

JACQUES CROKAERT

LA MÉDITERRANÉE AMÉRICAINÉ

*L'EXPANSION DES ÉTATS-UNIS
DANS LA MER DES ANTILLES*

PRÉFACE DE M. HENRI JASPAR

PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COLONIES DE BELGIQUE



PAYOT, PARIS

LA
MÉDITERRANÉE AMÉRICAINÉ

DU MÊME AUTEUR

LA COMPAGNIE D'OSTENDE (1919).

COLONISATIONS COMPARÉES (1926).

142839

142-839

JACQUES CROKAERT

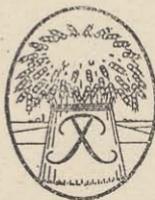
CHARGÉ DE MISSION DU GOUVERNEMENT BELGE EN AMÉRIQUE

LA
MÉDITERRANÉE AMÉRICAINÉ

L'EXPANSION DES ÉTATS-UNIS
DANS LA MER DES ANTILLES

PRÉFACE DE M. HENRI JASPAR
PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COLONIES DE BELGIQUE

Avec une carte



PAYOT, PARIS

106, BOULEVARD ST-GERMAIN

1927

Tous droits réservés



IL A ÉTÉ TIRÉ DE CE VOLUME
VINGT EXEMPLAIRES SUR PAPIER
VÉLIN PUR FIL DES PAPETERIES
LAFUMA NUMÉROTÉS DE 1 A 20.

Premier tirage en mai 1927.

Tous droits de traduction, de reproduction
et d'adaptation réservés pour tous pays.

Copyright 1927, by Payot, Paris.

A Y. C.

ESTE LIBRO QUE NOS RECUERDA
UN VIAJE
QUE HABRIAMOS TENIDO QUE HACER
JUNTOS.

PRÉFACE

En un long périple aux escales multiples, M. Jacques Crokaert a parcouru récemment les rivages et les îles de la mer des Antilles. Le livre, qu'il publie aujourd'hui sous un titre imagé, contient la relation de ce beau voyage. Il constitue un rapport vivant et documenté des missions dont le Gouvernement Belge l'a chargé.

Décrivant ces îles d'Amérique, où est né un monde nouveau, il en a dégagé les traits permanents et les intérêts actuels. Il s'est efforcé également d'envisager l'avenir et les possibilités économiques des pays latins, proches de la mer des Caraïbes. Grâce à M. Crokaert, le visage d'un continent et d'un archipel se révèle ainsi à nous sous ses aspects essentiels et, il faut le dire, peu connus, car la guerre et l'après-guerre ont détourné l'attention européenne des événements transatlantiques.

Tous les faits récents, dont l'Amérique tropicale a été le théâtre, devaient être mis en lumière, car on ne peut avoir une vue panoramique du monde sans s'y arrêter. Et sans songer, cela va de soi, à partager l'avis de M. Jacques Crokaert et à émettre une appréciation sur la solution des problèmes qu'il étudie, il faut lui rendre ce témoignage qu'il retrace en traits singulièrement précis et nets, avec une rare et prudente impartialité et grâce à une documentation abondante, l'évolution politique particulièrement ardente qui se poursuit dans la mer des Antilles et l'océan Pacifique.

Au surplus, le livre de M. Jacques Crokaert n'a pas seulement une valeur spéculative : il présente un vif intérêt pratique pour tous les peuples qui vouent leur activité à la colonisation. Comme le dit en termes excellents M. Crokaert, « les Antilles, peuplées par un grand nombre de peuples d'Europe, sont un

véritable microcosme colonial. » Et, fort habilement, il décrit, au cours des pages colorées de son ouvrage, les réalisations caractéristiques de la plupart des colonisateurs. Il en marque avec sûreté les particularités et les confronte utilement.

Il n'est pas un peuple colonisateur qui ne puisse trouver un enseignement fructueux dans l'expérience accumulée aux Antilles, notamment, en matière d'architecture coloniale ou en matière de cultures tropicales. Analysant avec plus d'attention encore la colonisation américaine, à laquelle il a consacré des pages excellentes dans un livre précédent : *Colonisations comparées*, M. Jacques Crokaert insiste avec raison sur la lutte entreprise par le colonel Gorgas et l'armée américaine contre la malaria et la fièvre jaune. Lutte opiniâtre et victorieuse, qui permit le creusement du canal de Panama par les Américains...

Examinant à de multiples points de vue le développement économique des Antilles et de l'Amérique centrale, M. Jacques Crokaert s'attache, notamment, à la culture des fruits tropicaux. L'étude vivante et précise qu'il consacre à cette question mérite d'être signalée. Elle contient plus d'une leçon inédite et pourrait peut-être inspirer, dans quelques colonies de l'Afrique occidentale, une création aussi fructueuse, aussi utile que la *United Fruit*.

J'en ai assez dit pour montrer tout l'intérêt qui s'attache au travail de M. Jacques Crokaert. Son livre est à lire. Il apporte une contribution précieuse à la littérature coloniale belge, déjà riche et abondante. Il est aussi le produit d'études et d'efforts qu'on ne saurait assez louer chez les jeunes Belges, qui, comme lui, ont compris toute la grandeur et mesuré tout l'horizon de notre œuvre d'expansion extérieure. Je suis heureux de l'occasion, qui m'est offerte ici, de lui en rendre très cordialement hommage.

HENRI JASPAR,

Premier Ministre, Ministre des Colonies de Belgique.

LA MÉDITERRANÉE AMÉRICAINE

I

LE DESTIN DES ANTILLES

I. — L'INSULINDE AMÉRICAINE

L'imagination aventureuse des Européens a donné un seul nom aux terres exotiques que baignent les mers tropicales. Ce sont les Indes. Dans l'esprit des navigateurs du xvi^e siècle, les Indes étaient les pays prodigieux et prédestinés où régnait la légende médiévale du prêtre Jean et dont Marco Polo et Guillaume de Ruysbroeck n'étaient pas parvenus à déchirer les brumes. On sait comment Christophe Colomb, découvrant l'Amérique, crut atteindre les Indes. Environ cette époque, le pape Alexandre VI, voulant prévenir les conflits entre Espagnols et Portugais, partagea le monde, par sa fameuse bulle *Inter Caetera* du 4 mai 1493. Quelques mois plus tard, le traité de Tordesillas distribuait, de semblable manière, les terres exotiques entre Portugais et Espagnols. Les Indes, ainsi attribuées souverainement, se dédoublent et l'on distingue bientôt les Indes Occidentales des Indes Orientales.

Grâce aux conquistadors, les limites des Indes Occidentales s'étendirent bientôt. L'Amérique du Sud fut contournée par Magellan. Au cœur du continent neuf, les empires naissaient. Le Pérou et le Mexique révélèrent aux explora-

teurs éblouis des trésors qui confirmaient l'ancestrale réputation des Indes : les Indes Occidentales valaient les Indes Orientales. Elles méritaient leur nom.

Mais cette double distinction ne peut satisfaire l'esprit. Que ce soit en Asie ou en Amérique, les terres auxquelles les marins et les colons donnèrent la dénomination d'Indes se composent de régions essentiellement différentes : les unes sont continentales, les autres insulaires. Cette distinction se fonde sur des caractères absolument distincts. L'Inde britannique forme un ensemble, auquel on ne saurait assimiler les îles multiples et diverses qui prolongent la presqu'île de Malacca. Les grandes masses continentales s'opposent par leurs caractères physiques aux archipels. Le climat des unes est, le plus souvent, d'une rigueur extrême; leur développement économique parfois difficile, à moins que de grands fleuves accessibles ne les pénètrent profondément. Tandis que les îles tropicales, rafraîchies par l'océan, le souffle des moussons et des vents alizés, connaissent un climat parfois idyllique et une prospérité souvent remarquable.

Toute l'histoire de l'Afrique s'explique par sa nature continentale. Au nord, sur les rivages de la Méditerranée, les Barbaresques et l'Islam en ont pendant longtemps interdit l'accès aux Européens. Barrant la route terrestre de l'Atlantique à la Mer Rouge, le Sahara a défendu le mystère africain. Sans doute ces obstacles pouvaient-ils être contournés et ils le furent bientôt. Le cœur du continent n'en conserva pas moins, pendant plusieurs siècles, son secret : entouré de montagnes et de côtes hostiles, couvert de forêts épaisses, jalonné de déserts, il était inaccessible aux étrangers. Les fleuves seuls eussent pu jadis contribuer à la découverte du continent noir. Dès le

xvi^e siècle, les Portugais s'établirent aux bouches du Niger, du Zaïre (Congo) et du Zambèze. Pour comble d'infortune, ces fleuves, qui eussent dû être des voies de pénétration admirables, sont tous coupés, à peu de distance de la mer, par des marais ou par des rapides infranchissables.

Voyez, au contraire, comme la découverte des Indes insulaires a été facilitée. Dès le xvi^e siècle, les épices de Bantam, la muscade et la girofle d'Amboine parviennent en Europe. Aux antipodes, la Jamaïque jouit d'une prospérité qu'elle doit, sans conteste, à la proximité de ses ports et à l'excellence de son climat. Balayés par le souffle marin, les archipels et les îles des tropiques ont pu accueillir, dès leur découverte, des colons blancs et leur ont permis d'y vivre. Pour l'Européen, Ceylan, l'île Maurice, la Réunion, les Antilles, les îles du Pacifique sont des paradis, où la vie est douce et le climat incomparable. Il n'en est pas de même dans les terres continentales.

Ainsi se justifie la distinction que nous avons indiquée entre les Indes continentales et les Indes insulaires. Multatuli, qui vécut à Java, a baptisé les archipels des tropiques d'un mot parfait : l'Insulinde. Ce sont les Indes riches, fécondes, prospères, mais auxquelles la mer apporte une douceur enchanteresse.

Semblables aux Indes Orientales, les Indes Occidentales comprennent des vastes régions continentales et des terres insulaires. Les unes et les autres ont des caractéristiques analogues, qui dérivent de leur nature géographique. Comme le continent asiatique, le continent américain ne s'est ouvert que progressivement à la pénétration européenne. Leur découverte, leur conquête, leur exploitation n'est pas encore, aujourd'hui, après quatre siècles d'efforts, complètement achevée. En Amérique, pourtant, dans un

effort prodigieux, les Espagnols parvinrent à établir leur domination sur cet immense continent. Du Mississipi et de la Californie à la Terre de feu, l'Amérique fut assujettie à la puissance espagnole en un siècle. Des vice-royautés puissantes y furent établies et, en dépit des attaques étrangères, tinrent bon pendant près de trois siècles.

Comme l'Asie, l'Amérique possède une Insulinde. L'Insulinde américaine, c'est l'admirable guirlande d'îles fleuries et parfumées qui unit la Floride aux rives du Venezuela. Entre les deux Insulindes existent de multiples rapprochements. Même « insularité » dans une mer tropicale, même nature physique des îles montagneuses, dépourvues de plaines et de plateaux, vouées les unes et les autres aux désastres volcaniques et aux cyclones, aux *hurricanes* dévastateurs. Semblable exubérance, aussi, de la végétation, identique richesse du sol. Au tabac de Manille correspond le *Vuella de Abajo* de la Havane; au sucre de Cuba, le sucre de Java et de Sarawack; au café de Porto-Rico, le café de Sumatra et de Macassar. Que dire du coton de Bornéo qui rappelle le coton de la Barbade, des innombrables épices, également produites par les deux Insulindes et qui suscitaient les convoitises de toute l'Europe jadis : le santal de Sumbawa et de Montserrat, la vanille des Célèbes et de la Guadeloupe, le piment de Dominica et des Moluques et les savoureux fruits exotiques produits en abondance par les îles d'Asie et d'Amérique!

Sur la carte du monde, les deux Insulindes circonscrivent deux mers intérieures semblables : la mer de Java et la mer des Antilles. L'Insulinde américaine décrit, au large du continent, une orbe parfaite qui, à l'extrémité sud, prolonge, à travers la mer des tropiques, la Cordillère vénézuélienne¹.

1. V. la carte de la Méditerranée Américaine, pp. 276-277.

Au large des côtes affleurent des îles que les Hollandais ont presque toutes conquises : Curaçao, Aruba et Buen-Ayre. Des récifs et des flots vénézuéliens complètent cet archipel. Puis, à partir de Trinidad, qui nage dans les flots lourds de l'Orénoque comme un radeau fleuri, la guirlande des Antilles s'incurve vers le Nord et encercle la mer américaine. Semblables aux sommets d'une chaîne de montagnes submergée s'échelonnent une multitude d'îles. Ce sont les petites Antilles : Tobago, Barbados, Sainte-Lucie, la Martinique, la Guadeloupe, bien d'autres encore. La poussière des îles des Vierges complète cette constellation marine, que les Anglais divisent avec raison en *Leeward Islands* et en *Windward Islands*. Les *Leeward Islands* comprennent les petites îles qui s'éparpillent entre Porto-Rico et la Guadeloupe. Les *Windward Islands*, au contraire, se composent de la chaîne insulaire qui unit, au sud des *Leeward Islands*, Dominica à Trinidad. Les géographes français, suivant une terminologie analogue, leur ont donné le nom d'Iles du vent et d'Iles sous le vent.

A partir de Saint-Thomas, l'une des îles des Vierges, la traînée insulaire des Antilles change de direction et se prolonge vers le continent américain. Les îles deviennent plus importantes. Ce sont les grandes Antilles : Porto-Rico, Haïti et Cuba. Tout proches sont le Yucatan, presque mexicaine, et la Floride, extrémité méridionale des États-Unis. La chaîne marine, dont les Antilles sont les sommets émergés, semble ici se subdiviser en deux branches : l'une avec la Jamaïque, prolongement de la péninsule haïtienne de Tiburon, se rapproche du continent américain, tandis que l'autre, grâce à l'éparpillement moléculaire des Bahamas, se dirige vers la Floride. Cette hésitation se retrouve dans le dessin de Cuba, qui, dans sa masse centrale, s'incline

vers Key-West et l'Amérique du Nord, mais dont l'extrême pointe, près de Pinar del Rio, s'incurve brusquement vers le Yucatan et le cap Catoche. Enfin, tout au nord, en enfants perdus, se trouvent les Bermudes, isolées et lointaines au milieu de l'immensité océanique.

Comparées au continent américain, les Antilles ont tous les caractères des terres insulaires. Leur climat, le célèbre père Labat, dans son *Nouveau Voyage aux Isles d'Amérique*, le compare, à juste titre, à celui qui devait régner au Paradis Terrestre. Et un frère prêcheur du XVIII^e siècle, le père Dutertre, parlant de la Martinique, se répand en éloges : « La façon d'être du pays, dit-il, est si agréable, la température si bonne et l'on y voit des paysages si charmants que je n'ai pas vu un seul homme ou une seule femme qui en soient revenus en qui je n'ai remarqué une grande passion d'y retourner. » De plus, l'extraordinaire fécondité de ces îles et leur médiocre superficie rendaient une exploitation singulièrement aisée. Les ports et les mouillages des Antilles sont fort nombreux et toutes les plantations se trouvent dans le voisinage du littoral. Hier comme aujourd'hui, les navires viennent prendre leurs chargements à courte distance du lieu de production.

Examinez, au contraire, le continent américain, insalubre dans les *tierras calientes* qui bordent la mer des Antilles, dépourvu de ports, bordé de marais, de forêts ou de montagnes hostiles. En vérité, il fallut l'attrait prodigieux de l'*Eldorado* et l'admirable ténacité des conquérants espagnols pour atteindre les plateaux mexicains et péruviens. Quelle énergie pour construire Caracas, que défendent d'abruptes montagnes ! Et, de nos jours, le Yucatan, si proche de la mer pourtant, est resté presque inconnu malgré d'opiniâtres explorateurs, à cause des forêts pestilentielles qui le couvrent.

Escales et refuges, les Antilles furent d'un inappréciable secours pour les colonisateurs de l'Amérique. De là partirent toutes les expéditions qui avaient pour objectif le continent américain. Pizarre, Cortez et Balboa y abordent. C'est de la Havane que Ponce de Léon part à la conquête de la fontaine de Jouvence et à la découverte de la Floride. A Cuba également s'embarque Hernando de Soto, explorateur du Tennessee et de l'Arkansas, fondateur de Memphis sur les bords du Mississipi. Plus tard, quand il s'agit pour les colonisateurs rivaux d'attaquer le continent américain occupé par l'Espagne, de conquérir le *Spanish Main*, c'est aux Antilles qu'ils débarquent d'abord. Ce n'est qu'après la prise de possession des îles qu'aventuriers et colons peuvent entreprendre la conquête du Brésil, des Carolines et de la Virginie vers où les pousse, le long des côtes, des courants divergents.

Au cours des siècles, les Antilles jouèrent, dans la découverte et la colonisation des Amériques, le rôle de Gorée et de Zanzibar pour l'Afrique. Semblablement inaccessible, l'Afrique ne permettait guère jadis l'organisation de comptoirs sur ses rivages inhospitaliers. Quand s'éveillèrent au XIX^e siècle les ambitions européennes, ce n'est point des postes établis en terre ferme que partirent les explorateurs. Sur la côte orientale de l'Afrique, on utilisa l'îlot de Zanzibar et c'est là que s'organisèrent toutes les grandes expéditions vers le centre africain. Sur la côte occidentale, les Français étaient établis depuis plusieurs siècles sur le récif de Gorée, à l'embouchure du Sénégal. Quand Faidherbe dirigea ses premières expéditions vers le Niger, Gorée fut pour les Français ce que Zanzibar avait été pour les Belges, les Allemands et les Britanniques.

Aux Antilles, Curaçao, à ce point de vue, est très sem-

blable à Gorée et à Zanzibar. A courte distance des côtes vénézuéliennes, de la lagune de Maracaïbo et de ses gisements de pétrole, Curaçao, joue, grâce à son port incomparable, un rôle identique. Comme l'Afrique naguère, le Venezuela ne possède pas de havre accueillant. Ses rivages sont bordés d'une muraille de montagnes. Point de centre commercial important. Heureusement, Curaçao est tout proche et là se concentre le commerce de l'arrière-pays vénézuélien. Escale, entrepôt, marché, port, Curaçao est tout cela pour le Venezuela.

Points d'appui inestimables pour la découverte et la conquête du continent américain, les Antilles étaient aussi les plus vulnérables. Froude, dans son lyrisme, va même jusqu'à parler, à leur propos, du talon d'Achille. Ce qui est certain c'est qu'établis aux Antilles dès le début du xvi^e siècle, les Espagnols y furent bientôt suivis, après la défaite de l'invincible Armada, par un grand nombre d'aventuriers européens. Fortement installés déjà dans les grandes Antilles, ils purent s'y maintenir en dépit des raids et des expéditions dirigés contre eux par les pirates et les flibustiers. Mais ils ne purent tout conserver : l'ampleur même de leur effort séculaire avait affaibli leurs forces. Et le roi d'Espagne, contraint et forcé, dut céder à l'étranger des terres que la bulle du Pape et les traités diplomatiques avaient solennellement mises dans son patrimoine.

Comme Hong-Kong et Macao aux portes du vaste marché chinois, les Antilles devinrent ainsi, au delà de l'Océan, les « têtes de pont » des puissances européennes. Et cette destinée leur valut une existence fortunée et tumultueuse.

II. LA ROUTE DES INDES

Au temps des lentes navigations à voiles, le jeu des vents et des courants océaniques avait une importance capitale. Tant qu'il s'agissait de cabotage, la navigation n'était guère entravée par les éléments contraires. Mais quand, se lançant avec intrépidité à l'assaut des océans, les marins d'Europe prétendirent atteindre les terres d'outre-mer, il en fallut tenir compte. Tout spécialement dans l'Atlantique, où les tempêtes sont périlleuses et les brumes perfides.

Jusqu'au cap des Tempêtes, les navigateurs lusitaniens, longeant les rivages infertiles de l'Afrique, ne firent guère que du cabotage lointain. Mais quand les premiers conquistadors, partis dans le sillage de Christophe Colomb, se lancèrent à travers l'Atlantique, on ne put méconnaître l'importance des vents et des courants.

Par une fortune exceptionnelle, l'audace des premiers explorateurs de l'Amérique fut singulièrement servie par la nature. Des côtes d'Espagne part un large courant marin qui longe les côtes du Maroc et de la Maurétanie. Ce courant favorable double le Cap Vert et permet aux marins portugais d'atteindre sans trop de peines le golfe de Guinée. Au large du Sénégal, cette route océanique se subdivise en plein océan : une branche se dirige vers l'Afrique australe ; l'autre branche, au contraire, se meut parallèlement à l'équateur, vers le continent américain.

Pendant des siècles, les marins de toutes les nations utilisèrent cette route facile et rapide, que jalonnent des escales précieuses. Dans les flots de ce grand courant équatorial émergent, en effet, plusieurs archipels, sommets d'une Atlantide disparue. Ce sont les Açores, Madère, les Canaries

et les îles du Cap Vert. Sur la terre ferme, au confluent des routes navales qui menaient l'une vers les Indes Occidentales, l'autre vers les Indes Orientales se créèrent bientôt une série d'établissements qui furent des havres, des points d'appuis, des centres de ravitaillement.

La Guinée fut, à cette époque, occupée en ses points essentiels par les Européens. Les Portugais s'établissent au pied du Fouta-Djalou, les Français s'installent à Gorée, les Anglais remontent la Gambie, les Hollandais créent Saint-Georges d'Elmina. Toute la Guinée, la Côte du Poivre, la Côte d'Ivoire, la Côte d'Or, la Côte des Graines, la Côte des Esclaves, sont bientôt jalonnés d'établissements européens.

De Guinée, la route vers l'Amérique est facile. Le courant porte le navigateur, qu'aident des vents constants et favorables : les alizés. Au nord de cette route coule le Gulf Stream qui repousse les voiliers vers l'Europe. Plus au nord règnent les brumes nordiques, les tempêtes, les vents contraires. Plus proche en ligne droite, à cette latitude, de l'Amérique, l'Europe était, en fait à cette époque infiniment lointaine grâce à cette coalition des éléments et il fallut plus d'un siècle pour que, à l'exemple des marins scandinaves et normands, les navigateurs européens osassent prendre la route du Nord. Ce n'est, en effet, qu'en 1602, que Barthélemy Gosnold, un des associés de Raleigh, osa cingler en droiture vers le Massachusetts¹. Cette route nouvelle, qui rapprochait singulièrement l'Angleterre de ses établissements d'Amérique, était cependant difficile et aventureuse, coupée de brouillards, parsemée d'*icebergs*, troublée, souvent, par des tempêtes.

Sur l'équateur, au contraire, la route est facile et rapide.

1. COMAN, *Industrial history of the United States*, p. 16.

Les vents et les courants se conjuguent pour porter les voiliers vers leur destination américaine. A leur rencontre, complétant les escales qui jalonnent cette route, viennent des archipels accueillants; les Antilles. Arrivés là, les navires trouvaient un refuge, un abri. Et s'il leur convenait de poursuivre leur voyage, des courants divergents, comme ceux qui se divisent au large de la Guinée, longeant les côtes des Amériques, les menaient soit vers la Guyane et le Brésil, soit sur les rivages de la Floride et de la Virginie.

Grâce à tant d'avantages, les Antilles furent pendant longtemps, comme la Guinée, un véritable carrefour maritime. C'est grâce à cette situation privilégiée que le port danois de Charlotte-Amalie, dans l'île de Saint-Thomas, connu, jusqu'au XIX^e siècle, jusqu'au développement de la navigation à vapeur, une prospérité inégalée. Ce port incomparable, ouvert aux navires transatlantiques de l'époque à la fin de leur longue pérégrination océanique, était devenu le centre commercial et maritime des Antilles.

Christophe Colomb, découvrant l'Amérique, eut la chance d'utiliser la grand'route océanique qu'allaient suivre, pendant trois siècles, les marins du monde. Parti de Palos de Moguer le 3 août 1492, Colomb longea, à l'exemple des marins portugais, le littoral africain. En route, il fit escale aux Canaries, d'où il cingla vers l'ouest à travers la Mer des Sargasses. Le 12 octobre, il débarquait à Guanahani, petite île des Bahamas, archipel des Antilles. Pendant plus de deux mois de lente navigation, les vents et les courants l'avaient poussé vers les terres nouvelles. Si, au cours de cette tentative audacieuse, il avait dû lutter contre des vents contraires ou contre un courant venu d'Amérique, comme le Gulf Stream, il est probable qu'il ne serait jamais parvenu aux rivages américains.

Découvertes par Colomb, parcourues par lui au cours de ses autres voyages, les Antilles durent à leur situation, aux vents et aux courants le même sort que la Guinée. Dès le début du xvi^e siècle, l'archipel américain devint le but et la proie des conquérants européens. Plus proches, plus accessibles que le continent américain, les Antilles furent, pour les conquistadors et leurs émules, une escale, un point d'appui, une base infiniment commode pour la conquête du continent américain. Les Antilles furent ainsi occupées bien avant que fussent découvertes les rives des Amériques. On put s'y établir rapidement, alors que la conquête des terres continentales s'avèrait laborieuse et souvent précaire.

