, incapable, disent-ils, de leur faire du mal, — le méthodiste anglais se permet dans ses prêches les plus burlesques divagations, et toujours pour en tirer parti contre nous. « Mes bons amis, disait-il en 1863 aux Malgaches qui l'écoutaient, on vous parle souvent de religion protestante et de religion catholique. A proprement parler, il n'y a que deux religions, celle des Anglais et celle des Français; mais, allez-vous me demander, quelle est la meilleure des deux? — C'est celle des Anglais, mes chers frères, et la raison en est bien simple : Jésus-Christ est né en Angleterre, c'est là qu'il a vécu, qu'il a prêché sa religion et fondé son église. Bien des fois les Français ont cherché à l'attirer chez eux; mais il n'a jamais voulu venir à Paris, aimant mieux rester à Londres. Et maintenant vous devinez pourquoi notre religion est la meilleure. » C'est sur les instigations de ce plaisant missionnaire que deux ambassadeurs malgaches ont été envoyés en Angleterre en 1864; c'est lui aussi qui paraît diriger la politique extérieure des Hovas.

Il ne faut pas cependant désespérer encore du succès de la colonisation de Madagascar par la France, qui n'attend sans doute que le moment favorable de reprendre ses opérations. Le pays n'est pas aussi barbare qu'on pourrait se l'imaginer. Les classes élevées ne sont pas sans quelque instruction ; plusieurs des nobles hovas savent parler l'anglais, un peu le français et écrivent couramment leur langue. Quelques-uns ont voyagé et sont venus jusqu'en Europe, où les ont même accueillis dans le temps et le roi Louis-Philippe et la reine Victoria. Des rudiments de littérature parlée sinon écrite, des rudiments d'industrie existent çà et là dans la grande île. Le tissage et la teinture des étoffes y sont très développés, et les indigènes savent préparer et travailler la soie. Le pays renferme en richesses agricoles et minérales tout ce qui peut attirer les pionniers entreprenants.

Sur cette terre fertile le riz croît en abondance, et forme déjà, avec l'élevé du bétail et des animaux de basse-cour, les éléments d'un important commerce. Les bœufs, dont on pourrait saler la viande et tanner la peau, ne tarderaient pas à devenir, comme à Buenos-Ayres,

la base d'une industrie très florissante. Madagascar serait ainsi aux colonies de l'Inde ce que la Plata est à celles des deux Amériques, la grande pourvoyeuse de viandes salées pour les marins et les travailleurs.

La canne à sucre, le café, le manioc, l'arachide, l'indigo, le coton, le tabac, viennent également bien à Madagascar; le ver à soie y est indigène, et l'on y rencontre même des variétés inconnues ailleurs. Les plus belles essences croissent dans les forêts, fournissant en abondance des bois de construction très estimés pour la marine, l'ébénisterie ou l'architecture civile. Quelques essences offrent à la teinture les couleurs les plus solides et les plus variées, d'autres s'emploient avec succès pour l'ornementation. Enfin, des produits tropicaux qui commencent à manquer ailleurs et qu'on va chercher maintenant à Madagascar : l'ambre gris, la gomme copal, le caoutchouc et la gutta-percha, le bois de natte, le bois de sandal, le bois d'ébène, l'orseille, dont on fait une teinture qui vaut celle de la cochenille et de la garance, l'écaille et la cire, semblent présenter aux colons, et dès le premier jour de leur entrée dans le pays, des chances très

certaines de bénéfiques considérables.