Des Antilles partirent la plupart des expéditions dirigées contre l'Amérique du Nord ou contre le *Spanish Main*. Les courants aidant, il était facile, en partant de Cuba ou de Trinidad, de longer les rives des deux Amériques. Vers le sud, le courant côtier mène les navigateurs le long du continent. Vers le nord, le Gulf Stream, né dans le golfe du Mexique, ne se détache des côtes qu'à la hauteur du Cap Hatteras. Pour atteindre la Georgie et la Caroline, la route du sud est donc bien préférable à la route du nord.

D'autre part, grâce à une autre route célèbre, l'Europe était également proche des Antilles. Du canal de Floride aux Lofoten, un vaste courant chaud traverse en diagonale l'océan Atlantique : le Gulf Stream. Large de 50 miles, profond de 2.000 pieds, le Gulf Stream vaut à l'Europe occidentale un climat tempéré, qui en fait un jardin. Pour se rendre compte de l'action bienfaisante du Gulf Stream, il suffit de comparer la douceur du climat de Naples et de Lisbonne et les températures excessives que subit New-York, situé pourtant à une latitude presque identique. Dans

sa course à travers l'océan, le courant conserve si longtemps une chaleur appréciable que l'on retrouve, après un trajet assurément considérable, aux abords du Spitzberg, des poissons caractéristiques des Antilles.

Ainsi, à travers l'océan, l'Europe et l'Amérique sont providentiellement unies par des voies océaniques incomparables. A l'époque des voiliers, cette situation était très favorable au commerce entre les deux continents. En un certain sens, on peut dire que la marche de la civilisation et son développement dans les pays d'outre-mer subit une influence profonde du jeu des vents et des courants.

Grâce à ces deux courants conjugués, l'Atlantique est entouré par un circuit naval, par un périple océanique qui réserve aux Antilles une situation économique et stratégique de premier ordre.

Marins habiles et commerçants avisés, les Anglais parvinrent à tirer un parti étonnant de cette route maritime qui encercle l'Océan. Etablis à la fois en Guinée, aux Antilles et en Virginie, les Anglais créèrent les fameuses « routes triangulaires ». Ces ingénieuses combinaisons, qui suppriment pour les navires les transports à vide, sur lest et les trajets de retour sans fret, leur permirent de tirer des bénéfices considérables de leur trafic colonial. Sur l'un de ces trajets, les navires anglais portaient aux nègres de Guinée les articles des manufactures britanniques, embarquaient en Afrique les esclaves noirs à destination des Antilles et se chargeaient dans les Indes Occidentales de denrées coloniales qu'ils amenaient en Angleterre. Un autre trajet triangulaire, non moins lucratif, unissait, au début du XVIII^e siècle, l'Europe, les colonies anglaises de l'Amérique du Nord et les Antilles. L'Angleterre expédiait ses produits fabriqués; les Indes Occidentales leur sucre; les colonies améri-

caines leurs poissons, leurs bois, leurs produits agricoles ¹.

Ainsi, à la faveur de ces fructueux trafics et grâce à l'utilisation intelligente des périples maritimes de l'Atlantique, l'Angleterre sut, jadis, se réserver la prépondérance des voies océaniques qui mènent aux Indes Occidentales, de la manière dont, aujourd'hui, la Grande-Bretagne, maîtresse de l'océan Indien et des territoires adjacents, s'est réservé la maîtrise des routes qui y conduisent.

III. — LE ROMAN DES ANTILLES

Placées au carrefour de grandes routes maritimes du monde, les Antilles eurent une existence tumultueuse et romanesque.

Ce fut, d'abord, la magnifique aventure espagnole. Dans le sillage des premiers explorateurs se rua une foule de *conquistadores* que la défaite arabe laissait sans activité et qui, suivant le mot de Las Casas, avaient « le crucifix à la main, mais au cœur le désir effréné de l'or. » Sur leur route se trouvaient des îles accessibles, accueillantes, de climat idyllique. Ils s'y établirent; puis, constatant qu'elles ne révélaient ni or, ni argent, ils les dédaignèrent pour se vouer à la découverte et à la conquête du continent américain.

Dans cette ruée vers l'or, seules les terres continentales acquirent de l'importance. Les Antilles, rapidement subjuguées, furent délaissées. Elles ne servirent bientôt plus que d'escales sur la route vers le nouveau monde. Encore, dans leur effort démesuré, les Espagnols furent-ils obligés d'abandonner les petites Antilles et de n'y établir que des postes peu importants.

1. V. DEMANGEON : *L'Empire britannique*, p. 32. Paris, Colin, 1923.

Pendant plus d'un siècle, les Espagnols furent seuls à posséder les Antilles. En droit, ils justifiaient, leur monopole en se basant sur les bulles papales et le traité de Tordesillas qui les avait investis de la souveraineté des terres situées en deça des Moluques. En fait, ils l'affirmaient autant par la puissance de leur flotte que par les privilèges que leur conféraient la découverte, la conquête et l'occupation. Maîtres des mers, les Espagnols étaient maîtres, également, des terres exotiques. Aussi longtemps que se maintiendrait leur monopole maritime devait subsister leur monopole colonial. En vérité, jusqu'en 1580, rien ne parut menacer la puissance espagnole. Son ennemi le plus redoutable, l'Angleterre, est déchiré par les dissensions religieuses. Sur le continent, l'opiniâtre Albion a perdu Calais, son dernier appui, Calais qui lui assurait la domination de la Mer du Nord, comme Gibraltar devait lui assurer la domination de la Méditerranée.

C'est, pourtant, en cette heure critique que s'annonce la menace anglaise. Entraînés par les audacieux marins de Plymouth et de Bristol, les corsaires anglais vont harceler les marins espagnols jusque sur leurs côtes. En 1587, Hawkins pousse l'audace jusqu'à incendier la flotte espagnole en rade de Cadix. Il appelait cela plaisamment: « Tirer la barbe au roi d'Espagne, *to pull the King of Spain's beard.* »

En 1580, Drake, lieutenant et cousin de Hawkins, avait déjà accompli un exploit dont la renommée avait retenti aux quatre coins du monde. Sur sa « Biche d'or », sa *Golden Hind*, Drake cingle à travers l'immensité océanique et fond, comme un gerfaut, sur les riches cités d'Amérique. Partout il rançonne et pille. Le butin est miraculeux. A Valparaiso, 400 livres d'or en barres et l'orfèvrerie de la cathédrale; à Tarapaca, une cargaison de lingots d'argent évalués à un

demi-million de ducats; à Araca, cinquante barres d'argent. Son apparition est si soudaine, si inattendue dans les mers du Sud, qu'il vainct sans coup férir. Les Espagnols, incapables de résister à ses attaques rapides, sont à sa merci.

Pourtant, il manque encore à Drake un succès triomphal. Chaque année, il le sait, un galion, le fameux *navio de oro*, porte vers Panama les richesses du Pérou. Rien ne protège ce bateau lourdement chargé. Drake s'en empare sans peine et emplit les carènes de son navire des trésors espagnols. Après un tel exploit, Drake, gentilhomme de fortune, est anobli. Ne l'avait-il pas mérité ¹ ?

Rien n'est plus cher aux Anglo-Saxons que le souvenir de ces luttes maritimes, que la mémoire de ces hardis aventuriers qui sapèrent la puissance coloniale de l'Espagne et préparèrent la dispersion britannique à travers le monde, la *diaspora* du peuple élu. Rien, pour eux, n'est plus romanesque aussi. Et depuis des années, des romanciers, dont les plus célèbres sont Robert-Louis Stevenson et Joseph Conrad, ont imaginé mille prouesses dont les pirates des mers américaines sont les héros. Pourtant, pour retracer leur vie et leurs exploits, les documents sont peu nombreux et l'on doit se contenter, pour narrer leur héroïque et meurtrière histoire, pleine d'une ivresse d'or et de sang, des seuls récits attachants du Hollandais Œxmelin, un des compagnons de sir Henry Morgan.

Sous le coup de tels assauts, les colonies espagnoles d'Amérique résistent avec peine. Sur ces entrefaites, l'invincible Armada périt lamentablement et la flotte espagnole ne peut se relever de ce désastre. Les colonies espagnoles

1. L. HENNEBICQ, *Genèse de l'impérialisme anglais*, p. 73-75, Paris, Alcan, 1913.

d'Amérique semblent à la merci des vainqueurs. De fait, l'Armada vaincue, les marins du Devon, entraînant toutes les flottes anglaises, cinglent en force vers les rivages américains et les îles des tropiques. De ces terres convoitées, les plus menacées sont les Antilles, délaissées par les Espagnols. Imitant l'exemple des vaincus, les vainqueurs tentent de s'en emparer pour en faire des points d'appui en vue de conquêtes ultérieures. Dans les petites Antilles, l'entreprise est aisée. Les Espagnols n'y sont nulle part, même à Trinidad, établis en force : il est facile de les supplanter. Dans les grandes Antilles, les Espagnols se défendent avec plus d'opiniâtreté et de succès. Au surplus, les capitaines généraux espagnols ont entouré la Havane, Santiago de Cuba, Saint-Domingue et San Juan de Porto-Rico de remparts admirables, chefs-d'œuvre de castramétation.

Peu de terres ont connu la ruée que subirent les Antilles, Jaloux des succès anglais, les marins européens se lancent, à la fin du xvi^e siècle, dans le sillage des conquistadors espagnols à la conquête des fabuleux métaux que le Mexique et le Pérou mûrissaient dans leurs mines lointaines. L'exemple anglais est partout suivi. L'Europe entière s'acharne, dans les mers tropicales, contre la puissance espagnole qui domine un immense empire et détient des richesses incalculables. C'est une guerre sainte que de porter la guerre sur les côtes espagnoles. Les Espagnols monopolisent les richesses du nouveau monde : un tel monopole est odieux. A ces considérations mercantiles s'ajoutent les haines religieuses et dynastiques. Plus tard intervient le désir d'ouvrir au commerce anglais et hollandais les colonies de l'Amérique espagnole. D'où le « vaisseau permission » et les multiples marchandages diplomatiques dont il fut l'occasion.

Pendant la guerre sainte, tout est permis. Il est louable d'être corsaire. Sir Henry Morgan, sir Francis Drake, sir Walter Raleigh furent-ils autre chose? On les comble d'honneurs et de dignités. Couler les galions du Roi très chrétien est une œuvre pie; s'en emparer est une œuvre d'éclat. De là cette multitude de pirates, corsaires, contrebandiers, boucaniers, gentilshommes de fortune qui s'établissent à Port-Royal, à Saint-Thomas, à Curaçao, aux Bahamas et ailleurs, pour y exercer leur fructueux trafic. La haine de l'Espagne valait à ces audacieux forbans de constants appuis avoués ou tacites.

Cependant, l'Europe, incapable de s'emparer des grandes Antilles et d'entamer les possessions espagnoles du continent américain, délaisse les Antilles. Son désir des Indes s'exerce non plus à l'Occident, mais à l'Orient, où la proie paraît plus riche et plus accessible. On suit alors l'exemple des Portugais et des Hollandais, qui, à la suite de Vasco de Gama, ont voué leurs initiatives et leurs audaces à l'exploitation des Indes Occidentales. Malgré l'obstacle de l'Islam, on se dispute les Moluques, les marchés hindous et chinois, comme on s'était rué sur l'Amérique. Ce fut une nouvelle lutte coloniale, où s'exacerbèrent les rivalités des puissances européennes, avec la même compétition prolongée et acharnée que dans les Antilles. Aux Indes Orientales, comme aux Indes Occidentales, il y eut des Français, des Anglais, des Hollandais. Ce ne fut pas cette fois, l'Espagne que l'on dépouilla, mais le Portugal, qui, par une même bulle et un même traité, avait reçu en partage, du pape Alexandre VI, l'hémisphère oriental, alors que l'Espagne recevait l'hémisphère occidental. Là, aussi, il y eut des Belges, des Danois et des Suédois qui possédèrent des comptoirs sur les côtes de l'Inde.

Les Antilles, pourtant, ne furent pas abandonnées. Mais on cessa de voir en elles la condition nécessaire pour que se réalise le rêve de la possession de l'or. On leur attribua, enfin, leur valeur exacte, qui était déjà très considérable. A la base des entreprises coloniales d'Amérique, il y eut à l'origine le désir de la conquête de l'or. Bientôt, quand cette illusoire ambition eut disparu, naquit le désir d'acquérir les produits précieux que possèdent, seules, les régions tropicales. Il s'agissait de ravir aux Vénitiens, aux Génois et aux Amalfites leur monopole séculaire du trafic des épices. Il s'agissait aussi de vendre à l'Europe tous ces produits tropicaux, dont elle avait grand besoin : le sucre, le café, le tabac, le cacao, le rhum, l'indigo, le coton.

La colonisation, bientôt, devint donc agricole avant tout. Les Anglais, parmi les premiers, s'en rendirent compte. Leur premier « Colonial Office » s'intitule avec raison le *Board of Trade and Plantations*. En Virginie et au Maryland, ils cultivent le tabac. Aux Carolines et Géorgie, le sucre et le coton. Mais c'est aux Antilles surtout que leur effort est le plus considérable et le plus fructueux.

Elisée Reclus l'a noté avec raison, les Indes Occidentales, les Antilles ont sur les autres colonies tropicales cet immense avantage d'être salubres et habitables aux Européens. C'est le type parfait de la colonie de peuplement, située sous les Tropiques. Les établissements y sont possibles, ce qui est infiniment rare. Cette constatation acquiert toute son importance quand on compare ces îles fortunées aux colonies d'Afrique situées sous la même latitude : les différences, à tous points de vue, sont frappantes.

Beaucoup d'Anglais et de Français s'établirent donc aux Antilles comme planteurs. Pour suppléer à la déficience de la main-d'œuvre indigène, ils importèrent de la côte

de Guinée des milliers de nègres. Ce fut la traite, le « commerce du bois d'ébène » avec toute son horreur. Hawkins s'y distingua pendant de longues années. En 1656, la Barbade était peuplée de 25.000 blancs et de plus de 35.000 nègres. En 1775, la Jamaïque était habitée par 210.000 habitants, dont 192.000 esclaves. La politique de Las Casas avait échoué et, quand le privilège de l'« Asiento » fut aboli, il était trop tard.

Pendant longtemps, le commerce britannique ne connut pas de source de richesse plus importante que les Antilles. De la mer des Caraïbes, un flot de marchandises s'écoulait vers la Grande-Bretagne. Les autres puissances participaient à cette prospérité prodigieuse en proportion de leur force, de leur ténacité et de leur initiative. Ce fut l'âge d'or des Antilles.

Le déclin vint, après deux siècles d'une exploitation intensive et fructueuse. La découverte du sucre de betterave, pendant le blocus continental, acheva la ruine des Antilles. Le libéralisme manchesterien, qui abolissait le privilège colonial, consacra la décadence. En dépit de tous les efforts, l'Insulinde américaine végéta pendant tout le XIX^e siècle.

Aujourd'hui, les Antilles renaissent. Tout proches, les Etats-Unis, parvenus à l'adolescence, constituent un immense marché qui consomme et utilise les produits des tropiques. Il faut à cet immense pays très peuplé, comme jadis à l'Europe, du sucre, du tabac, des fruits tropicaux, du bitume, du cacao, des textiles, des oléagineux, des épices. Or tout cela, les Antilles le produisent avec une incomparable fécondité. D'autre part, l'industrialisation intensive des Etats-Unis crée à la politique américaine le souci d'ouvrir à ses producteurs de vastes marchés exotiques. Comment ne pas être attiré par les peuples riches et dépourvus

qui bordent la mer des Antilles? Ces marchés sont proches et pourront valoir un jour, pour les Etats-Unis, l'Inde et la Chine.

Aujourd'hui, les Antilles ont donc une signification décisive pour les Etats-Unis. Ce ne sont pas seulement des terres opulentes, riches de tous les produits des tropiques. Ce sont également de vastes et fructueux marchés. Ce sont aussi des bases essentielles pour la conquête économique du vaste hinterland de l'Amérique latine.

Ainsi, au xx^e siècle, les Américains, attirés par les Antilles, adoptent peu à peu la conception qu'en avaient les marins et les colons européens à l'époque du *Spanish Main* et de la lutte acharnée contre la puissance espagnole. Ce n'est plus l'or qu'il faut conquérir, ce ne sont pas seulement les produits coloniaux qu'il faut s'assurer. Ce qu'il faut, avant tout, c'est obtenir, comme jadis, un nouveau « vaisseau permission ». En d'autres mots, les Etats-Unis doivent étendre leur hégémonie sur la mer des Caraïbes pour pouvoir, à l'aide de cette base, dominer les admirables marchés de l'Amérique espagnole.

Malgré les siècles, les problèmes restent donc semblables, sinon identiques. Seuls les acteurs changent. Il faut toujours des produits tropicaux, et la rivalité pour la possession des terres prédestinées qui les détiennent est toujours aussi âpre qu'il y a trois siècles. Il faut s'ouvrir des terres vierges, et ce sont toujours, comme jadis, les pays peu développés de l'Amérique que l'on propose comme débouchés et comme source de matière première.

IV. — LA MÉDITERRANÉE AMÉRICAINE

Comme l'Europe, l'Amérique peut s'enorgueillir de posséder une Méditerranée. Le golfe du Mexique et la Mer des Antilles constituent, en effet, une admirable mer intérieure, semblable au vaste lac maritime qui baigne l'Europe, l'Asie et l'Afrique, semblable aussi aux Méditerranées asiatiques : la mer de Chine et la mer de Java.

Entre la Méditerranée européenne et la Méditerranée américaine, les comparaisons sont pertinentes, les rapprochements nombreux. A ne considérer que la carte du monde, les ressemblances entre les mers intérieures du vieux et de l'ancien monde sautent aux yeux.

Placées à une latitude à peu près semblable, les deux mers intérieures doivent au climat des caractères analogues. Là croissent, en Europe et en Amérique, les arbres exotiques; là poussent les plantes rares et précieuses; là murissent les fruits savoureux. Pour les peuples actifs qui peuplent les pays septentrionaux de l'Europe et de l'Amérique, les rivages des Méditerranées évoquent la douceur miraculeuse du paradis terrestre, la nonchalante insouciance de l'Eden. Grâce à la mer des Antilles, l'Amérique possède, comme l'Europe, une Riviera où vont en foule, quand soufflent les *blizzards*, les gens fortunés de New-York et de Chicago, par les *Florida Limited* qui ressemblent étrangement aux « trains bleus ». Comme en Europe, il est possible de distinguer entre les deux Rivières. Outre Atlantique, la *Riviera di Levante*, ce sont les régions enchanteresses des Bermudes et des Bahamas. Quant à la Floride, elle possède, grâce à Miami et à Palm Beach, une Côte d'azur, une *Riviera di*

Ponente, qui n'a rien à envier, la prohibition exceptée, aux villégiatures européennes.

Comme les Européens dans leur Méditerranée, les Américains vont aussi chercher sur les bords de leur mer intérieure le berceau de leur histoire. Pour les uns et pour les autres, la civilisation, la lumière est venue de l'Orient, mais elle s'est posée d'abord sur les rivages fleuris et parfumés des mers intérieures que possèdent les deux mondes. Pour retrouver les origines de l'histoire et les monuments du passé, c'est vers des flots semblables, de part et d'autre de l'Atlantique, qu'il faut aller.

Le passé des deux Méditerranées, avec leurs invasions multiples venues de l'Orient, confirme cette comparaison. Comme il en fut pour la Méditerranée, une rive entière de la Méditerranée américaine fut pendant longtemps fermée au commerce et aux incursions des autres peuples : c'est le fameux *Spanish Main*, le rivage espagnol du continent Américain contre lequel échouèrent toutes les entreprises des corsaires et des pirates. On songe aux ports islamiques où, pendant des siècles, les peuples chrétiens n'eurent qu'un accès précaire. Les ports espagnols, sur la mer des Antilles, étaient fermés comme ces échelles du Levant, où les Vénitiens pouvaient seuls trafiquer.

Si la Méditerranée européenne eut ses pirates levantins et barbaresques, la Méditerranée américaine fut, elle aussi, infestée par des pirates innombrables, flibustiers, boucaniers, corsaires, gentilshommes de fortune, marins de sac et de corde. Dans la mer américaine, Port-Royal à la Jamaïque, Saint-Thomas et Curaçao furent des repaires aussi redoutables que Tripoli de Barbarie, Tunis et Saint-Jean-d'Acre.

Le dessin géographique des deux mers permet de surpre-

nants rapprochements. Comme la Méditerranée européenne, la Méditerranée américaine comporte deux bassins : le Golfe de Mexique et la mer des Antilles. Italie et Tunisie d'Amérique, la Floride et la presqu'île de Yucatan divisent la mer intérieure comme la Méditerranée. Là aussi se trouve une sentinelle vigilante qui est britannique : c'est la Jamaïque, dont la rade de Kingston peut jouer un rôle semblable à La Valette, dans l'île de Malte.

De même, les deux accès extrêmes des deux Méditerranées ont des similitudes inverses. Si la Méditerranée européenne est commandée, d'une part, par Gibraltar, et, de l'autre, par le canal de Suez, la Méditerranée américaine débouche dans le Pacifique par un canal, le canal de Panama. A l'autre extrémité se trouve, semblablement, une position stratégique remarquable comme l'*Old Gib* : c'est l'île de Saint-Thomas, l'une des îles des Vierges, au nord des Caraïbes. Mais ici ce ne sont plus les Britanniques qui se sont emparés des clés de la nouvelle Méditerranée. Ce sont les Américains.

Les Américains semblent, en effet, renouveler dans la mer des Antilles l'exemple britannique. En Europe, les Anglais sont parvenus, au cours des siècles, à faire de la Méditerranée un véritable lac anglais. Ils en détiennent les clés et les accès. Suez est à eux comme Gibraltar. Plus loin, couvrant la route des Indes, se trouvent d'une part Port-Soudan, Suakim, Perim et Aden, où flottent l'*Union Jack*, et, d'autre part, le Portugal où Methuen, le premier, fit régner les volontés anglaises. A l'intérieur de la Méditerranée, il n'est pas d'île ou d'archipel qui n'ait suscité les convoitises britanniques : au XVIII^e siècle, les Baléares et la Corse, au XIX^e siècle, les îles Ioniennes. Aujourd'hui encore, ils en contrôlent les principales routes maritimes,

grâce à Malte, dont ils ont fait un arsenal inexpugnable, et à Chypre.

Bons élèves de l'Angleterre, les Etats-Unis ont fait, selon le vœu de Monroë, un lac américain de la Méditerranée américaine. En trente ans, ils sont parvenus, non seulement à acquérir la disposition des accès principaux de la mer des Antilles et du Golfe du Mexique, mais aussi à dominer ces mers économiquement, politiquement, financièrement, stratégiquement même. Déjà, leurs ambitions se portent vers de nouvelles et précieuses bases navales qui compléteraient un vaste système de dépôts charbonniers et pétroliers. Et ils possèdent, à Cuba, Guantanamo, San Juan de Porto-Rico, Saint Thomas, l'admirable lac de Gatun, sur le canal de Panama, et des bases possibles sur les rivages du Nicaragua.

En vérité, quand on contemple la carte du monde, il semble que l'impérialisme américain veuille se modeler sur l'impérialisme britannique, dans ses buts lointains aussi bien que dans ses buts rapprochés.

Quelle est, en effet, la réalisation grandiose de l'impérialisme britannique? C'est la domination de l'Océan Indien, des terres qu'il baigne et des accès à cette mer impériale. Voyez le visage de l'univers. Toutes les terres, qui, du Cap à Singapour, limitent l'Océan Indien, sont britanniques, elles sont britanniques jusqu'aux plateaux et aux déserts continentaux qui les dominent en Asie aussi bien qu'en Afrique. Les accès, les Britanniques les détiennent tous solidement, grâce à la maîtrise de la Méditerranée, grâce aussi, vers l'Extrême Orient, à Penang, Singapour et Hong-Kong.

Voyez, d'autre part, les ambitions américaines. De même que le but essentiel de l'effort britannique est la maîtrise

de l'Inde, le désir suprême des Etats-Unis est de dominer le vieux marché chinois, avec ses richesses insoupçonnées et ses possibilités fabuleuses. Le Cathay a conservé tout son prestige et tout son attrait, surtout aux Etats-Unis. Pour atteindre ce but lointain, les Américains n'ont rien négligé. La domination des routes qui sillonnent l'Océan Pacifique est nécessaire, la possession de ses accès indispensables. Il suffit d'oser pour réussir. Et les Etats-Unis se sont attaqué audacieusement, en Extrême Orient comme dans les Antilles, à la plus ancienne des puissances coloniales de l'Europe, à l'Espagne et l'ont dépouillée des terres que lui avait laissées, deux siècles auparavant, l'Angleterre.