Quant aux richesses minérales qui séduisent de préférence les esprits ardents, elles sont partout répandues. La houille, le fer, le cuivre, le plomb, si nécessaires aujourd'hui à la marine, à l'industrie, sont depuis longtemps signalés et en partie exploités par les Malgaches. Non-seulement ceux-ci savent travailler le beau minerai aciéreux de leur île par des méthodes primitives que l'on retrouve encore en Europe dans les montagnes de la Corse et de la Catalogne ; mais ils fondent aussi les minerais de plomb et de cuivre et savent même purifier, raffiner ces deux métaux. L'or et l'argent, le cristal de roche et les pierres précieuses ont été connus de tout temps à Madagascar, et ne peuvent manquer de tenter un jour les chercheurs aventureux, sur lesquels n'auraient aucun attrait les paisibles travaux de l'agriculture, les occupations purement maritimes ou commerciales. L'or et l'argent ! ces deux métaux ont seuls permis la colonisation de l'Amérique par les Espagnols, et plus récemment la soif de l'or n'a-t-elle pas seule aussi conduit des milliers de colons en Californie et en Australie ? L'or ! voilà l'unique et grand



mobile qui peut entraîner les masses vers les pays lointains, et il faut espérer que la découverte de riches placers aurifères et gemmifères détournera bientôt le courant sur Madagascar. Ces placers d'ailleurs sont déjà soupçonnés dans la grande île, dont la ressemblance de certaines roches avec celles du Brésil a frappé plus d'un géologue.

La facilité des communications extérieures permettrait d'exporter sur tout le globe les produits extraits du sol madécasse par le mineur ou le planteur. Les ports sont en grand nombre, et avec peu de dépenses on ferait de la baie de Diégo-Suarez, de celle d'Antongil, de la rade de Tamatave et de Fort-Dauphin, de la baie de Saint-Augustin et de celle de Bavatoubé, pour ne citer que les mouillages principaux, des abris au moins aussi sûrs que ceux qu'à grands frais et sans nul résultat on s'obstine depuis des années d'établir à l'île de La Réunion. Où trouver du reste un régime hydrographique aussi heureux que celui de la côte orientale de Madagascar? Une série de lacs littoraux s'y étend sur plus de quatre cents milles entre Tamatave et Mananzary. Ces lacs, dont ceux de Nossi-Vé et d'Ivondro

sont les plus au nord, séparés entre eux par d'étroites langues de terre, pourraient facilement communiquer, et Radama I<sup>er</sup> avait même déjà fait commencer ce grand travail de percement. De nombreuses rivières descendent dans une direction transversale se jeter dans les lacs, et l'on voit de suite quelle facilité de communications l'agriculture emprunterait à ce système de voies naturelles.

On pourrait encore dans ces parages, et jusque dans le canal de Mozambique, établir de vastes pêcheries et créer ainsi à nos matelots, quand ils auraient fini leur service, une occupation des plus lucratives. La pêche même de la baleine, du souffleur et du cachalot est poursuivie jusque sur ces côtes par les Américains et les Anglais.

On ne saurait opposer contre la colonisation de Madagascar l'insalubrité du climat, dont on a fait beaucoup trop de bruit. Ce n'est que pendant trois mois, lors des grandes pluies de l'hivernage (l'été de ces contrées), de janvier à mars, que la fièvre fait sentir ses ravages sur le littoral seulement, mais avec une hygiène convenable, on en évite les accès, et d'ailleurs des fièvres pernicieuses comme celles

de Madagascar ont-elles empêché la colonisation de Cuba, de la Louisiane, du Brésil, de Java et de l'Inde anglaise, et la Havane, la Nouvelle-Orléans, Rio Janeiro, Batavia et Calcutta ne comptent-elles pas aujourd'hui parmi les plus grandes métropoles commerciales du monde ?