Grâce au traité de Paris de 1898, les Etats-Unis parvinrent ainsi à s'établir dans le Pacifique, aux îles Hawaï, aux Samoa, à Guam, aux îles Midway et Wake et à conquérir l'archipel Philippin. Désormais, ils ont, sur la route de la Chine, des escales et des points d'appui précieux où, premiers jalons d'une conquête ultérieure, ils ont accroché un cable transocéanique.

Plus tard, pour la défense éventuelle de ces nouvelles possessions, une nouvelle flotte fut créée : la flotte asiatique, qui complète aujourd'hui les flottes du Pacifique et de l'Atlantique. Dès lors, les anciennes bases de la flotte du Pacifique, Bremerton, au fond du Puget Sound, et Hunter Point non loin de San-Francisco, ne suffirent plus. On y ajouta Pearl-Harbour aux îles Hawaï, Pago-Pago, aux Samoa, Apia, dans l'île de Guam. Quant aux Philippines, elles devinrent une base admirable dans l'Extrême-Orient, aux confins de la mer de Chine, à distance presque égale de Yokohama, de Singapour et de Batavia. Manille se trouve situé au fond d'une immense baie qui développe plus de

120 milles de pourtour, à l'abri des tempêtes et des typhons. Un rocher, admirablement armé, le rocher de Corregidor — « le Gibraltar de l'Extrême Orient », — barre le goulet et défend l'entrée de la baie au fond de laquelle Cavite, ainsi que Olongapo, constitue un point d'escale inappréciable pour la flotte américaine.

Grâce à la poussée impérialiste de 1898, à laquelle, plus que tout autre, travailla Roosevelt, les Etats-Unis détiennent donc des positions stratégiques et économiques de premier ordre à la fois dans la mer des Antilles et dans l'Océan Pacifique. Qui ne voit, dès lors, la ressemblance flagrante qui existe, sur la carte du monde, entre l'impérialisme britannique et l'expansion des Etats-Unis?

Premier dessein que réalisent les deux puissances : domination d'une Méditerranée; dessein plus lointain et plus ambitieux : conquête d'un océan qui s'ouvre sur une terre vaste, riche et presque vierge. Entre ces deux éléments maritimes un canal, dont la possession et la défense dominent toute la politique extérieure des deux puissances. Et le long des routes maritimes qui unissent les positions stratégiques, les centres nerveux de ces possessions exotiques, des stations navales puissantes, des bases inexpugnables, des dépôts de munitions et de combustible.

Impérialisme britannique, puissance américaine, telles sont donc bien aujourd'hui les deux forces rivales qui dominent le monde, plus encore par leurs ressemblances rivales que par leurs contrastes. Du point de vue géographique et stratégique, les points de comparaison sont multiples et convaincants. Il en est de même au point de vue économique, domaine dans lequel la rivalité mondiale est avant tout anglo-américaine. Ce ne sont plus seulement Londres et New-York qui rivalisent pour la suprématie

financière, ce sont deux puissances économiques qui veulent l'élimination de l'adversaire. N'en est-il pas ainsi pour le caoutchouc, où le conflit reste aigu depuis le fameux *Stevenson scheme*? Le coton, qui met aux prises l'Égypte et la Louisiane, les Indes et l'Alabama? Le charbon gallois, luttant contre la houille de Pensylvanie? Le conflit pétrolier, enfin, pour lequel s'affrontent la *Standard Oil* et la *Royal Dutch*?

On pourrait, à cet égard, et à d'autres, multiplier les exemples topiques. Au cours du long voyage, qui va nous mener à travers la Méditerranée Américaine, des aspects nouveaux de cette rivalité mondiale apparaîtront, qui montreront, d'une part, un empire déjà vieux, ayant perdu ses exubérances de jadis, enrichi de précieuses traditions, plein de sagesse et d'expérience, qui peut mettre au service de colonies délaissées des ressources considérables et des initiatives courageuses; de l'autre, un peuple gonflé d'ambitions, de force rude, audacieux, entreprenant, sans scepticisme et qui croit ingénument à la bonté essentielle de sa civilisation.

Tel est le conflit mondial, conflit latent et non armé, dont la Méditerranée Américaine est le théâtre. Rivalité formidable qui, semblable au conflit gigantesque des guerres puniques sur les bords de la Méditerranée européenne, met aux prises, aujourd'hui comme jadis, les Empires les plus puissants et les plus riches de l'Univers. L'issue de cet antagonisme reste indécise. Qui sera Rome? Qui sera Carthage? John Bull ou l'oncle Sam?

II

LA GUIRLANDE DES CARAIBES

I. — UN MICROCOSME COLONIAL

Ne vous avisez pas, dans un pays anglo-saxon, de parler des Antilles : on ne vous comprendrait pas. Pour les Anglais et les Américains, la mer des Antilles, c'est la mer des Caraïbes (*Caribbean Sea*) et les Antilles, ce sont les Indes Occidentales (*the West Indies*).

Avant la venue de Colomb et la conquête européenne, l'archipel des Antilles était, en effet, habité par des Indiens de deux races différentes : les Arawacks et les Caraïbes. Les Arawacks peuplaient les grandes Antilles : Cuba, Haïti et Porto-Rico. De mœurs douces et hospitalières, ils ont presque complètement disparu aujourd'hui. Les Caraïbes, au contraire, étaient cruels, violents et audacieux. Ils se nourrissaient, paraît-il, de chair humaine et se sont opposés opiniâtrement à la domination européenne. Dans les petites Antilles qu'ils habitaient, leurs descendants n'ont pas encore complètement disparu : on en découvre quelques-uns parmi les mornes de Sainte-Lucie, autour des marigots de la Dominique. Mais ils sont fort peu nombreux.

Précédés aux Antilles par les Espagnols, les premiers colons anglais durent renoncer à la conquête des grandes Antilles inexpugnables et se contenter des petites Antilles

peuplées par les Caraïbes. Ils appliquèrent tout naturellement aux petites îles d'Amérique, où ils s'établirent, le nom de leurs habitants originaires et donnèrent à tout l'archipel américain le même nom. La permanence de quelques populations Caraïbes semble justifier aujourd'hui l'appellation de la mer des Antilles qui, pour les Anglo-Saxons, reste le théâtre de leurs premiers exploits exotiques : *the Caribbean Sea*.

C'est, dans les Antilles, en effet, qu'est née, il y a trois siècles, l'extraordinaire fortune coloniale de l'Angleterre. C'est dans ces mers que la puissance espagnole a connu ses premiers échecs; c'est sur ces rivages que l'*Union Jack* a flotté d'abord, que les flots de l'océan ont subi la domination britannique; c'est là aussi que l'Angleterre a vaincu la France et lui a enlevé ses importantes possessions d'Amérique. Comme Froude, toutes les âmes britanniques s'exaltent et s'enthousiasment au récit, au souvenir des exploits accomplis. Ecoutez-le : « Les Antilles, s'écrie-t-il, ce sont des bijoux précieux qu'il fallut arracher à l'Espagne et à la France par le sacrifice de milliers de vies anglaises. La mer des Caraïbes! Mais c'est là que Drake et Hawkins ont intercepté le fleuve d'or qui, de Panama, s'écoulait vers le trésor de Madrid. Sur ces flots, durant les siècles suivants, — nouvelle guerre de cent ans — la France et l'Angleterre ont lutté pour l'Empire des mers. Et l'Angleterre gagna! ¹ »

Rien ne montre mieux la ténacité des efforts anglais pour conquérir un empire insulaire en Amérique que les extraordinaires vicissitudes des îles d'Amérique. Le détail de leur histoire est d'une infinie complexité. Je n'en veux pour preuve que l'histoire de Tobago, aujourd'hui colonie bri-

1. *Oceana or England and her Colonies*, London, 1886.

tannique dépendant de Trinidad et où la légende place l'île fameuse de Robinson Crusoë.

Tobago fut découverte par Christophe Colomb, en 1498, au cours de son troisième voyage. Pendant un siècle, l'île vit dans une miraculeuse tranquillité. Puis arrive, au début du xvi^e siècle, un Anglais, sir Olive Leigh qui vient de découvrir la Barbade et en a fait une possession britannique. En 1628, le roi Charles I^{er} donne l'île en apanage à Lord Montgomery. Tentative de colonisation. Les Indiens Caraïbes parviennent à repousser les envahisseurs et à les rejeter à la mer. Même aventure advint à des Zélandais de Flessingue, qui s'établissent dans l'île, en 1634. Ils reviennent pourtant, suivis par des Ecossais. Puis, en 1641, Jacques, duc de Courlande, attiré par la renommée prodigieuse des Indes Occidentales, y envoie deux vaisseaux qui mouillent à Tobago. Après les Zélandais et les Ecossais, les Russes et les Lithuaniens débarquèrent. Conflits. Des guerres éclatent, dont l'histoire locale a conservé le souvenir cruel et le nom bizarre de *Fishilingo wars*, dû, sans doute, à l'origine zélandaise d'une grande partie des colons.

La lutte pour cette île de médiocre valeur dura des années. Successivement, les Anglais, les Hollandais, les Français, les Courlandais parvinrent à s'en emparer. Au cours de ces luttes acharnées, tous les indigènes périrent. En 1800, le débat n'était pas clos, malgré deux siècles de rivalités, puisque, cette année-là, les Français parvinrent à s'y établir, et que, — la chronique locale l'affirme, — « l'île vota pour Napoléon Bonaparte quand il devint Premier consul ». Et il en fut ainsi de la plupart des îles des Antilles.

Les succès anglais montrèrent à toute l'Europe que l'Amérique espagnole n'était pas inviolable. Aussitôt s'effondrèrent le prestige espagnol et l'illusoire protection du

traité de Tordésillas. Comme au *xix^e* siècle quand fut dépecée l'Afrique, toute l'Europe voulut au *xvii^e* siècle se partager l'Amérique. Ce fut un assaut, un hallali, une curée. Dans le sillage des conquistadors et des marins britanniques s'élançèrent toutes les flottes d'Europe. Dans tous les ports, l'exemple est bientôt suivi. Hawkins, Raleigh, Leigh, Somers, Morgan, Frobisher, Drake, Davis, Chancellor ont bientôt leurs émules. Et l'on assiste alors à la prise de possession des Antilles. Ce sont les marins flamands avec Van Hoorne, les Français avec Pierre l'Olonnois — venu des Sables-d'Olonne, — les Hollandais avec Oexmellin. Ce sont aussi les Chevaliers de Malte qui s'emparent de Sainte-Croix, les Danois qui s'installent à Saint-Thomas, les Courlandais qui s'établissent à Tobago, les Suédois qui colonisent Saint-Barthélemy et y créent le petit port de Gustavia. Jamais on ne vit dans les terres tropicales semblable rivalité.

A tous ces peuples d'Europe s'ajoutent d'autres apports ethniques. Grâce à Las Casas, l'« apôtre des Indiens », d'innombrables nègres ont été amenés pendant deux siècles d'Afrique aux Antilles. Ils y ont fait souche et dominent ethniquement dans la plupart des îles. Dans l'île de Haïti, ils sont même parvenus à constituer deux républiques nègres : l'une, de tradition et de culture françaises : la république de Haïti; l'autre, de langue et d'inspiration espagnoles : la république de Saint-Domingue. Le tableau des Antilles est plus coloré et plus complexe encore quand on y ajoute la colonie, assez importante, d'Hindous que les Anglais ont implantée à Trinidad, et les Chinois qui sont nombreux à la Havane et dans plusieurs îles, depuis que l'achèvement du canal de Panama a rendus disponibles des milliers de *coolies*.

A travers les âges, il y eut donc aux Antilles des hommes de toutes les nations. Si l'on voulait indiquer par des couleurs différentes les divers apports ethniques qui dominent et ont dominé les Antilles, on aurait le plus étrange kaléidoscope géographique qui se puisse imaginer, un véritable habit d'arlequin, une marqueterie politique comparable seulement aux cartes multicolores qui représentaient les Allemagnes avant leur unification politique.

Depuis un quart de siècle, la complexité des Antilles s'est accrue d'un élément nouveau. Ce sont les Etats-Unis. Ceux-ci, depuis la guerre de Cuba et le traité de Paris de 1898, ont pris dans la mer des Antilles une importance prépondérante. De diverses manières, les grandes Antilles sont toutes aujourd'hui tombées dans leur zone d'influence politique et économique.

La coexistence de tant d'éléments hétérogènes donne aux Antilles un intérêt tout particulier. Voici donc une série d'îles, dotées d'un climat, d'une structure physique semblables, produisant des richesses identiques, mais qui, par un sort providentiel, ont, au cours des siècles, été colonisées par les peuples les plus divers. Dans chacune de ces îles, chaque peuple a apporté son originalité, faisant ainsi des Antilles un véritable « microcosme colonial ». Nulle part dans le monde, de semblables conditions ne sont réunies. On a dit avec raison, il y a vingt ans, que la Belgique est une terre d'expériences sociales. On peut dire avec autant de raison que les Antilles sont une terre d'expériences coloniales.

Cette complexité présente des avantages énormes, car on peut ainsi étudier, dans un milieu semblable, les effets, les résultats des méthodes coloniales les plus diverses. Cela est si vrai que chaque île des Antilles, si proche pourtant

l'une de l'autre, a reçu profondément l'empreinte du peuple, qui l'a colonisé. Curaçao, notamment, « dont le nom signifie cœur », est vraiment une ville hollandaise transportée sous les tropiques. On songe à Veere, à un petit port de Zélande, illuminé par un soleil enchanteur. Fort-de-France, au contraire, capitale de cette île délicieuse, la Martinique, a l'aspect d'une petite ville du Midi de la France, la population noire exceptée. A la Barbade, vieille colonie britannique, une médiocre statue de Nelson domine, à Bridgetown, Trafalgar Square, exactement comme à Londres...

Indépendamment de ces formes apparentes de colonisation, l'influence de la métropole s'est profondément fait sentir dans chacune des îles des Antilles. Les méthodes commerciales, l'activité de la mère-patrie ont grandement influé sur la prospérité de chacune des îles. Si la Jamaïque jouit d'une certaine prospérité, elle le doit sans conteste au *West Indian Committee* de Londres. Quant à Willemstad, port de Curaçao, il serait mort aujourd'hui si les Hollandais n'y avaient établi un port franc. Il doit aussi une partie de sa prospérité à la participation prise par la *Bataafsche Petroleum Maatschappij* dans l'exploitation des gisements pétrolifères qui entourent la lagune de Maracaïbo.

Les nègres, qui peuplent toutes les îles des Antilles, eux aussi, ont été profondément transformés par les conquérants. C'est ainsi que à Cuba et à Saint-Domingue, la population de couleur a la nonchalance et l'optimisme castillans. A Curaçao, au contraire, les nègres ont toute la gravité, la lenteur d'allure des Hollandais. Quant aux nègres français, ils sont profondément Français. Leur attachement à la mère-patrie est exemplaire : plus de deux mille Martiniquais sont morts sur les champs de bataille. De même, en

Haïti, malgré une indépendance séculaire, les caractéristiques françaises persistent.

A dégager de l'admirable complexité des Antilles les éléments essentiels, on constate que trois influences primordiales dominent ces terres que la destinée a placées à l'un des carrefours du monde. Elles correspondent aux trois vagues qui, semblables aux gigantesques raz-de-marée, que connaissent ces îles des tropiques, les ont submergées depuis quatre siècles. L'une est l'Espagne dont l'influence profonde subsiste dans toutes les terres où sa domination a pu s'affirmer. Là persévèrent les traditions espagnoles avec une vitalité aussi surprenante que les permanences françaises dans les îles conquises jadis par les marins de Normandie et de Saintonge. Il suffit pour s'en persuader de parcourir l'une des grandes Antilles, si durement soumises aujourd'hui aux influences américaines. Fait surprenant : il ne se produit entre les habitants d'origine espagnole et les nouveaux arrivés aucun mélange, aucune mixtion. Les « Espagnols » acceptent les bienfaits matériels que leur apportent les Etats-Unis, mais ils continuent à vivre strictement entre eux, à garder jalousement leurs mœurs et leur tradition, à se mêler le moins possible aux vainqueurs. Les Américains doivent avouer avec déception les médiocres progrès de l'anglais à Porto-Rico, où ils sont établis depuis un quart de siècle. Et il en est de même dans toutes les terres espagnoles que convoite l'Oncle Sam.

Succédant à l'Espagne, la Grande-Bretagne domina, un moment, la mer des Antilles. Absorbée par d'autres tâches, elle y a conservé une importance essentielle et les efforts du *West Indian Comiltee* de Londres ont été fructueux à plus d'un égard. Pourtant, en présence de la croissance des Etats-Unis, les progrès britanniques sont médiocres et la

Grande-Bretagne perd peu à peu la suprématie des Indes Occidentales : les colonies des Antilles sont si lointaines de la Métropole, si « excentriques », si éloignées du centre de ses préoccupations coloniales.

Heureusement, le Dominion du Canada est tout proche. Et, parvenu à l'adolescence, il a quelques prétentions à l'autonomie. Nul n'ignore, en effet, les tendances centrifuges du Canada, pays immense et riche. On sait quel fut le rôle magnifique des troupes canadiennes pendant la guerre ; on sait aussi que le gouvernement canadien, à l'exemple du gouvernement américain, a créé, vers la fin de la guerre, une marine marchande, qui concurrence la flotte de commerce britannique ; on sait, enfin, qu'en 1922, le Canada a invoqué l'importance exceptionnelle de ses relations avec les Etats-Unis pour demander des privilèges spéciaux. Une conférence réunit, à Ottawa, M. Mackenzie King, premier ministre du Canada, et Sir Auckland Geddes, ambassadeur britannique à Washington, et, le 2 novembre 1922, le Canada obtint le droit d'avoir à Washington un envoyé plénipotentiaire qui aurait le titre de Ministre ou de Haut-Commissaire et qui, dans le cadre de l'Empire britannique, réglerait les affaires américano-canadiennes, sans intervention du *Foreign-Office*.

Sans doute, cet accord n'a pas encore été mis à exécution. De ces faits résulte, néanmoins, que le Canada aspire à une certaine indépendance politique et économique. D'autre part, que la nation canadienne est attirée, comme tous les peuples adultes, par les régions tropicales, qui produisent du coton, du sucre, du cacao, des bananes. L'expansion américaine dans la mer des Antilles lui paraît un exemple fructueux. Pourquoi le Canada ne pourrait-il, à la faveur de la communauté d'allégeance politique, élargir

son influence dans les colonies britanniques des Antilles?

Pour réaliser ce dessein, peut-être encore mal précisé, mais certain, le Canada n'a négligé aucun soin. Dès 1911, une conférence mixte se réunissait à Ottawa pour établir entre les deux groupes de colonies un système de droits sur le sucre et sur certains produits tropicaux des Antilles britanniques. En retour, les Indes Occidentales accordaient une réduction de tarif sur la farine et divers articles du Canada. Depuis, des accords ont été élaborés qui semblent confier au Canada une certaine « zone d'influence », dans le cadre de l'Empire britannique, sur les îles anglaises des Antilles.

De ce dessein on trouve plus d'une preuve à la Jamaïque, Trinidad et autres lieux. C'est ainsi que, à Port-of-Spain, comme dans la plupart des ports des Antilles, de nombreuses banques canadiennes sont établies. C'est ainsi également que dans chaque ville importante se trouve un « Canadian High Commissioner » qui, au sein de l'Empire britannique, joue le rôle d'un agent consulaire canadien.

Comme le prétend M. Demangeon, dans la remarquable étude de géographie coloniale qu'il a consacrée à l'Empire britannique, « un empire canadien se prépare-t-il en Amérique, à l'intérieur de l'Empire britannique¹? » Ce serait une magistrale réponse anglaise aux croissantes ambitions des Etats-Unis dans la Méditerranée américaine, où ils prétendent remplacer les puissances abolies de l'Espagne et de la Grande-Bretagne.

1. DEMANGEON, *L'Empire Britannique*, p. 209, Paris, Colin, 1923,

II. — « LA PETITE ANGLETERRE »

La Jamaïque et Trinidad sont les plus importantes colonies britanniques des Antilles. Les autres possessions anglaises sont échelonnées le long du chapelet d'îles qui circonscrivent la Mer des Caraïbes à l'est. Ces colonies se distinguent en deux groupes distincts, séparés par des possessions françaises : la Martinique et la Guadeloupe. L'un, qui s'éparpille entre Porto-Rico et la Guadeloupe, forme les *Leeward Islands*; l'autre, les *Windward Islands*, répand sa poussière d'îles au sud de la Martinique. Ce sont les Cyclades et les Sporades de la Méditerranée américaine.

Cet ensemble de possessions forme un arc magnifique. Froude, qui avait de l'imagination, l'a appelé le « bouclier d'Achille ». Il y voyait, avec raison, la première menace anglaise à l'empire colonial espagnol, aux jours héroïques de la flibuste et des boucaniers d'Amérique. Et poursuivant cette noble comparaison, il donnait, à la Barbade, qui, solitaire, se détache, au milieu de l'océan, de cette rangée parfaite d'îles, le surnom de « talon d'Achille ».

La Barbade, Barbados, est, en effet, la plus orientale des Antilles. Intrépide, elle vient au-devant du voyageur arrivant d'Europe et s'éloigne, de plusieurs dizaines de milles, de la guirlande des Caraïbes. Barbados : pourquoi ce nom barbare? Les premiers Espagnols, qui l'abordèrent, trouvèrent à l'île nouvelle un aspect barbu, à cause de sa végétation exubérante. Ils la baptisèrent donc Barbados. Et les Anglais de sir Olive Leigh, qui s'y établirent en 1605, lui conservèrent cette appellation.

En dépit de son nom, Barbados est accueillante, comme toutes ces îles du soleil. Elle ne leur est, pourtant, pas com-

plètement semblable. Et son originalité lui a valu de s'appeler « la Petite Angleterre » (*Lille England*).

Que vous débarquiez en Grande-Bretagne en arrivant à Bridgetown, la capitale de l'île, il vous est impossible de l'imaginer. Et vous ne vous y trompez pas. Bridgetown est une ville coloniale des tropiques, semblable à toutes les autres, les villes espagnoles exceptées. Soleil, poussière, parfums, tout est identique. La rade ouverte est d'une magnifique ampleur et, dominant la ville, un clocher carré à créneaux, à la mode anglaise, vous rappelle, sans crainte d'erreur, que vous êtes en terre britannique.

Bientôt, pourtant, vous apprenez que la place principale de la ville s'appelle *Trafalgar-Square*. Là vous découvrez aussi, avec un peu de dépit, une horrible statue de Nelson, qui, vraiment, n'a rien fait pour mériter une aussi lamentable effigie, ni un tel châtiment. A l'instar de Londres? Eh oui! Les agents de police noirs affectent, eux-mêmes, la morgue impassible des policemen londoniens. Mais il n'y a pas à s'y tromper : Bridgetown ne ressemble à Londres que de très loin.

Trafalgar-Square : il manque Regent-Street, Charing-Cross; il manque ces immenses autobus rouges, qui font de la vitesse malgré l'encombrement. A Bridgetown, on a remplacé ces autobus par des « Fords », comme partout dans les Antilles, et par de gentils petits tramways traînés par des ânon qui ne feront jamais d'excès de vitesse.

Pourquoi s'affubler du titre de Petite-Angleterre quand on le mérite si peu? A cette question, les professeurs d'histoire coloniale vous répondront qu'avec les Bermudes, Barbados est la plus ancienne des colonies anglaises. Voici trois siècles et plus que les Britanniques y sont installés : ils n'ont jamais cessé, depuis, d'y dominer...

Ceci est évidemment un titre. D'autres ajouteront que Barbados doit à sa situation géographique un climat plus tempéré que celui des autres Antilles. Les pluies y sont fréquentes, comme à Londres, si le *fog* y est inconnu, et son état sanitaire est tel que Barbados est devenu un lieu de convalescence parfait. C'est ainsi que le frère de George Washington, Lawrence, vint y refaire sa santé, au milieu du XVIII^e siècle, après avoir servi sous l'amiral Rodney et collaboré à son attaque contre Carthagène des Indes, en 1742.

George Washington vint l'y voir. Aussi les Américains pieux vont-ils volontiers en pèlerinage à Barbados, seule terre étrangère qu'ait jamais foulée le héros de leur indépendance. Malgré cette cure, Lawrence Washington ne put se guérir. Il revint en Virginie et mourut dans la délicieuse propriété de Mount-Vernon, qui doit à la gloire de son frère une éclatante notoriété.

Dans la campagne de Barbados, on comprend mieux le surnom de l'île. Les collines médiocres et onduleuses sont balayées par la brise du large. L'air a quelque chose de vaporeux, d'humide, de moite, qui rappelle l'atmosphère anglaise. Les prairies ne sont plus jaunes et pelées, comme dans les îles voisines, mais vertes et grasses. Dans les lointains flotte une brume grise, bleue, qui estompe les couleurs et les contours. C'est vraiment le Kent ou le Devon, tels que les chante Tennyson.

Le paysage, aussi, a de plus molles ondulations que partout ailleurs aux Antilles. L'île est non de rochers bruts, mais d'origine madréporique. Entre les roseaux courent des ruisseaux. Des bungalows, dans la verdure, n'ont rien qui soit spécifiquement tropical. Sur un champ de courses, des cavaliers vêtus de blanc, centaures imprévus, jouent au polo, comme en Angleterre.

Ce qui empêche toute illusion, pourtant, ce sont les nègres qui peuplent et surpeuplent l'île. Les *minstrels* d'Outre-Manche ont le visage noirci; mais on en rencontre très peu dans la campagne anglaise. Or, les nègres pullulent à Barbados et en font, avec la Belgique, la Saxe et certaines régions de la Chine, la terre la plus peuplée qui soit au monde. Cette surpopulation a de fâcheux résultats. La misère est grande à Barbados, et l'*unemployment* y soulève d'aussi graves problèmes qu'en Angleterre. Le paupérisme y est presque sans remède et les médications sociales de sir Sidney Olivier, appliquées avec succès à la Jamaïque, n'ont eu aucun succès à Barbados.

Fidèles en cela à la politique de spécialisation des cultures qu'ils ont suivi à Trinidad et à la Jamaïque, les autorités britanniques se sont efforcées d'implanter la culture du coton à Barbados. Pendant plus d'un siècle, les Antilles furent, en effet, le plus grand producteur de coton du monde. Depuis, les Etats-Unis, l'Inde et l'Égypte se sont attribués les premières places et ont évincé les Indes Occidentales.

Vint « la famine du coton », dont souffrirent si cruellement les filatures du Lancashire. Les industriels de Manchester s'émurent et constituèrent, à l'initiative de sir Charles Maccara, l'Association internationale des manufacturiers de coton. Une autre association fut fondée, dont l'action fut aussi importante : c'est la *British Cotton Growing Association*. Elle prit l'initiative de promouvoir la culture du coton dans toutes les colonies britanniques, de manière à éviter, peu à peu, l'achat des cotons américains. Les efforts se portèrent, notamment, sur les Antilles et sur Barbados.

A Barbados, existent aujourd'hui plusieurs petites usines

où l'on procède à l'égrenage du coton. Des négresses silencieuses — par quel miracle? — y sont employées et paraissent consciencieuses. Les chiffres de la production d'une de ces usines accuse, en 1924, une exportation de 864 balles de 500 livres, principalement à destination de Liverpool. Ce chiffre est médiocre. Et ce n'est assurément pas la culture du coton qui parviendra à vaincre le paupérisme à Barbados et à enrayer les effets économiques de la surpopulation.

Avec le coton, une autre richesse de Barbados fut, jadis, le sucre. Comme les autres îles des Antilles, Barbados fournit pendant plus de deux siècles tout le sucre consommé par l'Europe et l'Amérique. Le sucre de canne des Antilles fut roi jusqu'au blocus continental qui assura, sur l'Europe et une partie du monde, la suprématie du sucre de betterave. Le déclin des Antilles vint vite et il fallut, à la fin du XIX^e siècle, le développement des Etats-Unis et leurs formidables besoins pour réhabiliter, à Cuba et à Porto-Rico, le sucre de canne.

Dans ce formidable essor du sucre des tropiques, Barbados eut une part très restreinte. La densité de sa population s'opposait à ce que l'on remplaçât le procédé désuet de fabrication du sucre moscouade par des procédés modernes : il fallait, en effet, fournir du travail à une population considérable. L'industrie sucrière pâtit de ces préoccupations sociales. Aucune grande usine, comme on en rencontre à Cuba, n'a été construite à Barbados. Toute l'industrie sucrière se résume à quelques moulins à vent.

Des moulins à vent? Parfaitement. Telle est la seule force motrice qui fut, pendant trois siècles, employée aux Antilles, avec le travail humain, pour le broyage des cannes à sucre. Souvent, au milieu de champs de cannes qui défer-

lent et ondulent jusqu'aux confins de l'horizon, un vieux moulin trapu se dresse, agitant ses grandes ailes aux quatre coins du ciel. On songe à la Hollande ou à la Flandre. Mais ici les moulins qui chantent ne servent ni à l'exhaure de l'eau, ni à la pulvérisation du blé. Non. On y fait, suivant des procédés séculaires, du sucre brun avec lequel on colore le tafia et dont les indigènes raffolent, quand, rarement, ils en peuvent acheter...

Car la population de la Barbade souffre, comme l'Angleterre, du chômage et de la misère. Sans doute est-ce à cause de cette pauvreté irrémédiable que les policiers de Barbados sont si nombreux; sans doute est-ce pour cela, aussi, qu'il y a tant de plongeurs dans le port de Bridgetown.

Ces plongeurs barbadiens sont d'une adresse étonnante. A l'arrivée d'un transatlantique, leurs pirogues innombrables entourent le steamer à se toucher. Elles sont toutes montées par des nègres. Parmi eux, quelques femmes qui ne sont pas les moins adroites. Du pont on leur jette des *cents* et des pièces de nickel. Aussitôt, c'est une plongée. A quatre, cinq, six, parfois davantage, ils se précipitent dans la mer. Remous. Des têtes reparassent. Un des plongeurs tient entre les doigts la pièce qui venait de disparaître, en tournoyant, dans les flots.

Pour récompenser cette adresse, les pièces pleuvent. Nouvelle disparition générale sous les eaux. Jamais une pièce ne se perd. Les nageurs, rentrent, au rouge crépuscule, le fond de leur pirogue semblable à une sèbille pleine. Et leur joie s'exhale en une ardente chanson.

Aujourd'hui, il y a plus de trois siècles que les Anglais règnent à la Barbade. Ils y sont les maîtres, les maîtres reconnus et incontestés, puisqu'ils n'entretiennent aucune garnison dans l'île. Point de régiment indigène non plus,

alors qu'à la Jamaïque stationnent toujours des troupes blanches et un bataillon de ce régiment des Indes Occidentales (*West-Indian Regiment*), qui se battit vaillamment aux Dardanelles et en Palestine et dont un bataillon tient garnison à Sierra-Leone, sur la côte occidentale de l'Afrique.

Cette colonie est donc incontestablement britannique. Les Anglais y sont les rois, des rois altiers et distants, mais bons et soucieux de la prospérité de leurs sujets. S'il y a tant de prisonniers, condamnés au *hard labour*, qui travaillent au port, sous la surveillance de policiers nonchalants, c'est que les nègres sont naturellement chapardeurs et querelleurs et que, sans doute, ils préfèrent aux affres de la faim et à la misère cette servitude bien nourrie.

Comparée à ses voisines, cette colonie anglaise a une incontestable originalité. L'ordre y est plus strict et plus rigide qu'à la Martinique; la propreté y est moins parfaite qu'à Curaçao. Par quoi se distingue-t-elle? Avant tout par l'importance que les Anglais y ont prise, par le souci qu'ils ont de leur confort, par la supériorité qu'ils affirment.

N'en est-il pas de même à Panama, à Balboa, où les Américains sont les maîtres? Assurément. L'une et l'autre colonisation, d'origine anglo-saxonne, ont bien des points communs. A leur base sont, avant tout, des buts économiques. Pour fin seconde, elles ont le souci d'assurer une vie ample, large et fastueuse à leurs nationaux qui acceptent de vivre aux colonies. Beaucoup est sacrifié à cette préoccupation. Combien n'y a-t-il pas d'Anglais qui vivent à la solde des gouvernements coloniaux? Et combien de vieux fonctionnaires retraités le gouvernement des Indes n'entretient-ils pas?

Ce qui diffère quelque peu, ce sont les formes apparentes

de ce confort. Les Américains auront des habitations plus neuves, des hôtels plus somptueux. Ils auront apporté aussi, des Etats-Unis, leurs traditionnels « ice-creams sodas », leurs clubs pour soldats et marins, leurs autos. Les Anglais des Antilles, au contraire, ont sacrifié davantage à la douceur du climat, au charme du pays. En ce sens, ils ont moins modernisé leur vie; mais ils lui ont, sans doute, donné plus de poésie.

A Nassau, à la Jamaïque, à Trinidad, à la Barbade, les Britanniques se sont bâti de confortables habitations, amples, vastes, spacieuses. Ils ont accommodé délicieusement le style des jardins anglais à la végétation tropicale. Aux murs s'accrochent des pampres verts, des fleurs éclatantes qui donnent une ombre nuancée de bleu, de jaune, de mauve. Le feuillage des palmiers agite l'air. Des parterres se dessinent entre des pierres chaulées. Tout y respire le bonheur et la sérénité.

L'imprévu d'une flânerie m'amena en dehors de Bridgetown. La plage y est d'or blanc et la mer, qui roule des flots inlassables, a cette couleur d'un vert intense que l'on croirait fait de poussière d'émeraude et de saphir et que l'on ne découvre que sur les côtes de corail. Quelques cocotiers répandent une ombre rousse. Entre les herbes coule un ruisseau. Son rire fait lever les oiseaux. Un battoir : des négresses, vêtues de blanc, lavent le linge, semblables à de lointaines Nausicaa. Entre les arbres, un fût de colonne se dresse, surmonté d'une croix de marbre. Sur le socle, une inscription : *Brandon's Beach*. C'est ici que sir Olive Leigh et les marins de l'*Olive Blossom* débarquèrent le 7 avril 1605. Il y a trois siècles et plus.

Bientôt, le soir tombe. De la terre montent des parfums qu'emporte la brise. Des chants de nègres lointains, mélan-

coliques et passionnés, vibrent dans l'air. Au ciel s'éveillent des étoiles qui clignotent de sommeil. L'obscurité est vite complète. Sur un ciel de velours brille la Croix-du-Sud.

III. — LES RICHESSES DE TRINIDAD

Rocketts of Ocean, so bright in your green,
 Bosomed on Paria's stormless breast,
 How many mem'ries of time that have been
 Linger around ye, sweet Isle of the West.

Where down the purple slope that slauts
 Across the hills, the sunways glance
 With hot stare through the cocoa-trees
 And wine-palms tent beside the seas,
 There Port-of-Spain, long leagues away,
 Glows in the mellow mist of the day.

Autant l'accueil de la Barbade est amène, autant Trinidad, colonie britannique, apparaît hostile au premier abord. La plus méridionale des Antilles, Trinidad est baignée dans les flots lourds et jaunes de l'Orénoque qui vient mourir là dans l'océan. Sans doute est-ce le trépas de ce grand fleuve orgueilleux qui remplit l'atmosphère de cette mélancolie prenante. Les conquistadors espagnols, aux heures fiévreuses de la conquête, donnèrent déjà au golfe de Paria, proche de Trinidad, le nom caractéristique de *Golfo Triste*, il y a quatre siècles...

Pourtant, Trinidad, quand on pénètre plus avant dans les terres, apparaît comme une île riche et fortunée, comparable à l'opulente Jamaïque, plus heureuse même puisqu'elle ignore les tremblements de terre et les cyclones, qui détruisent les villages, les récoltes et les navires et la dévastent parfois.

Capitale de cette île heureuse, Port-of-Spain a un aspect terne et gris. Sa rade immense, mais peu profonde, roule des

eaux calmes, jaunes, bourbeuses. La mer, qui a abandonné toute coquetterie, oublie d'y refaire sans cesse ses ondulations.

La ville n'est guère plus attrayante que Kingston, autre cité anglaise des tropiques. La poussière y est moins aveuglante sans doute; les maisons, moins neuves, n'y sont pas d'un blanc trop éblouissant; un tremblement de terre récent n'a pas converti les rues en chantiers. Mais les arbres des avenues et des parcs ne suffisent pas à lui donner du charme. Et l'on songe, avec quelque regret, à ces belles villes espagnoles, colorées et pittoresques, qui jalonnent les rivages de la mer des Caraïbes.

Le seul spectacle intéressant est le port. On y respire à pleins poumons l'air iodé du large. Une brise légère y balaye l'atmosphère étouffante. Sur les eaux glauques et moirées glissent des canots. Des hélices font de blancs plumages. Des nègres sont couchés sur leurs avirons et scandent leurs effort d'un chant plaintif et rude, qui a des accents de mélodie. Leur pirogue glisse sur les flots lourds. Plus loin, arborant l'*Union Jack*, majestueux et lent, vogue le canot de la police. Des goélands l'entourent d'un large essor. Les policiers noirs, de blanc vêtus, sont coiffés du canotier désuet, recouvert de toile à voile, que portaient les matelots de l'amiral Courbet.

Sur le quai, des négresses arborent orgueilleusement les madras chamarrés de couleurs éclatantes dont elles s'entourent la tête. La mode de Paris aurait-elle envahi les Antilles? Ces négresses coquettes non seulement ont des robes de teintes élégantes, mais elles se poudrent à frimas. Rien n'est plus curieux que ces visages rieurs et gris de farine ou de chaux. Et par un raffinement de suprême élégance, elles ont rougi cette poudre avec de la brique

pilée et s'en sont couvert les pommettes. Quant à leurs lèvres, elles ont jugé inutile d'y rien ajouter...

Ces négresses vendent, comme à Carthagène et à Panama, des *mochiles*, qui sont des sacs faits de baies rouges et noires, et des paniers. Des gosses turbulents et rieurs offrent des noix de coco.

Aux abords de Port-of-Spain se trouve le fameux jardin botanique, créé, il y a trois siècles, par sir Ralph Woodford et dont Trinidad est aussi fière que la Jamaïque des jardins de Castleton. Sir Francis Watt, son directeur, est parvenu à donner aux jardins de Port-of-Spain une valeur scientifique remarquable qui leur vaut, pour les Indes Occidentales, l'importance que les jardins de Singapour et de Buitenzorg, près de Batavia, ont pour les Indes Orientales.

Mais voici que, au détour de la route, surgit un homme en vêtements et turban blancs. Un Hindou? Oui, un Hindou. Trinidad en nourrit plusieurs dizaines de mille, et il suffit de visiter le village de Saint-James, non loin de Port-of-Spain, pour évoquer une partie de Ceylan transportée sur les rives américaines.

Depuis 1845, le gouvernement anglais a favorisé l'émigration à Trinidad d'un grand nombre d'Hindous. Ils y trouvent un climat doux, tempéré, un sol riche dont ils s'accommodent sans peine. Les salaires sont plus élevés qu'aux Indes et la vie plus agréable. Parmi les indolents nègres des Antilles, ils n'ont pas eu de peine, grâce à leur labeur assidu, à s'assurer une situation prospère. Les uns exercent de petits métiers, où ils déploient leur habileté professionnelle. Beaucoup ont reçu des concessions de terre de moins de cinq acres et n'ont pas tardé à en devenir propriétaire. Au lieu de retourner dans leur pays natal, ils se sont plu dans leur pays d'élection et s'y sont installés à demeure.

Dans la campagne, on rencontre un grand nombre d'Hindous. Flegmatiques, pieds nus, vêtus de blanc, leur parasol sous le bras, on les voit cheminer le long des champs de canne à sucre. D'autres y travaillent : c'est à eux que l'on doit ces cultures admirables, intensives qui rappellent le labeur parcellaire et minutieux des paysans flamands. Comparées aux cultures extensives de Cuba et de la Jamaïque, l'exemple des Hindous de Trinidad est vraiment curieux et instructif. Et l'on a, malgré soi, une vive admiration pour leur labeur méthodique et acharné.

Avec eux les Hindous ont apporté leurs lois et leurs coutumes. Inutile de demander à ce ravissant « Queen's Park Hôtel », qui a de si délicieux ombrages, du riz au curry : on vous le servira même malgré vous. Ils ont aussi apporté leur religion. Et c'est, en vérité, un spectacle imprévu et charmant, au milieu d'un village indigène ensoleillé, où les Hindous ont mis une activité blanche, polie et régulière, où les enfants eux-mêmes ont assourdi leurs cris, de rencontrer un petit temple avec son toit bulbeux et la lueur scintillante d'une lampe d'argent, dans le mystère de l'ombre.

Les Hindous ne sont pas le seul émerveillement de Trinidad. Cette terre est fertile en miracles et Raleigh, après Colomb, la déclarait prodigieuse. Prodigieuse? Sans doute, puisque, vous affirment les indigènes et les voyageurs, l'île a des huîtres qui vivent sur les arbres, des poissons qui chantent, des rivières de goudron, des lacs de bitume, des crabes qui se nourrissent de fruits et escaladent les troncs.

De toutes ces merveilles, celle qui attire le plus communément les voyageurs est le lac de bitume, le fameux *pitch lake*, non loin de la Bréa. Pour l'atteindre avant les rigueurs méridiennes, il faut quitter Port-of-Spain de grand

matin. L'air est vif encore et frais. Par le faubourg nègre qui s'éveille et relève, les yeux gros, ses persiennes, on atteint bientôt la campagne et la route blanche. Des champs de canne à sucre déploient leurs ondulations vertes et s'étendent jusqu'aux pieds des montagnes. Les villages succèdent aux villages, peuplés de négresses rieuses et de Hindous réservés. Port-of-Spain, Couva, Pointe-à-Pierre, San-Fernando : les divers conquérants ont laissé, comme vestige de leur conquête, ces noms de langue diverses...

La route longe le golfe de Paria. Au loin, enveloppés de brume, les côtes du Vénézuéla et le golfe Triste. Là s'engloutissent dans l'océan les flots embrasés de l'Orénoque. Un petit pont : c'est le Caroni qui chante sur ses roches moussues, parmi des maniocs, du tabac vert, du safran, des asphodèles. Puis, voici un village hindou : le sol se divise en petites terres et se pare d'un habit d'arlequin. Enfin, voici la Bréa, bourgade au nom espagnol, près de laquelle se trouve le lac de bitume.

En vérité, il n'a rien de bien étonnant, ce lac de bitume. En 1595, sir Walter Raleigh, pirate fameux, à la recherche de l'El Dorado, débarqua à Trinidad et s'empara de San-José, que les Espagnols avaient construit au centre de l'île pour mettre la ville à l'abri des attaques des flibustiers. Raleigh la mit à sac et découvrit alors, avec étonnement, le lac de bitume. Avec ce *piché*, — c'est le nom indigène, — il calfata ses navires et célébra en Angleterre cette île étonnante, où existent, notamment, des poissons qui chantent et des lacs de bitume.

A proximité de la mer s'étend le vaste dépôt bitumeux : plus de cinquante hectares entourés de collines. Des travailleurs de couleur sont répandus en groupes, à l'extrémité d'un petit Decauville. La chaleur est implacable : pas un

souffle de vent et le bitume noirâtre, ridé, est impitoyable sous les rayons du soleil. A grands coups de pioche et de pic, les travailleurs arrachent le bitume qui se détache par tranche, avec un glou-glou. L'eau, qui sourd du bitume, envahit bientôt le trou, une eau bourbeuse, lourde et grasse, où se jouent des arcs-en-ciel.

D'autres nègres chargent ces morceaux de bitume sur des wagonnets, qu'ils poussent au sommet de la colline. Là, un transporteur aérien est installé, qui emporte les wagonnets vers la mer. Une jetée en pilotis le prolonge jusqu'aux bateaux blancs, aux voiles carguées, qui y sont amarrés. Un coup brusque : le wagonnet est renversé et décharge son bitume dans les soutes. Un bruit mat, des grincements crispants de ferraille, un dé clic : un autre wagonnet. Le travail ne s'achèvera qu'au crépuscule.

Les voiliers de la Bréa ont tous pour port d'attache Baltimore et Galveston. Pourquoi? Parce que ce sont des Américains de Philadelphie qui exploitent le *pitch lake* découvert par Raleigh. Ce sont les Etats-Unis qui absorbent aussi le bitume de Trinidad. Et il a fallu une loi récente, de 1913, mettant des conditions rigoureuses à l'octroi de toute nouvelle concession à des étrangers, pour empêcher les Américains de contrôler les gisements pétroliers de l'île.

Pour rentrer à la Bréa, il faut traverser tout le lac de bitume. C'est, après le repas, l'heure de la sieste. Les travailleurs se vautrent parmi les juncs, les chardons, les euphorbes et les arnicas, qui croissent dans les interstices du bitume. Dans les fossés d'eau sale, des négrillons et de jeunes Hindous pataugent à demi-nus. L'ardeur du soleil ne leur enlève rien de leur vivacité.

Parmi les îles des Antilles, Trinidad jouit encore aujour-

d'hui d'une enviable prospérité qui la fait comparer, bien souvent, à la Jamaïque. Elle la doit à son pétrole et à son bitume; elle la doit à ses plantations de canne à sucre, pour lesquelles San-Francisco est le principal port d'exportation; elle la doit aussi au cacao.

Le cacao de Trinidad jouit, avec raison, d'une solide réputation, qui lui permet de rivaliser avec le cacao portugais de San-Thomé. Anglais, Américains, Canadiens se disputent les récoltes du cacao de Trinidad, de même qu'à la Jamaïque ils se disputent les bananes. Aussi rencontre-t-on partout de vastes plantations où mûrissent de beaux fruits bruns. La récolte venue, les fruits sont ouverts et les baies sont débarrassées de leur pulpe. Pour ce faire, les indigènes placent les baies sur des plateaux, des « boucans », et dansent, en chantant, sur les baies. Enfin, elles sont séchées au soleil et bientôt prêtes pour l'exportation.

Il est intéressant de constater les efforts considérables faits par la Grande-Bretagne pour sauver la prospérité de ses îles des Antilles. Le *West Indian Committee* de Londres a travaillé opiniâtement et obtenu, sans conteste, des résultats satisfaisants, puisque Trinidad et la Jamaïque prospèrent malgré la prépondérance du sucre de betterave et la ruine de la canne à sucre au début du XIX^e siècle. La Jamaïque trouve des ressources suffisantes dans la culture des bananes et Trinidad dans la production des baies de cacao.

Cette politique de spécialisation est intéressante. Elle témoigne de la netteté des vues anglaises en cette matière. Quand on compare la situation des colonies britanniques des Antilles à celles de Curaçao ou des colonies françaises, on est forcé de constater deux situations étrangement différentes. Les unes végètent, les autres prospèrent et

trouvent, dans les cultures nouvelles, spécialisées d'intéressants profits.

IV. — LA REINE DES CARAÏBES

Frappées par un destin semblable et cruel, la France et l'Angleterre ont dû abandonner naguère les superbes colonies qu'elles avaient fondées sur le continent américain. La révolte des *Insurgents* a privé la Grande-Bretagne des établissements prospères qui s'étendaient, à front de l'océan, du Maine à la Floride. La France, elle, a dû céder successivement les parties les plus opulentes d'un empire qui aurait uni la Louisiane à l'Acadie et compris les fécondes et immenses plaines du *Middle-West*.

Semblablement, la France et l'Angleterre ont conservé, au large des Amériques, des possessions insulaires qui surveillent, du large, le continent. Pour l'Empire Britannique, ce sont les Falklands, à l'extrême sud, et les Bermudes, en face de la Virginie, qu'unissent les possessions anglaises des Antilles. Vers l'Amérique, la France possède encore aujourd'hui deux antennes très semblables : au nord, Saint-Pierre et Miquelon ; sous les tropiques, la Guadeloupe, la Martinique et leurs dépendances.

Ces îles sont les trop rares vestiges du vaste empire que les Français s'étaient constitué, au xvii^e et au xviii^e siècle, dans les Antilles. Elles comprennent, outre la Martinique et la Guadeloupe, quelques petites îles : Saint-Martin que les Français partagent avec les Hollandais, la Désirade, Marie-Galante et l'île des Saints. En 1878, ces possessions ont été complétées par l'achat de la petite île suédoise de Saint-Barthélemy, avec son petit port de Gustavia. C'est tout, si l'on ne tient pas compte de la Guyane, relativement

proche de la Martinique, dont on a fait un nouveau Botany Bay.

Dans toutes les autres îles qui ont appartenu jadis à la France, bien peu, trop peu de son souvenir subsiste. Il n'y a guère que Haïti qui conserve un attachement profond à la langue et à la civilisation françaises. Dans les îles que l'Angleterre a conquises, le fait le plus frappant est la persistance des appellations françaises. Carriacou est le nom d'une des Grenadines. Pointe-à-Pierre et d'autres appellations de lieu subsistent à Trinidad. Quant aux Basses-Terres et aux Marigots, ils abondent dans ces possessions britanniques. Et dans l'île toute proche de Dominica, des montagnes d'une majesté incomparable s'appellent l'une : la Grande Soufrière; l'autre : le Morne Diablotin.