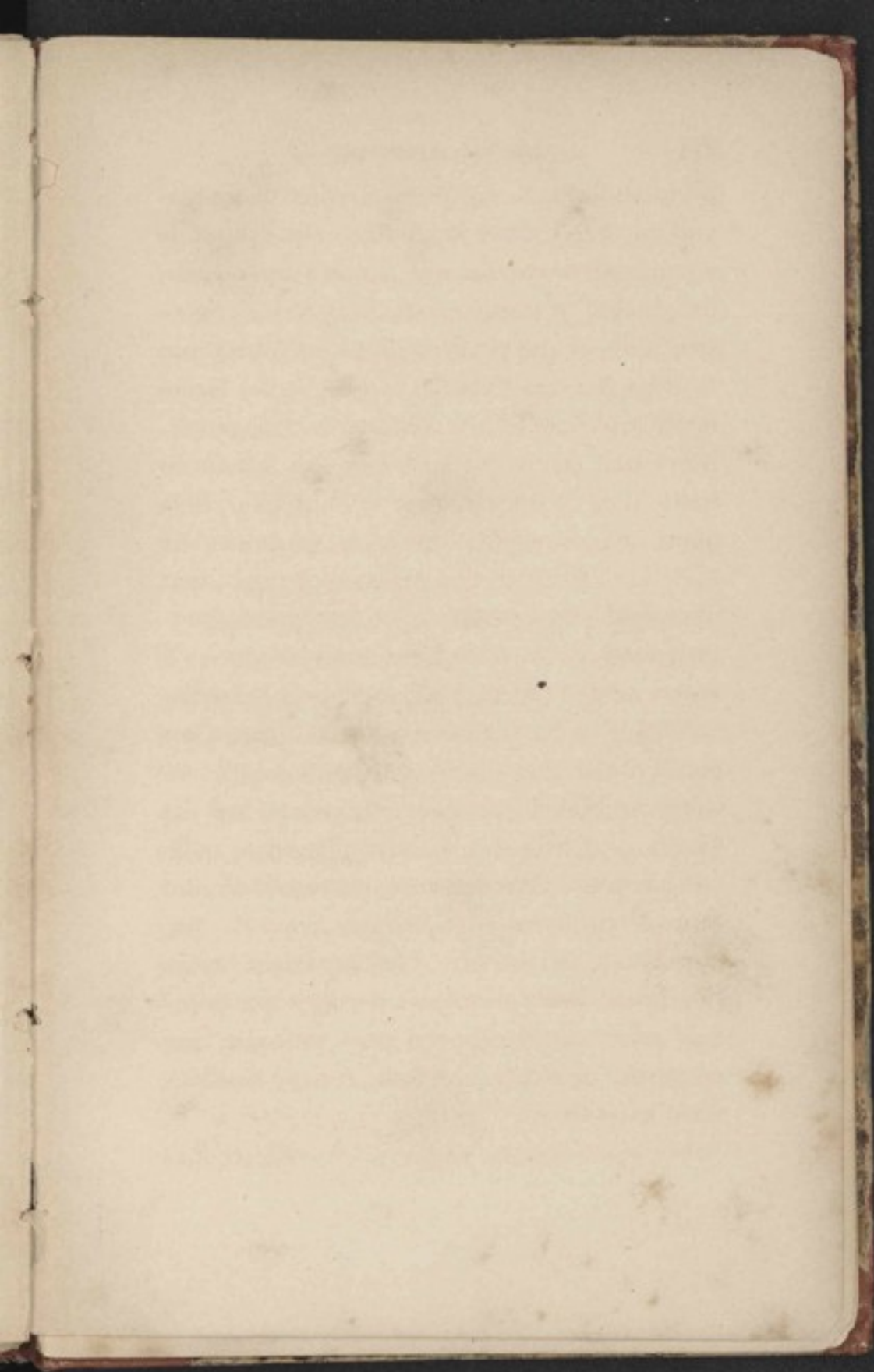
On ne saurait non plus faire cas de l'opposition des indigènes. Les Hovas seuls, ces durs conquérants du pays, nous sont opposés; toutes les autres tribus nous accueilleraient en libérateurs, et les Hovas eux-mêmes, d'une vénalité sans égale, seraient vite à nous. Et puisque tous les obstacles que l'on pourrait mettre en avant tombent ainsi d'eux-mêmes, que l'on ne dise point, répétant un argument qui doit désormais passer de mode, que la France est impropre à coloniser. Elle est impropre à coloniser avec les moyens qu'elle emploie, avec le régime militaire et administratif qu'on installe dès la naissance de toute colonie, malgré l'exemple contraire que donnent les Américains et les Anglais. Ceux-ci réussissent, et nous ne faisons rien de bon.