Comme l'Espagne, la France a subi dans la tumultueuse aventure des Antilles un cruel déclin maritime. Frappée d'un sort semblable à celui de l'invincible Armada, qui périt à cause des jalousies suscitées par les succès espagnols en Amérique, la flotte française connut, le 12 avril 1782, à la bataille des Saintes, un revers douloureux, qui unit dans le malheur la Hougue à Trafalgar. L'amiral Rodney, en cette journée tragique, défit complètement le comte de Grasse et coula sa flotte. Par cette défaite, la France perdit la maîtrise des mers d'Amérique et ses colonies furent investies de toutes parts, militairement et économiquement, par la rivalité britannique. Vingt ans plus tard, l'échec du général Leclerc à Haïti, vaincu par Toussaint l'Ouverture et les esclaves révoltés, consumma le déclin de la domination française aux Antilles.

Dé ce coup, les colonies françaises d'Amérique ne se sont pas relevées. Parmi les Antilles, jadis les plus riches terres du monde, aujourd'hui si déshéritées, la Jamaïque

et Trinidad conservent seules une certaine prospérité. L'une le doit au cacao et au bitume; l'autre au commerce des fruits tropicaux. Mais ce sont des exceptions. A Barbados, la situation est précaire. Elle n'est pas meilleure aux Antilles françaises, que déchirent, au surplus, les luttes politiques et les querelles électorales.

Quelle joie, pourtant, de découvrir la France en Amérique! L'accueil de Fort-de-France, déjà, est charmant. Au débarcadère des nègres vous attendent, les bras chargés de bouteilles qui doivent tenter les Américains. Ils parlent un patois chantant, le créole, dont le zézaiement rappelle l'affectation verbale des Merveilleuses et des Incroyables. Tout proche est un petit bassin, où des barques de pêche ont cargué leurs voiles blanches.

La ville s'ouvre sur les ombrages parfumés de la Savane, vaste place qui est le centre de la petite ville. Au milieu des arbres s'élève une statue en marbre blanc, qui n'est pas médiocre, de l'impératrice Joséphine, née, il y a cent soixante ans, à la Martinique. Et ce monument console un peu le voyageur des lamentables statues qu'il a rencontrées en Colombie, à la Jamaïque, à Barbados, partout ailleurs.

Tout autour de la Savane s'échappent des rues qui n'ont rien de tropical. On imagine une petite ville du Midi, au temps des canicules. Les maisons sont semblables, les noms des rues, eux-mêmes, évoquent une paisible sous-préfecture. On trouve : la rue Ernest Renan, la rue François Arago. N'est-on point dans le Var ou dans les Alpes-Maritimes?

Non, vraiment, car les habitants de teint clair sont rares, très rares. Partout, des négresses arborant des madras de couleur vive, leur fardeau sur la tête. Des négrillons, coiffés de vieux bonnets de police bleu-horizon, jouent avec des

cris. Un facteur noir fait la distribution, protégé par un casque colonial et vêtu de coutil beige. Des soldats de l'infanterie coloniale, en uniforme kakhi, se promènent et sont nègres ou mulâtres.

Tout ce peuple aimable et optimiste est incontestablement français. Il est élevé en français, il est de tradition française. Plus de deux mille Martiniquais sont morts sur les champs de bataille d'Europe. Ces nègres sont citoyens français et, de même que les nègres de Curaçao et de la Jamaïque se sont assimilés le flegme anglais ou la propreté et la lenteur d'allure hollandaises, les nègres martiniquais ont la démarche vive, le langage rapide et imagé des conquérants.

La Martinique est donc française, profondément française. Le restera-t-elle longtemps encore? Cette question ne laisse pas de préoccuper les Martiniquais. Dès 1923, M. Reed, sénateur du Missouri déposa sur le bureau du Sénat, à Washington, une motion invitant le Président des Etats-Unis à examiner si la cession des Antilles françaises et anglaises ne pourrait pas être envisagée pour la liquidation des dettes de guerre. Depuis lors, plusieurs membres du Congrès américain ont posé la question d'une manière pressante¹. Sans doute, il est toujours question dans ces projets américains des Antilles anglaises et des Antilles françaises. Mais chacun sait aux Etats-Unis que la souveraineté britannique ne peut être mise en discussion.

Restent les Antilles françaises. Deviendront-elles un jour possession américaine, comme les Antilles espagnoles et les Antilles danoises? Seront-elles vendues comme le canal de Panama le fut naguère? Subiront-elles le sort de

1. C'est ainsi que tout récemment, le 10 février 1927, M. Fish a présenté au Parlement américain une motion analogue.

la Louisiane? Questions graves et troublantes auxquelles nul ne veut en Amérique donner de réponse définitive.

Il est certain que les îles françaises d'Amérique souffriraient dans leur prospérité et dans leurs prédilections de l'hégémonie des Etats-Unis. L'industrie du rhum, qui est la seule importante dans les Antilles françaises, serait ruinée par le régime sec. Quant à la canne à sucre, elle ne pourrait guère supporter la concurrence de la production extensive de Cuba. La Martinique et la Guadeloupe en seraient alors réduites à végéter un peu comme la Barbade.

De plus, quel serait le sort politique des nègres français qui ont tous les droits civils et politiques? Malgré la guerre de Sécession, l'égalité politique des gens de couleur n'est encore qu'une fiction aux Etats-Unis. La réalité ne correspond nullement à la théorie. Nul n'ignore quelles vexations insupportables les nègres subissent dans les Etats du Sud¹. Les nègres français se contenteraient-ils de ce sort de Cendrillon au foyer de la Nation américaine?

Quant aux Etats-Unis, quel profit réel tireraient-ils de la possession de l'archipel français? Au point de vue économique, ce profit serait aléatoire et bien éloigné, car la Martinique, comme Curaçao et d'autres colonies des Antilles, coûte chaque année plusieurs millions au budget de la Métropole. Il est vrai que l'oncle Sam est riche. Mais il n'importe. Les dépenses, qui incomberaient aux Etats-Unis, seraient assurément considérables, car, avec leur souci scrupuleux de l'hygiène et de la propreté, les Américains voudraient apporter dans les îles françaises les bienfaits sanitaires dont ils ont doté Cuba, Panama, toutes les contrées où s'étend leur influence. D'autre part, l'outillage économique des Antilles françaises est loin d'être

1. V. F. SCHÖLL, *La question des noirs aux Etats-Unis*, Paris, Payot, 1923.

achevé. D'importantes dépenses sont nécessaires pour permettre leur mise en valeur méthodique et complète. Ports, chemins de fer, routes, tout cela est à créer, à entretenir, à refaire, à la Martinique aussi bien qu'à la Guadeloupe.

Enfin, l'acquisition par l'oncle Sam des terres françaises accentuerait une politique d'intervention qui s'oppose à toutes les traditions séculaires des Etats-Unis. Par essence, les Etats-Unis sont une puissance continentale. Pourquoi conquérir des îles isolées et lointaines ? Ils sont également un pays réservé, par principe, aux hommes de race blanche, a *white men's country*. Toute l'animosité de la majorité de l'opinion américaine contre les gens de couleur s'explique par cette préoccupation, le préjugé indiscutable de la supériorité du blanc. A quoi bon s'embarrasser de quelques milliers de nègres français, de langue et de formation étrangères, auxquels on ne pourra évidemment concéder un statut politique inférieur à celui qu'ils avaient sous le régime français ?

Tant d'excellentes raisons n'ont aux yeux de certains Américains, comme le sénateur Johnson, qu'une valeur restreinte. Pour eux, les Etats-Unis détiennent une civilisation nationale qui surpasse toutes celles des autres nations. C'est pour les Etats-Unis, devenus une puissance mondiale, une mission presque providentielle que d'apporter aux peuples inférieurs les lumières de l'organisation, de la discipline, de la paix américaines. Aucun raisonnement ne saurait prévaloir contre cette conviction pragmatique qui est à la base de l'expansion coloniale des Etats-Unis et qui inspire toute leur politique dans la mer des Antilles.

Faut-il dire toute la vérité ? Depuis que le canal de Panama est creusé, sa défense et sa protection sont devenus un des mobiles essentiels de la politique étrangère des Etats-

Unis. Toute leur activité dans la mer des Antilles s'inspire de cette préoccupation cardinale. C'est pour contrôler les accès du canal qu'ils ont pris une part prépondérante dans l'évolution de l'Amérique Centrale et de la Colombie. C'est pour assurer la défense éloignée du canal et la liaison entre les Etats-Unis et Panama qu'ils ont tourné leur attention vers les grandes Antilles. Aujourd'hui que sur ces grandes îles leur prépondérance est assurée, ils convoitent les petites îles qui peuvent tomber dans leur allégeance. Déjà, des efforts soutenus leur ont permis d'acquérir, en 1917, les Antilles danoises. Aujourd'hui s'offre l'occasion de tenter la conquête pacifique des Antilles françaises. Qui sait si demain, la Hollande, en conflit avec les Japonais en Malaisie, ne payeront pas l'appui américain de la cession de Curaçao et des Antilles Néerlandaises?

Dans toutes ces îles, convoitées par l'oncle Sam, se trouvent précisément des ports excellents qui peuvent constituer des bases navales inappréciables. Saint-Thomas, dans les Antilles danoises, possède le meilleur havre de la mer des Caraïbes où les refuges maritimes incomparables ne manquent cependant pas. Curaçao, conquis par les Hollandais, gens de mer, a un port abrité et admirablement choisi, où le mazout ne fera jamais défaut, grâce aux gisements voisins de Maracaïbo. Quant à Fort-de-France, ce pourrait être une base navale excellente et une station charbonnière aussi utile pour les escadres américaines que la rade de Castries, dans l'île de Sainte-Lucie, l'est pour les flottes britanniques.

Pour réaliser ce grand dessein, les Etats-Unis semblent n'avoir ménagé aucune peine. Déjà, ils ont acquis, en 1924, le câble français qui unit New-York aux Antilles. Cet achat aura-t-il dans la Méditerranée américaine la même impor-

tance que l'achèvement du grand câble transpacifique américain qui relie San-Francisco à Manille et à l'Extrême-Orient, en passant par l'île de Yap dont il fut tant question naguère ? Servira-t-il les intérêts de l'oncle Sam dans la même mesure que la possession des principaux cables du monde affirma l'hégémonie britannique ? L'avenir seul le dira.

Ce qui est certain, c'est que, sous le protectorat américain, les Antilles françaises ne pourraient que difficilement conserver leur originalité. A Haïti, sous l'égide financière des Etats-Unis, l'anglais supplante peu à peu le français. Mais n'en sera-t-il pas ainsi, tôt ou tard, à la Martinique. Le dollar y est déjà reçu et employé partout. Le commerce est absorbé en grande partie par les Etats-Unis. La principale banque d'affaires, à Fort-de-France, est une banque canadienne. Où s'arrêtera cette influence ?

La perte de ce foyer américain de langue et d'esprit français serait lamentable. Pour connaître la joie de découvrir la « reine des Caraïbes », il faut visiter la Martinique, la parcourir par les routes de montagne, y retrouver de vieilles églises enfouies dans le feuillage de flamboyants, y chercher mille vestiges du passé et y savourer le charme de noms et de lieux délicieux, comme Marigot, Françoise, le Fort Desaix et le Fort Saint-Louis, qui défendent la rade de Fort-de-France, la rivière Levassor, la rivière Madame et la rivière Monsieur qui circonscrivent la ville.

Pour comprendre la persistance des centres de civilisation française, il faut voir Saint-Pierre. Saint-Pierre fut, naguère, la capitale de la Martinique. Une effroyable catastrophe, on le sait, la détruisit en 1902. La Montagne-Pelée, volcan que l'on croyait éteint, couvrit la ville d'une pluie de cendres ardentes. Les quarante mille habitants périrent,

sauf un prisonnier que l'on avait enfermé dans un souterrain. En lisant le récit de cette effroyable éruption, fait par un officier d'un navire ancré loin en rade, on croit lire une traduction moderne de la célèbre description de Pline le Jeune, assistant, à bord d'une galère, près du cap Misène, au trépas héroïque de son oncle et à la destruction de Pompéï et d'Herculanum, en l'an 79 de notre ère.

De Saint-Pierre, il ne reste rien que des ruines et la Montagne-Pelée, qui domine, au-dessus d'une écharpe de nuages, la rade et les murs noircis de la ville. Des fumerolles s'échappent par des déchirures de la roche : le volcan n'est pas éteint. Mais, dans les ruines de la vieille cathédrale, une église nouvelle a été construite. Sur les cendres et les gravats, des rues ont été tracées, des maisons ont été élevées, qu'habitent plusieurs milliers de Martiniquais. Une Vierge abattue par l'éruption, a été replacée sur un socle neuf, au sommet de la falaise, et surplombe les torrents de lave durcie qui se perdent dans la mer, sur un sable noirci et souillé par l'éruption. La vie renaît dans les ruines malgré la catastrophe.

Ce tableau symbolise d'une manière frappante la permanence et la constante faculté de renouvellement des centres lointains de culture française. En ce sens, Saint-Pierre est mieux qu'une image, mieux qu'un exemple. C'est presque une preuve.

V. — CURAÇAO, COLONIE HOLLANDAISE

L'Europe doit à son histoire millénaire des monuments de son passé plus nombreux que les Antilles, où, pourtant, les Américains vont avec piété rechercher les vestiges de leurs origines. Pour le constater, il suffit de parcourir cette

plaine cisrhénane, lotharingienne qui, depuis deux mille ans, est le champ-clos des peuples d'Europe. Partout, le visage du passé apparaît et l'on y découvre des villes qui ont conservé, avec une surprenante fraîcheur, des coutumes et des apparences médiévales. Il en est ainsi en Flandre, où subsistent tant de villes « mortes » au passé mouvementé et qui, malgré la marche du temps, possèdent des aspects périmés et désuets. Il en est de même de la Hollande qui jalonne les rivages du mélancolique Zuiderzee de petites villes assoupies.

Comme les villes flamandes, les bourgades côtières de Hollande et de Zélande ont connu une histoire à la fois tragique et opulente. Veere, Zierickzee, Flessingue, Enkhuyzen et Hoorn furent jadis habités, comme Damme en Flandre, Ostende, Breskens et Nieuport, par une rude race de gens de mer. Ces marins héroïques et opiniâtres labourèrent les flots de toutes les mers, au temps lointain où les carraques flamandes et les buses hollandaises dominaient les océans. Aventure exaltante où furent découvertes les îles enchanteresses des tropiques et les richesses des terres exotiques. Ce sont ces marins, ces « Gueux de mer », qui ouvrirent à l'Europe, le Brésil, le Japon et les Moluques, Amboine, Ternate et Banda et qui, « rouliers des solitudes océaniques », firent d'Anvers et d'Amsterdam les grandes cités marchandes de l'Occident.

Pour retrouver les traditions de ces marins, il n'est que de flâner dans les villes assoupies de Flandre et de Hollande qui furent leurs berceaux. Enkhuyzen et Hoorn ont conservé pieusement le souvenir des audacieux loups de mer qui firent leur gloire et leur fortune. Et ce n'est pas une surprise, tant leur mémoire reste vivace, de découvrir, au centre d'une petite place de Hoorn, la statue de Jean Pie-

terszen Coen, le fondateur des établissements hollandais aux Indes Orientales, le créateur de Batavia, l'homme avisé et énergique qui sut résister aux rivalités anglaises et aux tentatives françaises, qui sut imposer, au delà des mers, le respect de la Hollande et de la Compagnie des Indes. Son masque sec, autoritaire, dominé par un nez coupant et volontaire, au regard froid, exprime bien toute la volonté taciturne et opiniâtre des gens de sa race et leur intelligence avisée des affaires. Dans cet homme, le moins attentif, le plus ignorant de l'histoire coloniale de la Hollande sent confusément qu'il se trouve en présence d'un homme exceptionnel. Malgré ses vêtements aux formes périmées, les plus modernes des hommes d'Etat et des hommes d'affaires comprennent qu'ils ont en face d'eux l'effigie d'un homme d'énergie et d'intelligence.

Pour souligner cette statue en bronze, un peu froide, mais traitée avec décision et netteté, un commentaire laconique : *Niel dispereert!* « Ne désespérez jamais ». Cette mâle parole, qui dut tomber des lèvres de Coen dans un moment de tragique adversité, quand les énergies faiblissent et que vous abandonnent les plus fidèles et les plus dévoués, peint l'homme et la race. Elle rappelle le Taciturne et son avertissement plein de ténacité : « Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer ».

C'est à des hommes inspirés par cet esprit rigide et volontaire que la Hollande doit la possession de colonies incomparables. En Amérique, comme en Asie, les Hollandais sont parvenus à s'emparer et à conserver un domaine colonial étendu, qui les met au premier rang des colonisateurs.

La plus grande partie des colonies néerlandaises est groupée autour de la mer de Java. Grâce à Sumatra, Bornéo, Java, les Célèbes, cette Méditerranée asiatique est un lac

presque aussi hollandais que le Zuiderzee. Tout autour, des terres infiniment riches sont parvenues, grâce à une politique prudente, à la fois, et audacieuse à produire avec profusion les matières premières que le monde entier réclame.

Comparées à ces magnifiques possessions malaises, le domaine colonial de la Hollande en Amérique est de peu d'importance. Chacune des îles de l'Insulinde : Bali, Lombok, les Moluques, les Célèbes ou Timor vaut son domaine dans les Indes Orientales.

En Amérique, les Pays-Bas ne possèdent, en effet, qu'une partie de la Guyane et quelques îles dans les Antilles. Entre les Guyanes anglaises et française, sur la rive gauche du Maroni, la colonie hollandaise de Surinam est d'une médiocre richesse et assez généralement insalubre. Ce fut, assurément, un bien mauvais marché que celui qui, en 1667, au traité de Bréda, lui donna ce morceau de forêt tropicale en échange du territoire, situé à l'embouchure de l'Hudson, où s'élève l'actuel New-York.

Quant aux colonies insulaires que les Pays-Bas possèdent en Amérique, elles ont moins de valeur encore. Toutefois, la Hollande ne les doit pas à un onéreux échange, mais à l'énergie et à l'audace de ses marins qui arrachèrent ces quelques îles à la domination espagnole et les défendirent, au cours des siècles, contre les ambitions rivales des Français et des Anglais.

Les îles hollandaises dans les Antilles se divisent en deux groupes nettement distincts. L'un, le moins important, comprend les îles de Saba, de Saint-Eustache — le plus souvent appelé Statia, — et la moitié de l'île Saint-Martin, que les Hollandais partagent avec la France et où ils possèdent le petit port de Philipsburg. Toutes ces îles sont de médiocre étendue et sans grande valeur. Elles n'avaient d'in-

térêt, il y a deux ou trois siècles, aux jours fortunés des Indes Occidentales, que comme havre, port d'escale et point d'appui pour d'ultérieures conquêtes. L'illusion persista, en effet, pendant longtemps, au xvii^e et au xviii^e siècle, que l'Espagne serait incapable de défendre son immense empire colonial. Il s'agissait alors de s'emparer, au large des côtes d'Amérique, aux Antilles particulièrement, de ports et d'îles où pussent être préparés raids et coups de mains.

Le long des côtes du Vénézuéla, à sept cents kilomètres au sud du premier archipel, les Hollandais possèdent trois autres îles d'inégale importance. Ce sont Curaçao, Aruba et Buen-Ayre ou Bonaire. La plus importante et la plus connue de ces îles est Curaçao.

En vérité, la réputation de Curaçao est usurpée, car son étendue est faible et sa population peu nombreuse : seulement 35.000 habitants, en majorité de race noire. Elle ne doit pas non plus sa prospérité, comme jadis la Jamaïque ou la Martinique durent la leur au rhum et au tafia, à la fameuse liqueur qu'elle a baptisée de son nom. On ne fabrique pour ainsi dire pas de curaçao dans l'île. Et la liqueur doit son nom aux zestes d'oranges amères, d'une saveur très particulière, produits sur le sol sec de l'île et utilisés par les distillateurs d'Amsterdam.

Ce ne sont pas non plus les souvenirs historiques qui font la gloire de Curaçao. Son histoire n'est marquée par aucun événement particulièrement digne de mémoire. Si le souvenir de plusieurs pirates fameux, de maintes attaques ennemies et de plusieurs cessions successives est attaché à l'île, il ne peut lui assurer une renommée bruyante, car, en cela, Curaçao a partagé le sort changeant de la plupart des îles des Antilles, convoitées, conquises, reprises maintes fois par des ambitions adverses.

Ce qui fait son intérêt, c'est, d'abord, qu'elle est la principale île des Indes occidentales néerlandaises. Là réside un gouverneur, M. Brantjes, assisté par un *Koloniale Raad* de treize membres, nommés par sa Gracieuse Majesté Wilhelmine. Dans les autres îles, le pouvoir administratif est détenu par de simples *gezaghebbbers* ou chargés d'affaires. Toutes les relations avec la Métropole passent donc par Curaçao. Les autres îles hollandaises des Antilles sont reliées à Curaçao par de petits bateaux à vapeur, qui semblent avoir « trimardé » sur toutes les mers du monde, tant leur coque est réparée et leur machine haletante et poussive.

La capitale de Curaçao et des Indes Orientales néerlandaises est Wilhemstad. C'est dans cette petite ville charmante et très propre qu'habite le gouverneur et que sont installés les services administratifs de la colonie.

Willemstad est bâti des deux côtés du goulet qui donne accès au port de Curaçao, le *Scholte-Gat*. Dans cette vaste rade intérieure, profonde et entourée de hautes collines rocheuses, une flotte entière pourrait trouver asile, mieux qu'à Carthagène ou que dans le lac de Gatun, sur le canal de Panama. La passe, qui mène à la baie de Sainte-Anne et à la haute mer, est aussi étroite qu'elle est profonde: les plus gros navires y peuvent pénétrer sans encombres et s'y amarrer à quai. Si étroite aussi que des deux forts enfantins (le fort Amsterdam et le fort Riff), armés de canons désuets, qui sont placés de part et d'autre du goulet, les sentinelles hollandaises peuvent s'interpeller.

Un tel port est un abri parfait. Il y a deux siècles, c'était, avec Port-Royal et le port de Charlotte-Amalie, dans l'île de Saint-Thomas, le repaire favori des pirates, corsaires et flibustiers d'Amérique. Par crainte de la lutte, les Hollandais les accueillèrent volontiers, comme le firent, d'ailleurs,

les Danois de Saint-Thomas. Cette situation valut à Curaçao plus d'une attaque et une réputation douteuse. Ce port remarquable, l'un des meilleurs de la mer des Antilles, assure la prospérité de Curaçao. C'est, affirment les Américains, qui le convoitent, la vraie richesse de la Hollande en Amérique, son seul « actif ».

Les Allemands, tout autant que les Américains, apprécient le port de Curaçao. C'est là que, en 1903, pendant le blocus du Vénézuéla, la flotte allemande installa sa base navale. Cette escadre fut accueillie avec une passivité assez semblable sans doute à cette indifférence qui assura jadis le refuge du port de Willemstad aux corsaires et aux pirates de la mer des Antilles. A ceux qui avancent ce fait comme un indice de l'influence trop grande prise par l'Allemagne à La Haye, les Hollandais protestent de leur bonne foi, affirment leur neutralité et rappellent que, pendant la guerre hispano-américaine de 1898, l'amiral Cervera, en route vers Cuba, fit escale à Curaçao et s'y approvisionna. Depuis la guerre, ils sont plus assurés. L'exemple de Moudros, base navale des Alliés pendant la campagne des Dardanelles, leur paraît péremptoire.

Où les Hollandais montrent plus d'énergie, c'est dans leur refus de céder leurs possessions américaines aux Etats-Unis. Héritier des Espagnols et des Danois dans les Antilles, l'oncle Sam convoite les colonies françaises et hollandaises dans la mer des Caraïbes. Curaçao, notamment, lui conviendrait parfaitement. Au point de vue militaire, ce serait une base admirable pour dominer la mer des Antilles et défendre les approches de Panama. Au point de vue économique, ce serait un point d'appui excessivement intéressant, aux abords du Vénézuéla et de la Colombie.

Au surplus, pour la Hollande, l'importance de Curaçao

et des autres îles est assez mince. Chaque année le budget des Antilles néerlandaises se clôt par un déficit que la métropole doit combler. Les 35.000 habitants sont, en vérité, très attachés à la Hollande et profondément imprégnés d'esprit batave, malgré la religion catholique, que presque tous doivent à la domination espagnole, mais le sort de ces habitants ne saurait empêcher la Hollande de conclure un marché avantageux. Quant aux intérêts du commerce hollandais à Curaçao, ils sont négligeables.

Pourtant, à toutes les avances américaines, le ministre des Colonies hollandais a toujours répondu, d'une manière péremptoire, qu'il ne peut être question à aucun prix d'une cession de Curaçao et des autres îles néerlandaises des Antilles. Comme les Portugais, les Hollandais mettent leur volonté à ne pas céder un pouce de leur territoire colonial. C'est pour eux une question de principe. Ils y voient la condition nécessaire de la survivance de leur empire exotique. Et leur obstination taciturne trouve à s'employer.

L'intérêt de Curaçao et de son port réside dans sa situation avantageuse, non loin des terres en friche de l'Amérique du Sud. Des remparts de Willemstad, on peut discerner, dans le ciel clair, l'estompe fluide et lointaine des montagnes du Vénézuéla, surgies de la mer comme des îles imaginaires. Cette proximité explique toute l'importance de Curaçao. La Guayra, Puerto-Cabello et, surtout, Maracaïbo ne sont pas bien loin.

Willemstad est le port naturel du Vénézuéla. Bordé de hautes montagnes, dépourvu de port profond et bien protégé, le Vénézuéla est peu accueillant aux navigateurs. Toute sa partie septentrionale se trouve donc dans la sphère d'influence économique de Curaçao, tandis que toute la vallée de l'Orénoque dépend, semblablement, de Port-of-

Spain, capitale et port de l'île de Trinidad. Sans ces deux escales, le Vénézuéla ne peut vivre que d'une vie végétative. Elle a en besoin comme la Suisse a besoin de Gênes et même d'Anvers.

Cette nécessité n'est pas seulement naturelle, géographique. Elle est aussi mercantile. De même que, pendant des siècles, l'Allemagne du Nord n'a pu se passer de l'intermédiaire des villes de la Hanse, où se trouvaient de riches commerçants, des « princes marchands », capables d'assurer ses relations commerciales avec l'étranger, aptes à la gestion des grandes affaires, de même le Vénézuéla, nouvellement né au commerce international, a besoin de l'habileté mercantile des Hollandais et des Juifs de Curaçao, des Anglais et des Canadiens de Trinidad. Là seulement sont les comptoirs des grandes firmes européennes et américaines, les succursales et les agences des banques étrangères.

Les Hollandais, gens avisés, ont compris l'avantage de cette situation. Ils ont voulu, toutes proportions gardées, assurer à Willemstad le rôle fructueux de Singapour, de Hong-Kong, de Zanzibar ou, jadis, de Gorée. Pour cela, ils en ont fait un port franc, où la plupart des navires, qui trafiquent avec le Vénézuéla et la Colombie font escale, et y ont installé des dépôts de combustibles. Aujourd'hui, les plus gros navires peuvent charger dans le *Scholte-Gat* le charbon ou le mazout qui leur est indispensable. Et les Hollandais de Curaçao tirent un profit appréciable de ce négoce.

De plus, les Anglo-Hollandais de la *Royal Dutch-Shell Transport* ont de vastes concessions de pétrole tout autour de la lagune de Maracaïbo, lagune qui prolonge à l'intérieur des terres la baie du Vénézuéla. Ils ont fait de Willemstad un de leurs grands entrepôts. Une raffinerie y est installée.

Des tanks s'érigent non loin de hauts pylônes de T. S. F. On annonce même que quarante autres tanks vont être construits incessamment, par quatre-vingt-trois ingénieurs venus de Hollande et qu'une des plus grandes raffineries de pétrole du monde entrera bientôt en activité. Curaçao deviendrait ainsi un des plus importants ports pétroliers du monde.

Contre cette prépondérance, les Américains ne semblent pas vouloir lutter sérieusement. La *West-India Oil Company*, une filiale de la Standard-Oil, a, évidemment, un tank sur les bords du *Scholte Gal*. Mais ceci représente presque tous les intérêts américains à Curaçao, à part une importation assez importante. A Maracaïbo également, sur douze compagnies pétrolières, sept sont anglo-hollandaises et, sur les cinq compagnies restantes, plus d'une est contrôlée par des capitaux anglais.

Aux Indes orientales aussi bien qu'aux Indes occidentales, à Java aussi bien qu'à Curaçao, les Hollandais ont donc attaché une importance capitale au pétrole. Pour lutter efficacement contre la rivalité des pétroles américains, ils n'ont pas craint d'associer intimement leurs intérêts à ceux des Anglais. La plus redoutable rivale de la *Standard Oil* américaine, est, nul ne l'ignore, la *Royal Dutch*. Cette société est d'origine et d'inspiration hollandaise, mais elle est, aujourd'hui sous contrôle britannique. Comme au temps où l'on affirmait ironiquement que la Hollande n'est qu'une «*barque dans le sillage de la frégate anglaise* », les Hollandais ont eu l'audace de s'unir avec les Britanniques. Cet exemple n'est-il pas instructif?

Cette large compétition internationale des pétroles, où Curaçao joue un rôle, paraît paradoxale à Willemstad. Aucune ville des Antilles n'est plus calme, plus propre,

mieux ordonnée. On a dit que Curaçao était un coin de Hollande transporté sous les tropiques. Cela est assez juste, si l'on admet cette petite Hollande envahie par une population à teint foncé — du bistre au noir d'ébène — et éclairée par un soleil éclatant.

Curaçao, pourtant, est cosmopolite et polyglotte. Le journal local publie des articles en anglais, en espagnol et en hollandais et on emploie ces trois langues dans les boutiques, de Willemstad. Curaçao a même le privilège de posséder une langue originale : le *papiamento*. Cette langue est un sabir, fait d'espagnol, de français, d'anglais, de néerlandais et même de yiddisch, sabir assez semblable au *pidgin-english* des mers de Chine, à la *lingua franca* de l'Orient méditerranéen.

On ne parle, dans le monde, le *papiamento* qu'à Curaçao, Buen-Ayre et Aruba. Les indigènes de ces trois îles ne connaissent même que ce patois. Cela est tellement vrai que, dans les écoles des missionnaires, les premières notions sont enseignées aux négrillons en *papiamento*. Ce n'est que plus tard, leur instruction étant plus développée, que certains d'entre eux apprennent le néerlandais.

Le port de Willemstad communique avec la mer par un étroit goulet qui sépare les deux faubourgs d'Otrabanda et de Punda. Un pont tournant réunit par intermittence les deux parties de la ville, c'est le *Koningin Emma Brug*. Pour pouvoir traverser ce pont, un péage est perçu. Les gens qui vont nu-pieds ne payent qu'un cent, tandis que ceux qui sont chaussés doivent verser deux cents. Aux heures d'affluence, ce pont, qui est aussi fragile qu'indispensable, risque de se rompre, malgré que la foule soit lente, sage, disciplinée comme une foule hollandaise. Alors s'abaisse une barrière qui ne laisse passer qu'une personne

à la fois. Aux extrémités du pont, un employé hollandais, vêtu d'un uniforme de garde-champêtre, règle flegmatiquement la circulation. Sur cette barrière il y a trois mots, qui tous, signifient : lentement. L'un est : *pocco-pocco*. C'est du *papiamento*.

Ce qui, a Curaçao, est remarquable, c'est, par contraste avec la malpropreté des autres ports tropicaux, l'aspect net et ordonné de cette petite ville. Nul ne s'y hâte, presque pas de cris, même au marché. Un policier noir, coiffé d'un casque de drap bleu, suffit à maintenir l'ordre. Et, jamais, certainement, il ne devra faire usage du ridicule sabre d'abordage, à poignée de cuivre, qui lui pend au côté.

Ce qui, également, est bien hollandais, ce sont, le long des rue de Punda et d'Otrabanda, où règne une ombre propice, les petites maisons claires, gaies, badigeonnées de vert, de jaune ou de rose, dont les frontons en escaliers et les toits de tuiles rouges copient la caractéristique architecture hollandaise. Ce qui l'est tout autant, c'est le calme et le flegme des habitants.

Des habitants de Curaçao, les plus bruyants sont les soldats. Avec leur uniforme de toile vert-pâle, ils ont l'air de soldats prussiens en *feldgrau*. Serait-ce un souvenir de l'occupation navale de l'île par les Allemands, il y a vingt-cinq ans? Ce qui complète la ressemblance, ce sont les chapeaux de paille, peints en gris-vert, dont les soldats hollandais se coiffent. De loin, on dirait le casque de tranchée allemand.

Tous les jours, la *garnisoen* de Willemstad sort en ville, au son grêle de tambours plats. Ce matin-là, un vieux sergent moustachu, de race blanche, les commandait. Presque tous les soldats sont gens de couleur. Ils revenaient, au pas, l'arme à la bretelle, d'un exercice nonchalant, effectué dans les collines qui entourent la ville. Troupe assurément sans

grande valeur militaire et qui serait, sans doute, incapable de faire, à Sumatra, les guerres d'Atchin, mais dont une compagnie suffit pour conserver à la Hollande bienveillante Curaçao et ses dépendances des Antilles.

Il n'y a un peu d'animation dans les rues calmes de Willemstad, sur les places ensoleillées et grises de poussière, que le jour faste où un navire vient faire escale le long des quais. Alors s'échappe du steamer une foule de voyageurs, qui parcourent les ruelles pleines d'ombre, débattent avec des gestes le prix des *mochiles*, des articles de vannerie que leur offrent des négresses épanouies, envahissent les magasins de *curios* parés de photographies en couleur et de flacons de parfum. Les marchands juifs peuvent en cette occasion utiliser leurs connaissances polyglottes, d'autant que les voyageurs sont volontiers généreux.

Et le soir venu, quand le navire lève l'ancre, la musique militaire, réunie sur le quai, joue des airs variés : le *Wilhelmus lied*, des chansons françaises et les derniers refrains de Broadway. Avant que le soir n'ait allumé, le long des bassins, des lumières tremblotantes et des étoiles au zénith, le transatlantique s'enfuit sur les routes océaniques emportant le parfum de Curaçao et des bribes de chansons. Puis, la ville s'endort dans l'ombre chaude et voluptueuse du crépuscule tropical.

VI. — A TRAVERS LA JAMAÏQUE

The climate's delicate, the air most sweet,
Fertile the isle.

SHAKESPEARE.

La Jamaïque est la plus grande et la plus belle des possessions britanniques aux Antilles. On la compare souvent à Trinidad, mais, si leur importance est analogue, la richesse

de la Jamaïque est, incontestablement, plus considérable que celle de Trinidad. Et assurément la Jamaïque est plus pittoresque.

Kingston, la capitale de l'île, est à cinquante lieues en bateau de la Havane. Après avoir longé la côte septentrionale de Cuba sur toute sa longueur, doublant le cap Maisi, on s'engage, vers le sud, dans le *Windward Passage* qui sépare Cuba de l'île Haïti. Puis, les escarpements rocheux de Cuba s'évanouissent dans l'ombre bleue. La Jamaïque surgit de l'Océan, avec ses montagnes rousses, altières et audacieuses.

La capitale de la Jamaïque, Kingston, est une ville poussièreuse sans grand intérêt. Aucun monument : la statue blanche et horrible de la reine Victoria, impératrice des Indes, comme à Nassau, aux Bahamas, comme dans toutes les villes de l'Empire britannique. C'est tout. Au coin des rues, des policemen nègres flegmatiques et impeccables, en casque colonial. Des officiers anglais hautains, la badine à la main. Des tramways jaunes, gris de poussière. Un marché indigène où l'on achète des chapeaux *jappi-jappa*, contrefaçon jamaïquaise des panamas, et où piaillent des négresses.

Kingston est une ville toute récente. Sans doute, les Anglais occupent la Jamaïque depuis 1655 et ne l'ont jamais abandonnée depuis. Ils auraient pu construire une capitale qui eût été digne de l'opulence de la colonie. Mais toujours un sort malicieux a détruit tous les projets et toutes les réalisations. En 1907, un tremblement de terre réduisit tout en poussière et l'actuel Kingston a été construit en moins de vingt années.

Cette destruction récente explique l'aspect inachevé de la ville. Quelques immeubles importants s'érigent au

centre du quartier des affaires. Un somptueux hôtel accueille le voyageur. Le gouvernement local s'est construit un très confortable *building* où sont centralisés tous les services administratifs. Mais la confiance ne règne pas encore. On ne bâtit pas encore autant qu'il le faudrait. Et les nègres se sont construit de laides cahutes en planches, dont ils peuvent impunément recevoir le toit sur la tête.

Kingston n'a pas toujours été la capitale déshéritée de cette île fortunée. Jadis la capitale, après Santiago de la Vega, et la chute de la domination espagnole, ce fut Port-Royal. Port-Royal, nid de pirates, de boucaniers et flibustiers, refuge de Sir Francis Drake et de Sir Olive Leigh, de tant de gentilshommes de fortune qui ravagèrent les rivages de la mer des Caraïbes et dont le souvenir reste vivace chez les Anglo-Saxons.

Parmi ces pirates de Port-Royal, il y eut des gens de toutes nations. Même des Belges qui furent d'audacieux marins et d'entrepreneurs corsaires. Tel ce féroce Van Hoorne qui fut à Port-Royal, au xvii^e siècle, et eut son repaire à Tortuga, une des petites Antilles britanniques. Son plus notoire exploit fut un raid contre la Vera-Cruz. Ce coup de main fut entrepris avec six vaisseaux et douze cents hommes. L'audace de Van Hoorne était telle qu'il parvint à s'emparer du port et de la ville, en dépit d'une résistance acharnée. Il se saisit des galions qui se préparaient à cingler, chargés d'or et d'argent, vers Vigo d'Espagne, mit la cité au pillage et lui imposa une lourde contribution. Puis, apprenant l'arrivée imminente de dix-sept navires espagnols de haut-bord, il prit le large avec son butin.

De ce fameux Port-Royal, il ne reste presque rien. Un effroyable tremblement de terre engloutit, en 1692, ce repaire dans les flots. Aujourd'hui, ce qui subsiste — indis-

cutable Atlantide, capitale sous-marine d'un nouveau royaume d'Ys — peut parfois être entrevu sous l'eau claire de la rade. On a tenté, maintes fois, de reconstruire sur le rivage la ville disparue. Les tremblements de terre ont anéanti ces projets à maintes reprises, notamment en 1880 et en 1907. Ce qui porte aujourd'hui le nom de Port-Royal et le souvenir d'une existence tumultueuse est un simple village de pêcheurs nègres, bâti sur la mince presqu'île, qui, parallèlement à la côte, défend la rade intérieure de Kingston.

Pendant cinquante ans, jusqu'en 1655, la Jamaïque vécut sous la domination espagnole. Pauvre et déserte jusqu'à ce jour, l'île se transforma promptement en une superbe colonie de plantations. Tout ce qu'avaient créé les Espagnols disparut rapidement. Le monument le plus intéressant de leur domination, c'est Spanish-Town. Spanish-Town, la ville espagnole, fut fondée en 1520. Son véritable nom est Santiago de la Vega. Mais la ville n'a pu conserver son nom d'origine. Ce fut, jadis, la capitale et la cité la plus importante de l'île. Aujourd'hui Kingston, situé non loin de Spanish-Town, s'est attribué cette prépondérance.

Spanish-Town est un exemple très caractéristique d'une ville espagnole des colonies. Comme à la Havane, comme partout ailleurs dans l'Amérique espagnole, le centre de la cité, c'est la *plaza*, autour de laquelle se groupent tous les bâtiments importants : la cathédrale, qui fut détruite en 1712 par un cyclone, le palais de l'ancienne assemblée locale, qui est bâti dans un style charmant, avec de frêles et délicieuses colonnades, et divers bâtiments gouvernementaux. Autant de poussière qu'à Kingston, mais un panorama incomparable sur les *Blue-Mountains*, dont la cime bleue, perdue dans un voile de brume, se confond avec le ciel.

Espagnole à ses origines, la Jamaïque est surtout, avant tout, colonie britannique. Sa prospérité fut, jadis, proverbiale. Elle a diminué aujourd'hui et il faut sans doute en chercher une raison dans la mauvaise administration des plantations, souvent confiée par les propriétaires anglais à des gérants incapables ou peu honnêtes. Ce qui, plus sûrement, a ruiné la prospérité de l'île, c'est le libre-échange, établi en Grande-Bretagne au début du XIX^e siècle. Jusqu'alors, les produits de la Jamaïque y trouvaient un marché vaste et assuré. Il leur fut ravi par la concurrence étrangère, et, notamment, par le sucre de betterave, fabriqué en Allemagne.

J.-A Froude — un des théoriciens de l'impérialisme britannique, avec sir Charles Dilke et Seeley — Froude qui visita les Antilles vers 1888 et publia une des études les plus remarquables sur les îles d'Amérique, s'insurgea vivement, à l'époque contre cette politique économique dogmatique, qui sacrifiait une des plus belles colonies anglaises à un principe¹.

Ce problème ne laisse pas de préoccuper le « Colonia Office ». Un congrès d'agriculteurs et d'hommes d'affaires des Antilles britanniques se réunit en 1924 à Kingston, sous la présidence de sir Francis Watts, commissaire impérial de l'Agriculture aux Indes-Occidentales et directeur de l'Institut botanique de Trinidad, pour étudier ces épineux problèmes. Au surplus, le gouvernement britannique, dans sa sollicitude pour la production agricole de la Jamaïque, a créé des plantations à Cinchona, qui produisent, paraît-il, le plus délicieux café du monde, et deux jardins botaniques, l'un à Castleton, l'autre à Hope.

1. *The English in the West Indies*, London, 1888.

De ces deux jardins le plus beau et le plus vaste est, incontestablement, celui de Castleton. On y parvient par une route infiniment pittoresque et mouvementée, qui traverse la chaîne des Montagnes-Bleues, dont certains sommets atteignent 2.000 mètres. C'est à vingt milles de Kingston, au milieu des champs de canne à sucre et des palmeraies. Au fond d'une gorge encaissée, d'une étonnante et admirable végétation, une rivière, la Wag-Water-River, roule des rochers avec des mugissements et des bouillonnements.

Pour donner de ce jardin une description adéquate, il faudrait établir une nomenclature à peu près complète de toutes les plantes tropicales. Les banyans centenaires étendent leur ramure gigantesque; des palmiers ouvrent de merveilleux éventails; les manguiers donnent une ombre chaude et parfumée, grâce à leurs feuilles que l'on croirait vernies. Des deux côtés du chemin, des buissons, où s'accrochent des fleurs magnifiques, pâles comme des lilas ou éclatantes comme des coquelicots. Les hibiscus sont fleuris d'écarlate. Des corolles jaunes et oranges exhalent un parfum fauve et capiteux. Et des sentiers secrets s'enfuient sous les broussailles, d'où s'échappent une odeur lourde, chargée de senteurs exotiques.

Le jardin de Castleton fut créé, il y a plus de soixante ans. C'est un des plus beaux qui soient au monde. Seul peut lui être comparé le jardin que les Hollandais ont établi dans l'île de Java, à Buitenzorg, non loin de Batavia. Quant au jardin de Hope, il reproduit d'identiques splendeurs à quelques kilomètres de Kingston. Mais il est beaucoup moins important. On y étudie particulièrement les maladies de la canne à sucre. Et l'on y peut admirer un champ de caféiers, où les baies rougeâtres mûrissent dans toute l'ardeur du midi.

Pour atteindre le jardin de Castleton, il faut parcourir une partie de la Jamaïque. Au cours de ce voyage, on découvre une des plus admirables Antilles. Sans contredit, la Jamaïque est l'île la plus attrayante des tropiques, avec ses panoramas grandioses, sa végétation exubérante, ses côtes découpées, ses golfes enchanteurs.

Jamaïque signifie, dans la langue des aborigènes, « la terre des sources et des rivières ». Au cours de son second voyage, Christophe Colomb, qui la découvrit, la baptisa : Santiago. Ce nom ne lui a pas été conservé. Et c'est justice, car la Jamaïque est vraiment la terre des sources et des rivières. A chaque instant, des cours d'eau, des ruisseaux bruissent sous les herbes. Des cascades répandent un bruit chantant et frais, joli comme un gazouillis d'oiseau.

Parfois, on aperçoit au sommet d'une colline, qui plonge ses escarpements dans les palmiers, un *Union Jack*. Il couvre de son ombre une vaste habitation. Les corps de logis s'étendent parmi l'ombre fleurie. Une route sinueuse, taillée dans le roc, y donne accès. C'est la maison confortable d'un Anglais, agent de la Couronne ou administrateur de plantation.

Partout, des bananeraies. C'est la grande richesse de la Jamaïque. Sous les longues feuilles dures, raides, et que le soleil fait briller, mûrissent les régimes. Des nègres, qui ne dorment pas, les cueillent d'un coup de leur long *machete* et les chargent sur des ânes. Pour permettre une culture intensive de cette île montagneuse, des paliers ont été taillés au flanc des collines. Des tas de fruits verts s'érigent au côté de la route. Et des champs de canne à sucre s'étendent au creux des vallées ombreuses.

Pour parcourir ce pays montagneux, la route fait des lacis sans nombre. Les montées succèdent aux descentes

rapides. Des corniches dominant des vallées admirables qui prolongent leur végétation luxuriante jusqu'à l'ombre bleue des lointains. Puis, pour traverser un cours d'eau, la route blanche emprunte un pont de chemin de fer, où heureusement le trafic n'est pas intense. Plus loin, elle redescend au fond de la vallée, où une rivière roule, avec un murmure joyeux, sur son lit de cailloux, parmi les palmes et les lianes. La route s'incline et la traverse à gué.

Enfin, elle atteint la côte septentrionale de l'île. Le chemin de fer l'y rejoint. De place en place, des embarcadères, où l'on charge des bananes. Celles-ci sont, vraiment, la richesse essentielle du pays, maintenant que le café, le rhum, le sucre ont perdu leur importance passée. La grande compagnie anglo-américaine, la *United Fruit Company*, de Boston, a partout des plantations. Pour peu que l'on se dirige vers l'est, on constate que toute l'île, même sur les contreforts escarpés de ses montagnes, n'est qu'une vaste bananeraie.

Certains Américains prétendent que les trois quarts de l'île appartiendraient à la *United Fruit Company*. Il y a une évidente exagération dans ce propos. Il n'empêche que dans tous les ports, à Kingston aussi bien qu'à Port-Antonio et ailleurs, des navires tout blancs, éblouissants dans le soleil ardent, sont à l'ancre et absorbent une très grande partie du trafic maritime de l'île. Partout, des quais sur pilotis ont été construits par la même compagnie. Et tous les bons hôtels de l'île sont sa propriété.

L'industrie des bananes est relativement récente. Il y a cinquante ans, son importance était nulle. Le sucre, le café et le rhum étaient alors les produits essentiels de la Jamaïque. Aujourd'hui les bananes ont acquis, et de loin, la plus grande importance.

Vers 1870, un Américain, le capitaine Baker, un marin du cap Cod, dans le Massachusetts, qui naviguait régulièrement sur un schooner entre Boston et Kingston, avait pris l'habitude, au cours de ses voyages, de rapporter quelques régimes de bananes à ses amis. Devant le succès qui les accueillait, il en accrut progressivement l'importation et en fit bientôt l'objet essentiel de son commerce. Une société se constitua à Boston, à son initiative. C'était la *United Fruit Company*.

Depuis ces temps héroïques, la *United Fruit Company* a grandi prodigieusement. Sa flotte, qui compte plus de cent unités, couvre les mers tropicales de navires blancs, la *Great White Fleet*. Elle a des intérêts considérables, notamment à la Jamaïque, à Costa-Rica et à Cuba. A la Jamaïque, on m'a affirmé que la Société possède plus de la moitié de l'île. Et, en effet, où qu'on aille, on revoit le nom : *United Fruit*, sur les navires, les barges, les docks, les entrepôts, les embarcadères, les plantations. C'est elle, répétons-le, qui possède les meilleurs hôtels de l'île et elle a construit des cités ouvrières pour retenir les travailleurs noirs à la Jamaïque.

Pour remédier à l'émigration, dirigée surtout vers Cuba et, à l'époque de la construction du canal, vers Panama, elle a fait venir des travailleurs étrangers : Espagnols de l'Andalousie et des îles Canaries, Hindous et Chinois. Et l'on rencontre, le long des routes, des cabarets : *Shangai Inn* ou *Birman Saloon* où boivent des gens de toutes couleurs.

Grâce à ces apports hétérogènes, grâce aussi aux fameux remèdes sociaux de Sir Sidney Olivier, la main-d'œuvre exotique ne manque donc pas à la Jamaïque. Et la *United Fruit* a pu croître et prospérer.