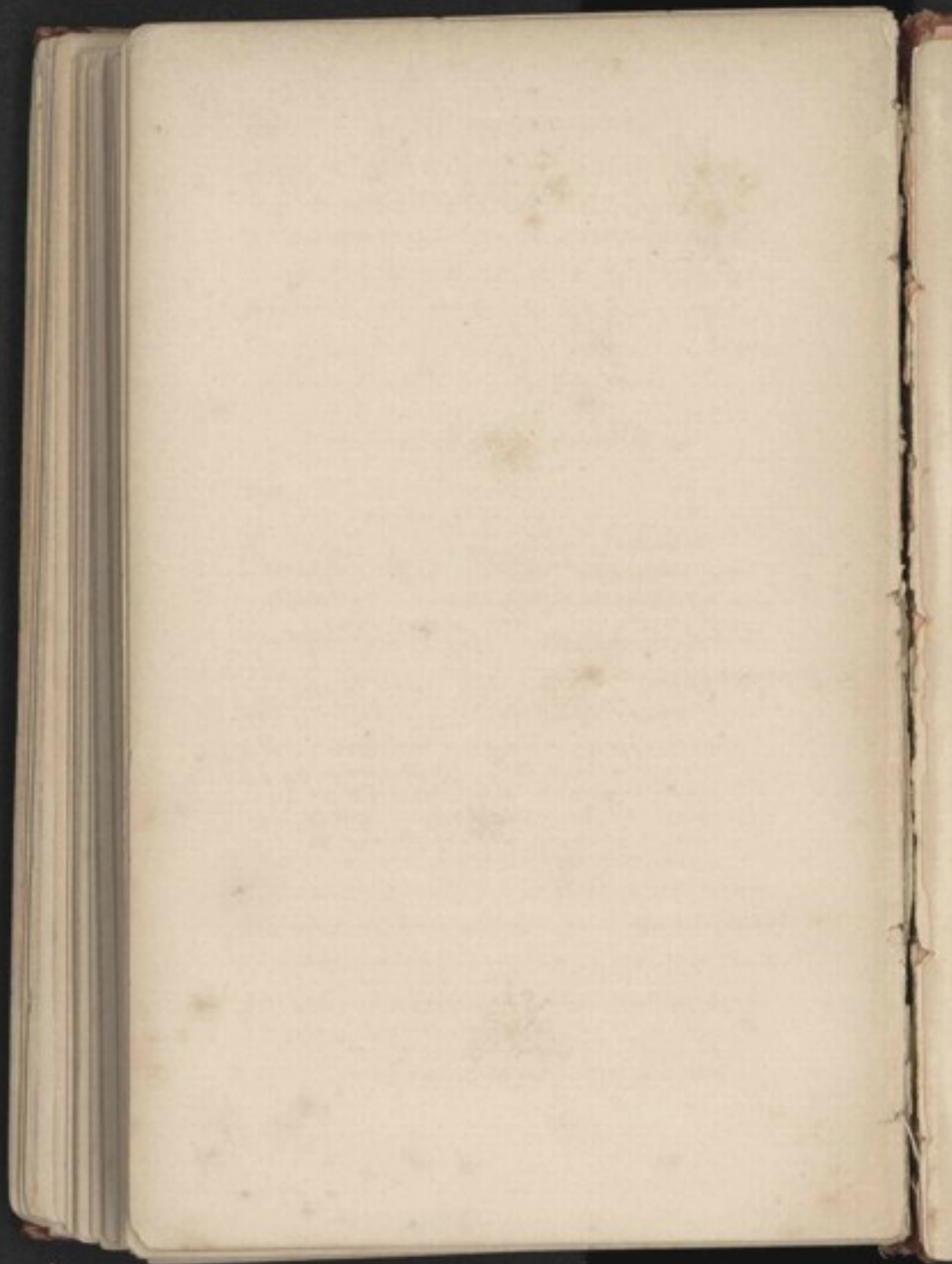
C'est au gouvernement de la métropole de se rapprocher peu à peu de la voie où mar-