Aujourd'hui, la *United Fruit* compte parmi les sociétés les plus importantes du monde, comme la *Standard Oil* ou l'*International Mercantile Marine*. Son capital atteint plus de quatre milliards de francs. Quant à ses établissements à la Jamaïque, à Cuba, en Colombie, en Amérique Centrale, leur valeur atteint un chiffre analogue. Elle possède, dans ces divers pays, des intérêts excessivement importants. En Colombie, des plantations modèles, avec hôpital contre la malaria, camps de travailleurs à Santa-Marta; à Costa-Rica, le chemin de fer de Port-Limon à San José, des quais et des vastes entrepôts. Sur toute la côte de l'Amérique Centrale, elle a répandu ses plantations et ses factoreries. Il n'est pas un port important, du Guatémala à Panama, qui ne tire gros profit du trafic de la *United Fruit* : Puerto-Barrios au Guatémala, Cortez, Tela, Ceiba, Trujillo au Honduras, Bluefields au Nicaragua, Bocas-del-Toro à Panama, d'autres ports encore sont régulièrement desservis par la flotte de la Compagnie.

Dans tous les pays où elle a étendu son influence, innombrables sont les travaux publics qu'elle a exécutés : boulangeries, centrales électriques, aqueducs, routes, ports, hôtels, parcs. Ses hôpitaux traitent chaque année 170.000 malades et chaque jour elle en construit de nouveaux. Elle possède près de trois millions d'hectares, soit approximativement la superficie de la Belgique. Quant à ses chemins de fer, à voie normale et voie étroite, ils s'étendent sur plus de 1.600 miles. Aussi son commerce avec l'Amérique latine s'élève-t-il à plus de 300 millions par an.

Un tel développement est le résultat d'une longue et habile politique poursuivie pendant un quart de siècle, au cours duquel la *United Fruit*, constituée le 30 mars 1899 et substituée à la *Boston Fruit Company* du capitaine Baker,

absorba plus de douze compagnies concurrentes, dont les principales étaient : l'*American Fruit Company*, la *Tropical Trading et Transport Company*. Dès 1902, elle se rendait maîtresse de la majorité de capital du *Northern Railway* de Costa Rica — qui parcourt toutes ses plantations — et dominait, en 1905, la Société anglaise du *Costa-Rica Railway Company*.

La *United Fruit* a eu la sagesse d'apporter tous ses soins non seulement à ses plantations, mais surtout à son organisation commerciale. Elle choisit judicieusement ses plantations à proximité de la mer, de manière à rendre les transports faciles et économiques. C'est ainsi qu'à la Jamaïque, elle a créé, dans chacun des golfes de ces côtes découpées, un port d'embarquement : Port Antonio, Port Morant, Montego Bay, Falmouth, Port Maria, Saint Anns Bay, etc. En même temps, elle acquérait une flotte puissante. Dès 1910, elle absorbait l'importante compagnie anglaise Elders and Fyffe Limited, ce qui lui permit de prendre sur le marché britannique une place intéressante. Dès cette époque, elle se créait une flotte nouvelle qui, aujourd'hui, couvre la mer des Antilles, de ses magnifiques bateaux blancs : la *Great White Fleet*, dont le tonnage total atteint près de 300.000 tonnes.

Chacun des navires de la *United Fruit* est spécialement équipé pour le transport des fruits tropicaux. Grâce à des glacières, les fruits sont transportés rapidement et sûrement des tropiques aux Etats-Unis et en Angleterre. Pour rendre le transport des fruits aussi économique que possible, la *United Fruit* a muni chacun de ses navires de confortables installations de passagers, qui sont toujours occupées pendant l'hiver. Le rendement de ce transport de touristes américains vers la Jamaïque, où la Compagnie

possède d'admirables hôtels, est si rémunérateur que, pendant les mois d'hiver, le transport des fruits tropicaux ne coûte presque rien et que ceux-ci peuvent être vendus au consommateur américain à un prix très avantageux.

On n'aurait pas tout dit de la *United Fruit* si l'on n'insistait sur l'organisation parfaite de la vente des fruits tropicaux aux Etats-Unis. Grâce à la *Fruit Dispatch Company*; sa production atteint rapidement l'acheteur. Des entrepôts et des wagons spéciaux facilitent le transport des fruits tropicaux. Partout, des mesures intelligentes sont prises pour que les fruits ne souffrent pas de la différence possible de température. Toute une organisation fonctionne dont le seul rôle est d'assurer la livraison d'une marchandise parfaite, d'une qualité toujours identique.

Grâce à ces efforts et à cette organisation exemplaire, la *United Fruit* est parvenue à acquérir sur les marchés américains une situation prépondérante. Nulle part, elle ne connaît de rivalité sérieuse et le *Tropical Fruit Company*, son rival le plus sérieux, ne semble pas menacer une suprématie indiscutée. La *United Fruit* a véritablement créé l'industrie des fruits tropicaux et son succès suscitera sans doute, dans d'autres pays, des imitateurs nombreux¹.

Outre le commerce des fruits tropicaux et l'exploitation maritime, la *United Fruit*, pléthorique et conquérante, s'est intéressée également au sucre de canne. Elle a acquis d'immenses plantations à Cuba dans la province de Oriente et y a construit de vastes *sugar-mills*, des chemins de fer, des ports, tout ce que comporte cette exploitation très rémunératrice. Comme pour le commerce des fruits tropi-

1. Une étude complète du commerce des fruits tropicaux en Amérique paraîtra dans *Colonisations Comparées* (deuxième série).

picaux, elle doit une grande partie de sa puissance à l'absorption de diverses compagnies comme la *Nipe Bay Company* et la *Revere Sugar Refinery*. Ces « intégrations » lui assurent des profits considérables et constants.

Entreprise américaine, la *United Fruit* a réussi, en vingt-cinq ans, à prendre une importance prépondérante dans plusieurs pays qui ne semblaient pas destinés naguère à subir l'influence économique des Etats-Unis. Aujourd'hui, cette prépondérance est bien établie : elle s'affirme sur terre et sur mer, industriellement et commercialement. Elle domine économiquement et même politiquement plusieurs pays. Et, dans une colonie britannique comme la Jamaïque, elle est parvenue à éviter toute rivalité anglaise, en dépit de louables et opiniâtres efforts, comme ceux d'un écossais, M. Crum-Irving, qui a acheté en 1924 de vastes plantations à la Jamaïque, dans la partie orientale de l'île, la province de Cornwall.

Plus sérieux et plus importants ont été les efforts faits, dès 1900, par l'*Imperial West Indian Mail Service*. Pour la soutenir, le gouvernement britannique lui accorda un subside annuel de 50.000 livres sterling à condition d'importer annuellement en Angleterre 20.000 régimes de bananes. Mais son action est aujourd'hui bien peu importante à la Jamaïque. Tout récemment, a été créée une société à laquelle on prédit un grand avenir. C'est la *Jamaica Fruit and Shipping Company* fondée par d'anciens associés de la *United Fruit*. Son directeur, à Kingston, est danois, mais son capital est entièrement britannique.

Malgré ces tentatives, les Etats-Unis dominent donc économiquement à la Jamaïque. Pour s'en rendre compte, il suffit de prendre les chiffres du commerce extérieur de la Jamaïque : depuis 1914, les Etats-Unis absorbent, tant à

l'importation qu'à l'exportation, plus de la moitié du commerce de l'île. Et ces proportions ne font qu'augmenter, puisque les plus grandes sociétés trafiquant avec la Jamaïque sont américaines. La *United Fruit* est américaine comme l'*Allanlic Fruit* et la *Tropical Fruit*. Comment les Anglais et les Canadiens pourraient-ils lutter contre une concurrence si proche et si puissante?

En vérité, les Etats-Unis disposent d'avantages exceptionnels pour dominer économiquement toutes les Antilles. Leur effort, surtout depuis la guerre, y a été prodigieux. Et vraiment on ne saurait trop vanter les remarquables monographies publiées par le *Department of Commerce*, de Washington et où sont étudiés, avec un luxe étonnant de détails, tous les pays où doivent pénétrer les fabricats américains.

Ce qui assure aussi aux Etats-Unis une situation privilégiée, c'est que, de plus en plus, la prospérité de la Jamaïque dépend du marché américain. Fermez les Etats-Unis aux produits jamaïquais et vous déclenchez dans l'île une crise plus grave peut-être que celle provoquée par l'institution du libre-échange en Angleterre. Supposez que des droits très élevés grèvent subitement l'importation des bananes aux Etats-Unis, dans l'éventualité où, par exemple, la Californie et l'Orégon parviendraient à satisfaire toute la consommation nationale. Ce serait la mort sans phrase, la disparition tragique et immédiate de la principale source de richesse de la Jamaïque.

Mais une telle éventualité n'est pas à craindre. La *United Fruit* est puissante. A Washington, elle a une influence assez considérable pour qu'une politique protectionniste ne tue pas sa prospérité. De tels intérêts ne peuvent être négligés. Et l'on sait, comment, grâce à leurs « *lobbies* »

de Washington, les grandes sociétés américaines parviennent à intéresser les politiciens à leurs intérêts.

De même, avec le gouvernement britannique aussi, l'*United Fruit* entretient des relations excellentes. Comment admettre, dans de telles conditions, que les intérêts de la Compagnie puissent être méconnus à un point tel que des barrières douanières à la Jamaïque interdisent l'importation des fabricats américains et privent les navires de la *United Fruit* de leur fret d'aller?

La prospérité de la Jamaïque, jadis proverbiale, n'en reste pas moins peu assurée. L'administration du régime sec aux Etats-Unis a porté un coup sensible à l'industrie du rhum, déjà à son déclin. Le café n'existe pratiquement plus. Le sucre ne se fabrique qu'à Cuba. Il reste les bananes.

Les Anglais se sont souciés de cette situation. Ils n'ont pu y remédier complètement. Un tarif préférentiel a été accordé à la Jamaïque pour ses importations au Canada et en Grande-Bretagne. Cela n'assure cependant que la moitié de son commerce. D'autre part, des efforts ont été faits pour lutter contre la concurrence des fabricats étrangers. Mais est-il possible de dresser des barrières douanières contre les Etats-Unis, alors qu'il suffirait à ceux-ci — et le Président en a le droit, seul, par mesure de représaille — d'interdire l'importation des bananes pour réduire l'île à la ruine?

En fait, la situation est sans issue. L'allégeance britannique existe. Un gouverneur y représente S. M. George V. Il a un droit de veto absolu contre toutes les décisions de la Chambre locale, élue par suffrage universel, tant des noirs que des blancs. L'île, qui ne compte pas un million d'habitants, a donné une preuve incontestable de sa fidé-

lité à l'Empire, en envoyant, sur le front de Palestine, plus de quinze mille hommes. Et la présence d'un régiment blanc à Newcastle, ainsi que de l'escadre navale de l'Amérique du Nord et des Indes Occidentales, est bien inutile, pour maintenir la Jamaïque dans l'obéissance. Solide est l'établissement politique de l'Angleterre à la Jamaïque. Mais cela ne suffit pas pour dominer économiquement.

VII. — LES BAHAMAS ET LES BERMUDES

The wandering mariner whose eye explores
The wealthiest isles, the most enchanting shores,
Views not a realm so beautiful and fair,
Nor breathes the spirit of a purer air,
By the gay borders of Bermuda's Isles
Where Spring with everlasting verdure smiles.

TOM MOORE.

Au large des côtes des Etats-Unis, la Grande-Bretagne a placé deux sentinelles isolées, qui émergent de la solitude marine. Ce sont, en face de la Virginie, les Bermudes, et, à proximité de la Floride, les Bahamas. Ces deux archipels madréporiques sont colonies de la Couronne depuis longtemps déjà et le sont restées. Le souffle d'insurrection qui libéra l'Amérique du Nord de l'allégeance britannique épargna ces îles éloignées. Le roi George y put maintenir sans peine son autorité et son successeur y règne aujourd'hui sans conteste.

Bahamas et Bermudes doivent à leur situation et à leur constitution coralligène une existence identique. Baignés par le courant chaud du Gulf Stream, ces deux archipels jouissent d'un climat idyllique. Leurs plages d'or blanc, où le panache des palmiers s'agite doucement au souffle d'une brise parfumée, sont prolongées par des flots d'une couleur

indescriptible, faite de topaze, d'émeraude, de saphir et de lapis-lazuli. Une même population nègre, aimable et nonchalante, peuple ces îles innombrables. Et pour accueillir les touristes américains de semblables hôtels ont été construits aux Bermudes et aux Bahamas.

Les Bahamas sont constituées par une trentaine d'îles d'inégale importance. En français, cet archipel prend communément le nom de Lucayes, qui rappelle le nom des Indiens qui les peuplaient jadis, les Lucayos. Ce furent les Lucayos que l'on employa surtout dans les mines d'or de Saint-Domingue et dans les plantations de Cuba, aux origines de la domination espagnole. Leur disparition fut rapide. Et Las Casas, avec sa fameuse *Destruycion de las Indias*, crut bien faire en préconisant l'immigration des noirs en Amérique. Il en vint partout, aux Antilles, grâce aux innombrables négriers. Même aux Bahamas, ils ont supplanté complètement les Lucayos disparus.

Placées au milieu du *Florida Strait*, qui sépare la Floride de Cuba, les Bahamas commandent un des accès essentiels de la mer des Antilles. Une des clés de la Méditerranée américaine est donc dans les mains de John Bull. Ajoutez-y que la Jamaïque contrôle le *Windward Passage* entre le Cap Maisi, extrémité orientale de Cuba, et Mole Saint-Nicolas, dans Haïti, et que la guirlande des petites Antilles est dominée par l'influence et les intérêts britanniques. Il n'y a donc que le passage de Mona, entre Porto-Rico et Saint-Domingue, qui ne soit pas sous contrôle anglais. Encore est-il possible aux Britanniques de le surveiller des Bermudes ou de Sainte-Lucie.

Par le canal de la Floride, entre Key-West et la Havane, s'échappent du golfe du Mexique les flots chauds du Gulf Stream. Ils baignent les Bahamas et, poursuivant leur course

océanique, ils enveloppent les Bermudes et réchauffent l'Europe occidentale jusqu'au Cap Nord et au Spitzberg. Or, les Bahamas sont un archipel madréporique, dont les émergences se développent lentement, mais insensiblement. Il n'est donc pas impossible qu'un jour lointain, ces îles dispersées ne se réunissent et ne forment une étendue terrestre considérable. Le résultat de cet affleurement progressif serait la fermeture du canal de la Floride, un peu de la manière dont l'extrémité de la Floride s'est prolongée, grâce à la jonction des récifs et à la construction d'un pont immense, jusqu'à Key-West. Que se produirait-il alors ? Même sans que la terre ferme affleure partout, le canal de la Floride ne pourrait plus servir d'exutoire aux eaux chaudes du golfe du Mexique. Le Gulf Stream ne pourrait plus s'échapper dans l'Atlantique ou, du moins, devrait emprunter une autre route et se perdrait, sans doute, dans la mer des Antilles.

L'Europe pâtirait cruellement de cette modification du régime du Gulf Stream. Sa température modérée ressemblerait alors étrangement à celle des Etats-Unis, où des villes comme New-York, qui sont situées à la même latitude que Naples ou Lisbonne, connaissent des froids rigoureux et des étés torrides. Cette éventualité a déjà attiré l'attention des savants et des romanciers. Ce n'est heureusement qu'une hypothèse lointaine et peu redoutable aujourd'hui.

Nassau, la capitale des Bahamas, est une ville délicieuse, avec son petit port semé de voiles claires, ses rues calmes et blanches de soleil, ses maisons en crépi aux couleurs vives qui s'écaillent au soleil. Aux carrefours, des policemen noirs, impeccables et flegmatiques, règlent le trafic des autos, des petites voitures légères aux parasols colorés

qu'affectionnent les touristes, des chariots ajourés où s'entasse une récolte d'éponges.

Comme le confort britannique ne perd jamais ses droits, une ligne de navigation a construit, avec l'agrément du gouvernement, un immense hôtel. Ce caravansérail est d'un confort parfait et d'un goût très neuf. Il y fait d'une fraîcheur exquise. Parmi les palmiers, ce vaste bâtiment a grande allure et son architecture espagnole est vraiment heureuse. Pas tout à fait espagnole pourtant, malgré le patio où jaillit un geyser artificiel. Plutôt ce que les Américains appellent le *Mission Style*, qui est le style des missions catholiques en Californie, avant la conquête américaine, et que les Yankees ont adopté partout dans le Sud. Tout près, des *links* de golf épinglent leurs petits drapeaux rouges sur un tapis de billard. Et, là-bas, parmi les cactus et les cocotiers, apparaît la mer ensoleillée, qu'irise parfois le vol d'une mouette, d'un goéland ou l'essor d'un poisson-volant.

Une flânerie à travers la ville est pleine d'intérêt, soit que l'on tienne à découvrir le panorama de la baie, du vieux fort, vestige de la conquête espagnole, qu'envahit une folle végétation et que surmonte l'*Union-Jack*, — soit que l'on se promène à son gré parmi les quartiers indigènes et les avenues ombragées où s'abritent les habitations des Européens. Partout, le spectacle est curieux. Sur les routes taillées dans le corail, des négrillons jouent avec des rires. Des nègres poussent des tonneaux vers des entrepôts. Des femmes passent, avec des fardeaux sur la tête et un immuable sourire.

En vérité, Nassau serait une bourgade assez pauvre, malgré tout son charme exotique, s'il n'était sous pavillon britannique. Et cela lui vaut, aussi bien qu'aux Bermudes, une prospérité que ne lui procureraient ni ses paysages, ni

la douceur de son climat. A Nassau, en effet, le régime sec est inconnu. On y trouve non seulement des éponges et des noix de coco, mais du gin, du brandy et du wisky à flots. Cela, surtout, attire beaucoup d'Américains. Ils vont, à Nassau, faire une courte cure d'alcools, qui les venge de leur sobriété constitutionnelle. Pour eux sont ces tennis, ces terrains de golf, ces hôtels somptueux, pour eux, surtout, sont ces *saloons*, ces débits divers, où l'on trouve tous les cocktails, tous les spiritueux et toutes les liqueurs.

Pour les Américains qui aiment l'alcool et ne peuvent se payer le luxe d'un séjour aux Bahamas, Nassau est le fortuné complice de leur passion. Là sont embarqués, sur de petits navires à voile ou à moteur, les liqueurs qu'introduiront en fraude, aux Etats-Unis, contrebandiers et *boot-leggers*. En rade de Nassau, il y a toujours plusieurs de ces embarcations qui attendent la brume, la nuit, un relâchement de la surveillance sur la côte américaine.

La contrebande de l'alcool est si bien organisée qu'il n'est pas rare de lire, dans les journaux américains, que douze navires de contrebandiers sont au large de New-Jersey ou du Connecticut, attendant l'occasion favorable. Leurs noms sont connus, mais, en dehors de la limite de douze milles, les autorités américaines sont impuissantes, et ce pour la plus grande joie des buveurs impénitents qui ne veulent pas user des dangereux et pernicieux breuvages fabriqués aux Etats-Unis même.

Les Américains ne vont pas seulement à Nassau pour y trouver un éternel printemps ou pour y échapper à la prohibition. Le respect de leur passé les y attire aussi. C'est au Bahamas, en effet, que, le 12 octobre 1492, Christophe Colomb découvrit un nouveau monde. L'île où il aborda à l'issue de son premier voyage n'est pas éloignée de Nassau.

C'est Watling Island, le San Salvador de Colomb, le Guanahani des Lucayos.

Pour s'y rendre, à vingt ou trente milles de Nassau, on prend un vieux vapeur qui a dû « bourlinguer » sur toutes les mers du globe, à en juger d'après les radoubages de la coque, le *Nassawian*. Bientôt, parmi les récifs de corail, on atteint Graham's Harbour, sur la côte de l'île Watling, où, Washington Irving le plus célèbre biographe du grand Génois l'affirme, Christophe Colomb débarqua il y a plus de quatre siècles. Watling Island n'est guère qu'un rivage, en tout semblable aux rivages déjà vus. La grève est de sable blanc, souillée d'un peu d'écume marine, prolongée par des remous blancs le long des récifs. Sous le sable, dans les coquillages roses et blonds, apparaît parfois le squelette de corail de l'archipel. Plus loin, au delà de la plage, des palmiers et des cocotiers en bouquets, des massifs d'un vert profond où des hibiscus accrochent les taches sanglantes de leur floraison hivernale, des cactus, un « carbet » abandonné qui pourrit sous l'étouffement de la végétation croissante. C'est tout. Aucun vestige, aucune ruine. Il faut croire. Et avec un peu d'imagination, on évoque, sur une mer semblable, les trois caravelles de Palos, la *Santa Maria*, la *Nina* et la *Pinta* qui portaient à travers l'océan Christophe Colomb, ses compagnons, leur fortune et la destinée de la moitié du globe.

A partir de Watling, le périple à travers les Bahamas se poursuit. On quitte ces lieux historiques, déçu, l'esprit plein de réflexions et de conjectures. Guanahani, San Salvador ou Watling s'évanouit à l'horizon, dans l'océan ensoleillé. Le *Nassawian* touche ensuite à Santa-Maria de Conception (Rum Cay), où Colomb aborda au cours de son premier voyage, et arrive à Long Island, que Colomb décou-

vril à cette époque et baptisa Fernandina, en l'honneur de son souverain. Et le vieux navire atteint au crépuscule violet l'île de New-Providence, où est bâti Nassau.

Depuis Colomb, les Bahamas ont un lointain passé. Beaucoup de conquistadors, Ponce de Leon, de Soto et Balboa s'y arrêtrèrent. Puis ce furent les Anglais explorateurs, pirates, aventuriers, Drake, Raleigh, Nelson, Abercrombie, Rodney qui y firent escale au cours de leurs incursions sur les côtes des colonies espagnoles d'Amérique, sur le *Spanish Main*.

Aucun établissement régulier n'y fut pourtant établi avant le xvii^e siècle. Les Espagnols dédaignèrent cet archipel, qui ne possédait ni or, ni argent. Enfin, en 1667, un marin anglais, le capitaine Sayles, trouva refuge contre la tempête dans l'île où est bâti Nassau. Il la baptisa : « Providence ». Plus tard, quand on s'aperçut qu'une île du Massachusetts portait le même nom, on l'appela : « New-Providence ».

Nid de pirates fameux, tel que ce *Black-beard*, époux de quatorze femmes et véritable Barbe-Bleue, les Bahamas sont restées en dehors de tout trafic commercial important. Leurs habitants ont été pendant longtemps des « naufrageurs » célèbres, s'enrichissant des épaves que la mer rejetait sur leurs côtes et des cargaisons des navires capturés. Pendant les guerres d'Amérique, l'archipel fut un repaire pour les forceurs de blocus, comme aujourd'hui encore il abrite les contrebandiers et les *boot-leggers*.

Aux Bahamas, la Grande-Bretagne n'entretient pas de troupes. Des forces de police indigènes sont suffisantes pour maintenir l'archipel dans l'obédience. Quant aux quelques forts, qui datent de la conquête, ils ne servent que de centre d'excursions pour les touristes. Ce sont des ves-

tiges inutiles et sans grand intérêt d'une époque périmée.

On a bien tenté, pendant la guerre, de constituer avec les nègres des Bahamas un bataillon à trois compagnies : *Bahamian Defense Force*. On rencontre, sur la place du Gouvernement, quelques canons. Le Gouverneur de l'archipel est major dans l'armée britannique. Des nègres impeccables et vêtus d'un uniforme bleu foncé avec parements rouges circulent dans les rues. Mais tout cela ne correspond à aucun effort militaire sérieux, qui serait inutile et onéreux dans cet archipel sans grand intérêt pour l'Empire britannique. Et les nègres des Bahamas préfèrent les flâneries et les siestes au crépuscule, alors que s'allument les étoiles et les lumières.

Au nord des Bahamas, mais roulées comme elles dans les flots du Gulf Stream, se trouvent les Bermudes enchantées. Comme Nassau, Hamilton, capitale des Bermudes, est pour les Américains une villégiature hivernale où ils trouvent un climat délicieux. Outre la Côte d'azur que les Etats-Unis possèdent en Floride, où ils ont jalonné le rivage de l'Atlantique de plages charmantes comme Miami et Palm Beach, existe donc, en Amérique comme en Europe, une *Riviera di Levante* dont les centres sont Nassau aux Bahamas et Hamilton aux Bermudes.

En Amérique et même en Europe, il est peu de petites villes aussi agréables, aussi attirantes qu'Hamilton. Ses rues blanches sont délicieuses au soleil. Il y fait calme et doux. De la baie profonde, où roulent de lents flots verts, où flottent des yachts légers, souffle un vent marin léger, chaud, salé et tonifiant.

Ville balnéaire, Hamilton a tout sacrifié aux exigences des touristes, que les steamers débarquent régulièrement. Pour eux sont ces grands hôtels, incomparablement confort-

tables et luxueux; pour eux ces parcs et ces terrains de sport. Le golf est roi : les « links » sont innombrables et excellents, paraît-il. Et ce sont de petits nègres qui servent de « caddies ». Non loin, des joueurs de polo se défient en des galopades tumultueuses, comme des centaures blancs. Tennis, cricket, hockey, base-ball, tout s'y trouve, sauf, peut-être, le football, que les gens chics d'Halmiton trouvent trop démocratique.