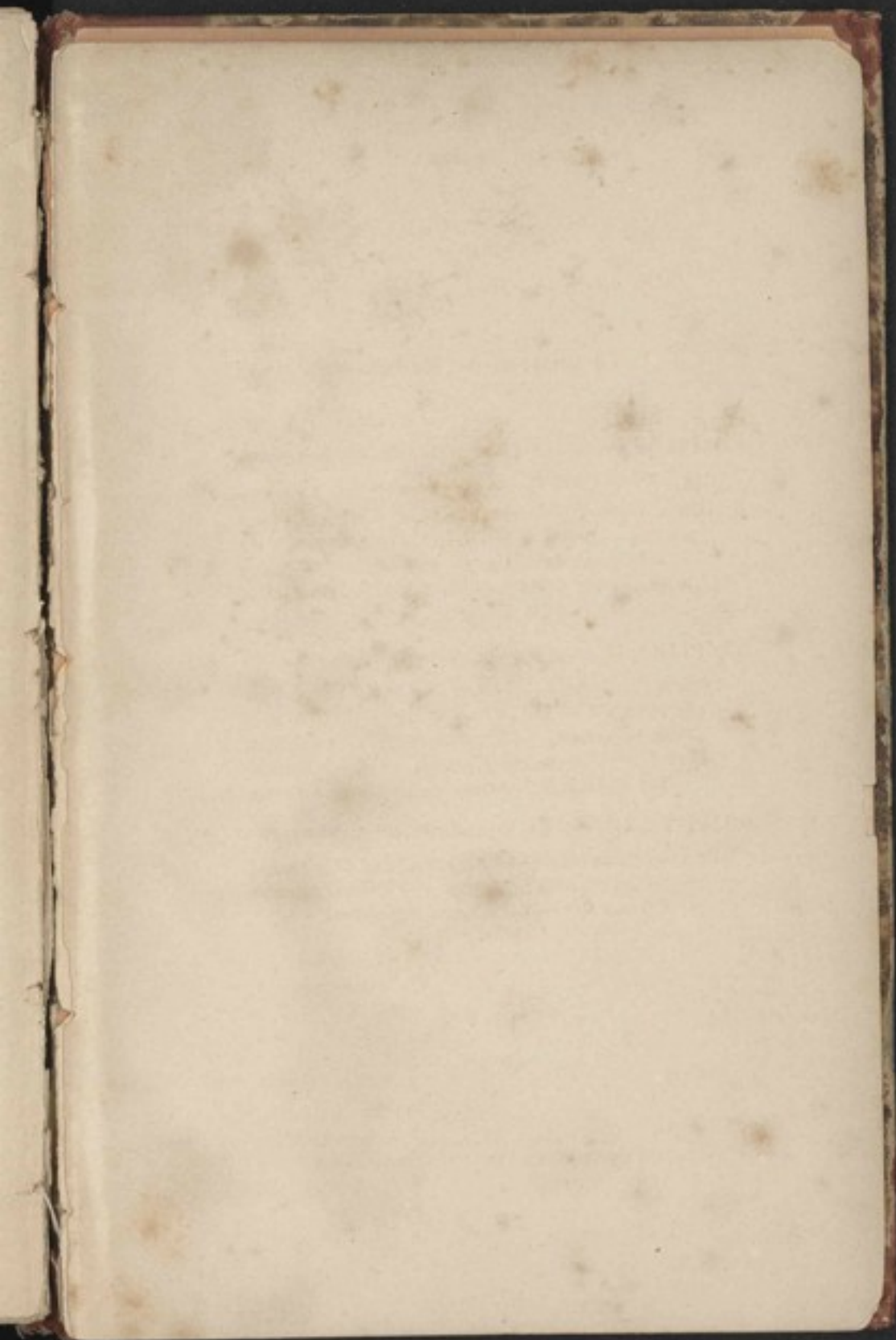
chent avec tant de succès nos rivaux. Déjà il a donné à nos colonies la liberté commerciale ; qu'il leur donne encore la liberté municipale et la liberté industrielle qui leur manquent, que le régime administratif de ces établissements lointains soit fondé sur des bases tout autres que celle d'une centralisation, d'une restriction presque despotiques, et l'on verra si la race gauloise ne retrouvera plus, comme à tant d'époques de son histoire, son humeur voyageuse et colonisatrice.

N'oublions pas qu'il suffit de quelques milliers d'émigrés intelligents et industriels pour donner naissance à de puissantes colonies. Combien étaient les puritains quand ils débarquèrent en Amérique ? combien les Français qui fondèrent le Canada ? L'élément indigène entre toujours pour une très grande part dans la formation des colonies. Le blanc n'apporte le plus souvent que son capital, son industrie, son activité, son savoir. L'indigène fait presque tout le travail manuel. Le vaste empire indo-britannique ne renferme guère que 125,000 Anglais, dont plus des deux tiers sont des soldats, et il lui reste au plus 40,000 *civilians*. De même quelques milliers d'Euro-

péens suffisent en Égypte pour tirer de ce magnifique pays, par la grande industrie et le commerce, des profits que, livrés à eux-mêmes, les Arabes n'auraient jamais rêvés. L'expérience de ce que peut, en fait de colonisation, le génie français abandonné à ses seules forces mériterait donc d'être tentée sur Madagascar. Il faudrait seulement laisser la plus grande liberté aux planteurs et aux traitants. Déjà quatre ou cinq cents Français répandus sur toute l'île, protégés par leur seul courage, font plus d'affaires que tous les colons que le gouvernement de la métropole essaie d'appeler à grands cris en Cochinchine ou dans la Nouvelle-Calédonie en les couvrant de son égide. C'est par la liberté que s'épurent les grandes nations et que se fondent les nouvelles. Que ce mot de liberté, aujourd'hui si souvent prononcé, ne le soit pas plus longtemps en vain, et si la France reprend un jour ses projets sur la grande île, objet jusqu'ici de tant d'infructueuses tentatives, peut-être s'assurera-t-on dans une occasion solennelle de ce que peut produire une entreprise coloniale librement conçue et librement exécutée.











Pages

4

ES

19

37

JAN 9 1901

# TABLE

## I

### La Californie et les Californiens

|  | Pages |
|--|-------|
| CHAPITRE I. — LE PAYS, SES PRODUCTIONS, SON CLIMAT .....   | 4     |
| Plaines et montagnes. — Placers et filons d'or. — Autres richesses minérales. — Fleuves, rivières, baies, pêcheries. — Culture du sol — La flore et la faune naturelles. — Climat de San-Francisco. — Climat de l'intérieur.   |       |
| CHAPITRE II. — L'ÉTAT, LES VILLES ET LES HABITANTS .....   | 19    |
| Comtés et communes. — Comment on les a baptisés. — Limites et superficie de l'Etat. — Dénombrement de la population : Américains, Indiens, Chinois, Mexicains, Chiliens, Péruviens, Français, Anglais, Allemands, Italiens, Nègres, Kanaks, etc. — San-Francisco, Sacramento, Marysville, Stockton. — Les camps ou centres miniers.                        |       |
| CHAPITRE III. — LES VOIES DE COMMUNICATION .....   | 37    |
| Bateaux à vapeur de long cours. — Physionomie du boed. — Étapes du voyage. — <i>Steamers</i> de la baie et des fleuves. — Les <i>Clippers</i> . — Les chemins de fer. — Les routes de terre. — Les incidents du <i>Stage</i> . — Les grandes voies du <i>far-west</i> . — Le <i>Poney</i> . — Les <i>trains</i> . — La poste. — Les lignes télégraphiques. |       |

CHAPITRE IV. — LE PROGRÈS MATÉRIEL ET LE  
MOUVEMENT MORAL . . . . . 73

Résultats de l'initiative individuelle et de l'esprit d'association. — Concessions minières. — Industries diverses. — Exploitations forestières et agricoles. — Instruction publique. — Sociétés savantes. — Églises. — Loges maçonniques et autres associations. — L'avenir de la Californie.

## II

### L'île Maurice et la société mauricienne

CHAPITRE I. — LA COLONIE . . . . . 108

L'histoire du pays. — De Saint-Denis à Port-Louis. — Le tour de l'île. — La capitale et son aspect. — Visite à Mahébourg. — Le chemin des écoliers. — Le quartier des Pamplémousses. — Tombeau de Paul et Virginie. — Le jardin du roi. — Sucrerie de La Bourdonnais. — Un éléphant et son cornac.

CHAPITRE II. — LES RICHESSES NATURELLES ET  
LES PHÉNOMÈNES AÉRIENS . . . . . 129

Produits minéraux et agricoles. — Culture de la canne. — Fabrication du sucre. — Le règne animal. — Le climat. — Les ouragans. — Les ras de marée. — Température.

CHAPITRE III. — LA POPULATION ET LES MŒURS. 156

Dénombrement des habitants. — La vie créole. — Les mulâtres et les noirs. — Les travailleurs indiens. — Les Chinois, les Arabes, les Parsis.

CHAPITRE IV. — LE COMMERCE ET LA POLITIQUE  
COLONIALE ANGLAISE . . . . . 173

Relations commerciales. — Dépendances de Maurice : les Seychelles. — Mouvement maritime de Port-Louis. — Parallèle entre Maurice et La Réunion. — Cause de l'infériorité coloniale française. — Remède au mal.

III

La presqu'île d'Aden et les Anglais  
dans les mers arabiques

CHAPITRE I. — STEAMER-POINT ET LA VILLE  
D'ADEN . . . . . 193

Arrivée à *Steamer-Point*. — Le *cicérone* Montto Carpain. — L'hôtel des Parsis. — Les marchands et les bazars. — Ce qu'on voit sur la route d'Aden. — Un nouveau Gibraltar. — Aspect d'une ville arabe. — Les citernes de Salomon.

CHAPITRE II. — LE COMMERCE, L'HISTOIRE ET  
LA POPULATION D'ADEN . . . . . 219

Les deux ports de l'isthme adénique. — Marchands somalis, arabes, banians. — Ancienne splendeur d'Aden. — Le passé et le présent. — Les Anglais s'emparent de l'isthme en 1839. — Dénombrement de la population : Arabes, Juifs, Indous, Parsis, Africains, Européens. — Conquêtes successives des Anglais. — Commerce actuel d'Aden.

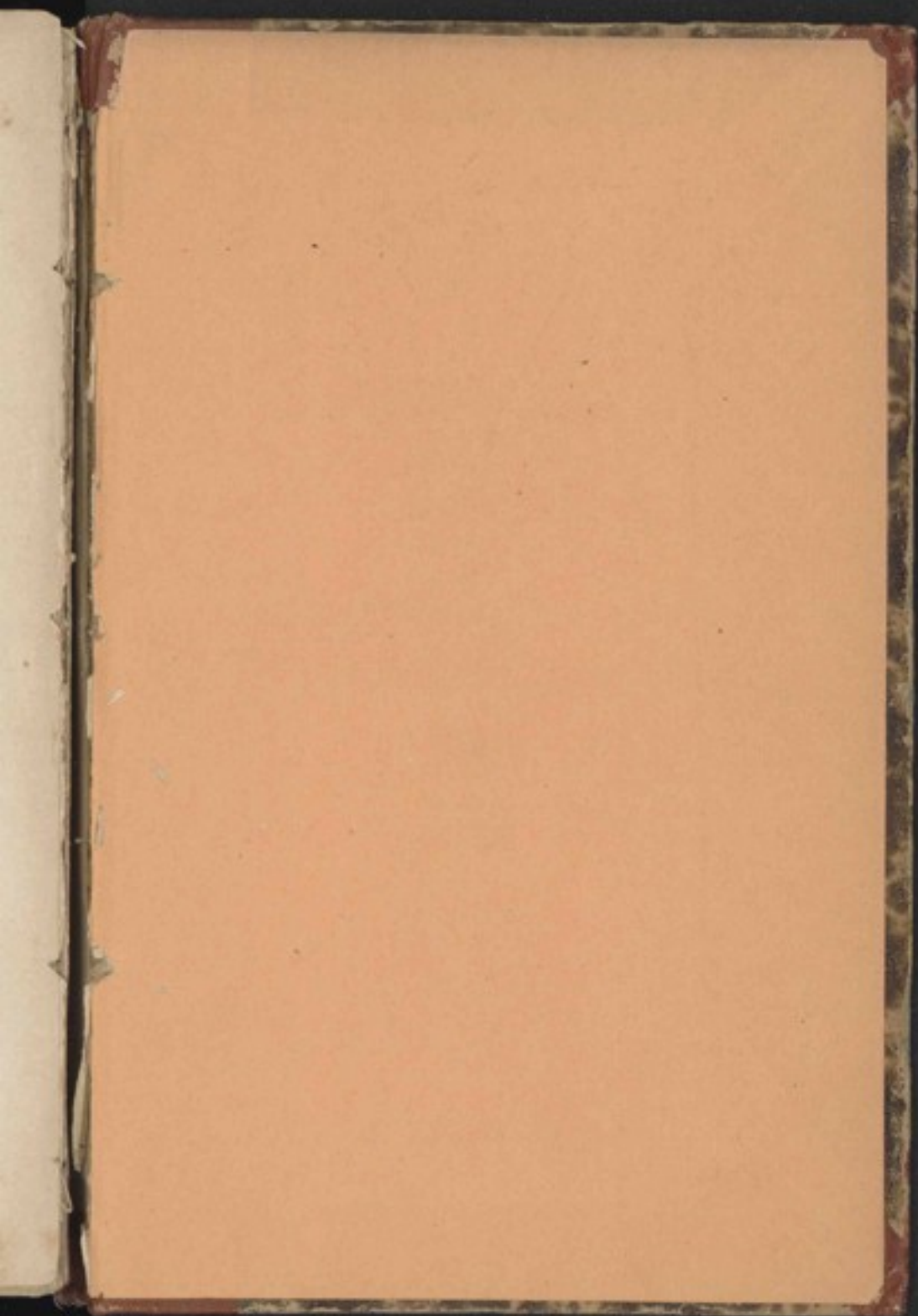
CHAPITRE III. — LA POLITIQUE MARITIME DE  
L'ANGLETERRE . . . . . 241

Progrès des Anglais dans les mers arabiques. — Leçon pour la France. — La question de l'isthme de Suez. — Le pour et le contre. — Les Anglais et les Français à Madagascar.

## IV

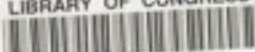
## La mission de Madagascar

|  | Pages      |
|--|------------|
| <b>CHAPITRE I. — LES DÉBUTS D'UNE EXPLORATION</b>  |            |
| <b>SCIENTIFIQUE.....</b>   | <b>264</b> |
| Les passagers d'une frégate de guerre. — Mauvaises nouvelles. — Arrivée à Tamatave. — La rade et la ville. — Les envoyés de la reine. — Fête officielle. — Quatre ambassadeurs. — Mademoiselle Juliette. — Conférences inutiles. — Tout est rompu.                   |            |
| <b>CHAPITRE II. — LA PROVINCE DE TAMATAVE...</b>   | <b>293</b> |
| Retour vers le passé. — Le père Durand. — Les porteurs de palanquin. — Les lacs de la côte. — La flore et la faune madécasses. — La maison royale. — La Sainte-Croche. — La sucrerie d'Ivandro. — M. de Lastelle. — Les traitants de Tamatave. — Le chinois Ko-kong. |            |
| <b>CHAPITRE III. — LA COLONISATION MADÉCASSE.</b>  | <b>325</b> |
| Ce qu'on eût pu faire. — Efforts infructueux de la France. — Position prise par les Anglais. — Richesses naturelles de la grande île. — Les colonies et les colons.  |            |





LIBRARY OF CONGRESS



0 019 314 105.5