Mais cette frénésie sportive n'apparaît pas quand on parcourt Hamilton. En cela, cette ville se distingue des autres capitales des Antilles. Partout ailleurs, devant l'hégémonie américaine, les *Fords* ont fait leur apparition et c'est à la Havane, à Carthagène, à Bridgetown et ailleurs un brouhaha, une agitation, que les éclats rauques des clacksons et les cris des chauffeurs nègres rendent insupportables. Or Hamilton est une capitale policée, malgré les nègres. Pour conserver, à ses rues calmes, tout leur charme paisible, le gouverneur britannique a pris une décision très sage et très simple : il a interdit dans tout l'archipel l'importation des autos et voilà pourquoi on rencontre, dans la ville et la campagne, de ces pittoresques voitures des Antilles, que conduit, à petit trot, un noir à dents blanches.

A vrai dire, les autos sont assez inutiles, car on a vite fait de parcourir toute l'île d'Hamilton, la principale des Bermudes. La route se déroule, avec des circuits aventureux, entre les villages de corail, parmi les collines vertes, revêtues de buissons d'hibiscus aux fleurs sanglantes, dominées par des palmiers verts et gris, qui tremblent au souffle du large. Un mur, d'où pendent des fleurs mauves, lourdes comme des grappes, et qui jettent une ombre colorée; des maisons blanches, construites avec de grands blocs de corail sciés;

des venelles paisibles, où s'allument, au crépuscule, des lumières jaunes et familières; des parterres dans les jardins clos; de beaux parcs où flottent ces parfums lourds et ardents que l'on ne connaît que sous le signe du Tropique et où de vieux messieurs viennent prendre le soleil en guise d'apéritif; tout cela vous donne l'image d'un bonheur calme, d'une vie paisible et douce, telle que la rêvait Ruskin, telle qu'on la découvre dans les tableaux candides de Rosetti et telle que l'a chantée Tom Moore, ce poète irlandais qui vécut de longues années aux Bermudes.

Et vraiment, perdues dans l'immensité océanique, les Bermudes sont très anglaises. Comme dans l'île inconnue, les prairies vertes sont déchirées aussi par des coupures blanches de rochers nus; les églises ont des tours carrées, à créneaux; Hamilton et Saint-Georges ont l'aspect net, calme et propre de Canterbury ou d'Hertford. Plus d'une fois, dans cette campagne verte, sereine, onduleuse, parcourue par le souffle marin, on songe au Midlands. Oui, Tom Moore a raison quand il chante les charmes des Bermudes :

*There is not in the wide world a valley so sweet
As that vale in whose bosom the bright waters meet...*

Est-ce parce que les Bermudes sont la plus ancienne des colonies britanniques qu'elles ont des aspects si nettement anglais? Assurément non. Il y a dans l'atmosphère, comme dans le paysage, quelque chose qui n'est dû qu'à la nature, et qui donne aux Bermudes cette étrange ressemblance. Par une surprenante coïncidence, la Barbade, qui défend avec une si tenace énergie son titre de « Petite Angleterre », se targue, elle aussi, d'être la plus ancienne colonie britanni-

que et partage ce rare privilège de rappeler quelques aspects du pays anglais.

Quelle est la plus ancienne des deux colonies? En 1605, le 7 avril, sir Olive Leigh et ses compagnons débarquaient à Barbados, à *Brandon's Beach*. Mais c'est en 1593 qu'un capitaine anglais, nommé Henry May, aborda aux Bermudes, non loin de Saint-Georges, à la suite du naufrage de son navire, brisé sur les récifs madréporiques de l'île. Découvertes par les Espagnols dès 1515, les îles furent bientôt colonisées par les Anglais. En 1610, le *Sea-Venture* vint aborder sur ces rivages fleuris. Il débarqua des *settlers* : sir George Somers, sir Thomas Gates, le capitaine Christophe Newport et cent cinquante Anglais. Ceux-ci prirent possession de l'archipel et s'y établirent au nom de Sa Majesté Britannique.

Depuis plus de trois siècles, l'archipel est donc anglais et n'a pas cessé de l'être. Quand Barbados vient réclamer le titre de première colonie britannique et invoque l'antériorité de l'occupation de l'île par sir Olive Leigh, les Bermudes répondent en rappelant l'arrivée du capitaine Henry May. Elles invoquent aussi l'existence de l'assemblée générale des Bermudes, qui, réunie en 1620, — avant le débarquement des *Pilgrim fathers* de la *May flower*, à Plymouth, dans le Massachussetts, — est la plus ancienne des assemblées représentatives de l'Empire Britannique après le Parlement anglais.

Pourquoi les Anglais s'installaient-ils aux Bermudes? Pour la même raison qu'ils prirent pied aux Bahamas, à Barbados et dans les autres Antilles : pour menacer la puissance espagnole dans le Nouveau-Monde, interrompre les relations maritimes entre les deux parties continentales de cet immense empire sur lequel le soleil ne se couchait

jamais et s'emparer des galions d'or et d'argent, qui cinglaient, chaque année, de la Havane vers Cadix, Vigo et la Corogne.

De plus, les Bermudes se trouvent au large de la Virginie et de la Caroline. C'est en 1607 que les marchands de Londres fixent leur première colonie à Jamestown sur les bords de la baie de Chesapeake. Or, l'archipel commande les routes maritimes de l'Amérique du Nord. Il faut donc s'en saisir. Dès 1610, grâce à sir George Somers, c'est chose faite.

Grâce aux Bermudes, l'Empire Britannique possède un point d'appui dans les solitudes de l'Atlantique. Protégées par les récifs coralligènes, sur lesquels le navire de Henry May vint se briser, ces îles constituent un abri inviolable. Les ports y sont admirables et protégés mieux qu'on ne peut l'espérer, à Saint-Georges aussi bien qu'à Hamilton. La baie d'Hamilton constitue une vaste mer intérieure, où règnent des flots toujours calmes, quoique peu profonds. Quant aux chenaux d'accès, ils sont tortueux et difficiles : seul un habile pilote peut s'y risquer.

Ainsi, au nord de l'Océan, les Britanniques disposent d'une base solide au large du continent américain. Dans le sud de l'Atlantique, l'archipel des Falklands constitue une base analogue, d'une valeur appréciable, quoique moins bien protégée par la nature. En vue des deux Amériques, les Anglais ont deux vigies, deux postes de guetteurs, d'une valeur stratégique et tactique indéniable.

Pour compléter ce système de défense océanique, les Britanniques possèdent leurs colonies des Antilles et une base possible en Guyane : le port de Georgetown. A la Jamaïque, ils ont l'admirable rade de Kingston, proche de ce fameux Port-Royal, célèbre par les exploits de ses bouca-



niers, flibustiers, corsaires, contrebandiers, pirates, bandits, gentilshommes de fortune. Où l'effort anglais a été plus considérable encore, c'est à Sainte-Lucie, une des Antilles britanniques située au sud de la Martinique. Ils se sont servis, à Sainte-Lucie, de l'excellente rade ouverte de Castries pour y établir leur base navale. Lors du conflit qui mit aux prises l'Angleterre et le Vénézuéla en 1895, à propos des frontières de la Guyane Britannique, Castries fut le théâtre d'une grande activité militaire. Des casernes y furent construites, comme à Newcastle, dans l'île de la Jamaïque; des dépôts de charbon et de mazout établis; un pier construit. Depuis, Castries est resté une base navale de premier ordre, entre les Falklands et les Bermudes, entre la Jamaïque et Sierra-Leone, sur la côte occidentale d'Afrique. Sa situation centrale lui confère une valeur exceptionnelle.

Mais les Anglais ne se confient pas à la seule valeur de leurs positions : il faut veiller au salut de l'Empire et à la domination des sept mers. A la Jamaïque, ils ont une importante garnison et ce fameux régiment indigène des Indes-Orientales, qui cantonne aussi à Sierra-Leone. Aux Bermudes, c'était en 1924 un bataillon du régiment de Norfolk qui tenait garnison. Point de troupes indigènes : la population est trop peu nombreuse, mais de ces belles troupes, vêtues de kakhi, qui, en Flandre et ailleurs, ont donné maint témoignage héroïque de leur valeur militaire.

A côté des forces de terre, les forces de mer. A Kingston mouillaient, en 1924, une escadre de trois croiseurs légers de l'escadre des Indes-Orientales : le *Calcutta*, le *Capetown* et le *Constance*. A Saint-Georges, d'autres unités de la même escadre étaient à l'ancre. D'autres encore étaient en patrouille dans les parages éloignés de l'océan austral,

quelque part entre Sainte-Hélène, Tristan d'Acunha et les Falklands. Les araignées des mers...

Ainsi aux Antilles, comme ailleurs, on voit l'Empire britannique se préparant au pire. C'est un spectacle qui ne manque assurément pas de grandeur. Où que l'on aille, même dans ces terres américaines, qui semblent vouées à l'influence des Etats-Unis, on se heurte à l'Empire britannique. Et l'on trouve ainsi, sinon en conflit, du moins en rivalité, les deux puissances qui, quoi que l'on veuille et quoi que l'on die, dominent le monde : les Etats-Unis et l'Empire britannique.

Des deux côtés de l'Océan, les deux puissances se dressent avec leur formidable appareil de forces rivales. Pourront-elles vivre encore longtemps sans entrer en conflit? Cette rivalité ne dégénérera-t-elle pas, un jour, en une mêlée formidable, qui mettra aux prises deux continents? A ces troublantes questions nul ne saurait répondre. Mais on ne peut songer sans effroi à cette nouvelle guerre punique, qui ferait de l'Océan Atlantique une nouvelle et immense Méditerranée.

III

LE LONG DU « SPANISH MAIN »

I. — LE « SPANISH MAIN »

Westward Ho! With a Rumbelow
And Hurrah for the Spanish Main O!

La côte continentale de la mer des Antilles porte, chez les peuples anglo-saxons, un nom caractéristique. C'est le *Spanish Main*. Ce qu'il évoque est infiniment complexe et contient une partie de la gloire maritime de l'Angleterre. C'est sur les rivages transatlantiques, qui s'étendent du Texas à l'embouchure de l'Orénoque, que s'établirent les premiers Conquistadors : Cortez, Balboa, Pizarre, tant d'autres. C'est là que la puissance coloniale de l'Espagne était la plus solide et la plus forte. Aussi longtemps que l'Espagne conserva l'empire des mers, la mer des Antilles resta un lac espagnol, où nul ne pénétrait. La côte était inaccessible à l'étranger. La *Casa de Contratacion* défendit opiniâtement son monopole et fit régner une stricte discipline dans tous les ports d'Amérique.

Vint la défaite de l'invincible Armada. Chassés des petites Antilles, les Espagnols se confinèrent dans les villes fortes des grandes Antilles, où ils construisirent d'admirables ouvrages d'art militaire et limitèrent leur effort à la conquête et à l'exploitation du Continent. Tâche formi-

dable qui surprend aujourd'hui nos imaginations. La caractéristique de cet empire est qu'il fut, dès l'origine, établi principalement sur les hauts plateaux du Mexique et du Pérou et que son développement fut tourné plutôt vers les rives du Pacifique que vers l'Europe. Il y a de multiples raisons à cette vocation occidentale : les côtes de la mer des Antilles sont, dans l'ensemble, basses, marécageuses, malsaines, rongées par la malaria, dévorées par le *vomilo negro*. Quand apparurent les corsaires anglais et les pirates, on crut que la sécurité des villes importantes serait mieux assurée sur le versant du Pacifique que sur les plages de la mer des Antilles. Illusion que l'audace des flibustiers démentit plus d'une fois.

Pour conserver avec l'Europe des contacts faciles et rapides, l'Espagne se réserva quelques ports qui furent les accès nécessaires de son empire américain. Ce furent, au Mexique, Campêche et la Vera Cruz et, à proximité de l'isthme de Darien, Puerto-Bello et Carthagène. Havres, entrepôts, refuges, ces villes servirent pendant trois siècles de portes à l'empire colonial espagnol. Là étaient réunies, avant le voyage saisonnier des galions, les richesses recueillies dans les mines. Quand le voyage à travers l'Atlantique devint périlleux à cause de l'audace des pirates, on accoutuma de faire cingler les navires chargés d'or et d'argent de Carthagène et de Puerto-Bello, de Campêche et de la Vera Cruz vers la Havane, où, après une traversée courte et peu dangereuse dans la mer des Caraïbes, une escadre était réunie à l'abri des forteresses de Morro et de Cabañas. Les navires de guerre appareillaient alors et, sous la protection des frégates, la flotte chargée de richesses, emportée par les flots du Gulf-Stream, entreprenait la dangereuse traversée de l'Atlantique vers Vigo, Cadix ou la Corogne.

Leur importance et leur opulence valurent à la Vera Cruz, à Campêche, à Puerto-Bello et à Carthagène, comme d'ailleurs à tous les ports espagnols du *Spanish Main*, une destinée héroïque et sanglante. Ne pouvant entamer l'empire espagnol, s'emparer de ses métaux précieux, y dominer économiquement, tous les peuples rivaux, que suscita la grandeur coloniale de l'Espagne, portèrent leurs efforts contre les ports par où respirait le continent. Attaques incessantes, rapines continuelles. L'aventure de Van Hoorne, que nous avons relatée, n'est qu'un exemple entre mille. En 1540, c'est le sac de San German de Puerto-Rico. En 1541, celui de la Burburata. En 1544, Carthagène des Indes tombe aux mains des pirates. En 1565, John Hawkins attaque le Rio de la Hacha, en Terre Ferme. En 1587, sir Francis Drake passe le détroit de Magellan et désole toute la côte du Pacifique. En 1587, Thomas Cavendish s'empare, sur les côtes de la Californie, du galion de Manille *Santa Ana*. Au xvii^e siècle, c'est pire encore. A partir de la conquête de la Jamaïque et de la création de Port-Royal, les villes côtières subissent des attaques sans nombre : Santa Marta : trois fois ; Campêche : trois fois ; Puerto-Bello : une fois ; Chagres : deux fois ; Santiago de Cuba : une fois ; Trujillo : une fois ; Tolu : huit fois. A quoi bon allonger cette liste tragique ? En 1683, la Vera Cruz est occupée par les corsaires et souffre pendant plusieurs jours les horreurs de la faim et du pillage. La même année, Campêche tombait aux mains des pirates. L'occupation de Carthagène, en 1697, marque l'apogée d'une longue période de douleurs innombrables ¹.

Pour résister aux attaques incessantes des flottes enne-

1. V. CARLOS PEREYRA : *L'œuvre de l'Espagne en Amérique*, Paris, « Les Belles Lettres » s. d., p. 225 et sq.

mies, les Espagnols accomplirent des prodiges. Partout, ils construisirent des forteresses qui sont des merveilles de la castramétation, tant par leurs proportions que par la science qu'elles révèlent. A une époque où les relations entre la Métropole et ses colonies d'Amérique étaient forcément longues et difficiles, les gouverneurs espagnols édifièrent, sous les tropiques, des fortifications qui semblaient, à bon droit, inexpugnables. Hélas ! tant d'efforts, tant de millions dépensés n'ont pu sauver cet immense empire de la décadence et du morcellement. C'est en vain que partout aux Antilles, à la Havane, à Santiago de Cuba, à San Juan de Porto-Rico, les capitaines généraux ont construit un château de Morro; c'est en vain qu'ils ont, en terre ferme, jalonné les rivages de villes fortes, de remparts, de bastions. Le destin implacable s'est joué de ces puissantes défenses. Au moins, ces fortifications vaincues, seuls monuments d'une Amérique trop nouvelle, restent-elles un témoignage permanent de la grandeur espagnole.

Quand on contemple aujourd'hui ces remparts, on comprend mieux la splendeur de cette colonisation, tombée depuis un siècle dans un injuste discrédit. La domination de l'Espagne a succombé, mais son œuvre reste, car, comme les Romains et comme les Portugais de Vasco de Gama, qui édifièrent d'immortelles forteresses sur les côtes de l'Afrique, les Espagnols bâtissaient pour l'éternité. Avoir conquis un tel empire, l'avoir colonisé, l'avoir gardé pendant trois siècles, y avoir introduit une civilisation originale, permanente, imperméable aux infiltrations étrangères, n'est certes pas une œuvre médiocre.

La critique de cette expansion est facile, mais peut-être est-on parfois tombé dans l'outrance. Que l'on songe, par exemple, que trente ans avant la fondation de l'Université

Harvard, les Espagnols avaient déjà créé à Manille, aux Philippines, à vingt mille kilomètres de Salamanque et à plus de dix mois de voyage océanique, une université où la métaphysique de saint Thomas d'Aquin était professée! A San Juan existe aussi un *Collegio Santo-Tomas de Aquino*. Ainsi, il y a trois siècles, les doctrines du « docteur admirable » s'enseignaient à la fois dans la mer des Caraïbes et dans le Pacifique.

Pour la défense des colonisateurs espagnols, on pourrait ajouter aussi que, malgré les mines du Mexique et du Pérou, les Peaux-Rouges subsistent en bien plus grand nombre dans l'Amérique latine qu'aux Etats-Unis et au Canada.

Toutes ces terres espagnoles connurent, au xvii^e et au xviii^e siècle, un très vif éclat intellectuel, que ne ternit guère une application stricte des principes d'« arrivisme » formulés par Balthasar Gracian ¹. Et que ne pardonnerait-on pas aux colonisateurs qui ont créé ce style délicieux, si mesuré et si adéquat, si profondément original qu'est le style espagnol des tropiques — fait de souvenirs mauresques et de réminiscences « rocaille » — dont on retrouve avec joie le charme dans la plupart des villes latines d'Amérique?

Si la cathédrale de San Juan à Porto-Rico est médiocre, malgré ses vitraux de couleur éclatante, qui projettent des ombres kaléidoscopiques sur le sol de marbre, que dire de l'église San José? L'ombre même y est recueillie; son autel est heureusement dépouillé de trop massifs ornements d'argent; sur les murs chaulés se détachent de naïves statues de bois sculpté; la lumière, douce et apaisante après l'éclatant soleil, est parfumée d'encens. Sur le parvis, blanc

1. Dans l'*Homme de Cour*.

de clarté, s'érigent quatre palmiers gris de poussière et une statue poudreuse. Une inscription : « Juan Ponce de Leon, conquistador y premio gobernador de esta ysla ». Ponce de Leon! cet audacieux marin, compagnon de Christophe Colomb, qui découvrit la Floride et y établit les premières bases de ce qui devint la ville espagnole de Saint-Augustin.

Dans toutes les terres qu'elle a conquises, l'Espagne est parvenu à implanter profondément sa langue, sa civilisation, ses mœurs. Elle a christianisé toutes les populations qu'elle a dominées. Elles les a préparées à recevoir les institutions et les législations européennes. Aux Philippines, aussi bien qu'à Cuba, l'influence espagnole a été exemplaire. Et les Américains avouent aujourd'hui que leur tâche, dans les colonies qu'ils ont ravies à l'Espagne, aurait été bien plus ardue qu'elle ne le fut si un peuple européen n'avait dégrossi, éduqué, civilisé avant eux les peuples soumis à leur tutelle. Nulle part, en effet, les Etats-Unis n'ont dû, comme les autres peuples colonisateurs, s'imposer à des peuplades complètement sauvages et leur enseigner les rudiments de la civilisation. Partout, l'Espagne avait utilement préparé leur tâche.

Malgré ses erreurs et, aussi, quelques calomnies, l'Espagne a donc bien servi la civilisation blanche. Que serait le monde sans elle? Dans un continent entier, que rien n'a pu entamer, vivent aujourd'hui d'admirables nations latines qui sont filles de son sang, disciples de son esprit, élèves de ses traditions. Malgré les guerres et les révoltes, malgré un siècle d'abandon, l'Espagne continue à régner, dans ses anciennes colonies, sur les esprits et sur les cœurs. Partout son génie est resté vivace. Qu'importe, à côté de ces vastes et magnifiques colonies intellectuelles, la médiocrité d'un empire en lambeaux?

Nulle part, la permanence des traditions espagnoles n'apparaît mieux en Amérique que dans l'hostilité du monde latin à toutes tentatives étrangères, que dans son « imperméabilité ». Malgré d'incessants essais, le bloc espagnol d'Amérique n'a jamais pu être effrité. Partout, il évita la domination étrangère, du cap Horn à la Floride et à la Californie. La conquête des côtes malsaines des Guyanes est restée exceptionnelle. Seul, le Brésil, échappé depuis longtemps à l'influence espagnole, a conservé une destinée différente du reste du Continent. Partout ailleurs, même dans cette Nouvelle-Grenade où commença la ruine de l'empire espagnol et que la guerre éprouva si cruellement, aucune puissance étrangère ne parvint à s'établir. Le cœur du pays et ses abords maritimes ont conservé leur intégrité.

Depuis la défaite de l'Espagne il y a un siècle, sous les coups de Bolivar et de San Martin, les côtes de l'Amérique Centrale montrèrent seules quelque vulnérabilité. C'est au Guatemala, au fond du golfe de Santo Tomas, que des Belges tentèrent, en 1841, de créer une vaste colonie agricole, semblable aux immenses plantations de bananes que les Yankees de la *United Fruit Company* ont créé à proximité de Puerto-Barrios. Plus heureux, les Anglais, établis à Belize, sont parvenus à faire de cette côte malsaine du pays de Mayas la colonie du Honduras Britannique. Sur la côte des Moustiques, leurs efforts ont été plus incertains. Là, sur le territoire du Nicaragua, un Anglais, nommé, paraît-il, Oldman, était parvenu, il y a quatre-vingt ans, à devenir le chef — le *Rey-King* — des Indiens Mosquitos. Il en profita pour obtenir la suzeraineté anglaise. La ville qu'il occupa devint la ville de Bluefields. A quelque distance se créa, vers la même époque, une autre ville, occupée par des immigrants britanniques que l'on baptisa

Greytown et qui porte aujourd'hui le nom de San Juan del Norte. Ces tentatives sporadiques de l'Angleterre n'ont eu aucun résultat utile, puisque aucune colonie de la Couronne n'a pu être créée sur les côtes du Nicaragua et que la Grande-Bretagne n'a pas su conserver sa prépondérance économique dans cette région de l'Amérique Centrale.

Les véritables dominateurs des pays du *Spanish Main* sont les Etats-Unis, qui ont, ici comme ailleurs, repris la succession espagnole et les méthodes britanniques. Dominant la Méditerranée américaine et ses accès, ils ont naturellement étendu leur hégémonie sur les côtes. Pour défendre le canal de Panama, ils en ont voulu contrôler les accès et rien ne pouvait, à cet égard, leur être plus utile que leur hégémonie sur les pays faibles et souvent troublés qui bordent la mer des Antilles. Par leur puissance politique, par leur intervention financière, par le développement de leurs entreprises commerciales, les Etats-Unis sont parvenus, aujourd'hui, grâce à la guerre européenne, qui leur a laissé le champ et les mains libres, à prendre dans certains pays de l'Amérique latine une influence dont il est intéressant de mesurer l'importance et l'étendue.

II. — ÉVOLUTIONS ET RÉVOLUTIONS DU MEXIQUE

There is something rotten in the State of Denmark.

SHAKESPEARE.

Formés à l'école de l'Angleterre, les Etats-Unis ont hérité beaucoup de ses préjugés, de ses admirations et de ses hostilités. Depuis la conquête de son indépendance, la république nord-américaine, dans son désir de compléter la constitution territoriale de son territoire, est entrée en

conflit avec des peuples divers : l'Angleterre, établie sur les bords du Saint-Laurent et à qui la guerre de 1812-1814 ne put enlever de territoires; la France, qui abandonna, en 1803, les immenses territoires de la Louisiane et son droit d'aînesse en Amérique pour un plat de lentilles; la Russie qui s'avangait, il y a un siècle, le long du Pacifique jusqu'à la Californie grâce à sa colonie de l'Alaska et qui dut reculer devant les ambitions des Etats-Unis. Il y eut surtout l'Espagne. Appauvrie, au début du *xix*^e siècle, par la perte des plus belles de ses colonies, déchirée pendant tout le siècle par la sédition et les guerres civiles, l'Espagne parut, dès la constitution des Etats-Unis, une proie tentante. Au début et à la fin du siècle, les convoitises américaines s'aiguïssent : c'est en 1819 que la Floride devient américaine et c'est au traité de Paris de 1898 que l'Espagne est dépossédée, au profit des Etats-Unis, de ses dernières colonies : Cuba, Porto-Rico, les Philippines.

Dans cette hostilité des Etats-Unis à l'égard de l'Espagne, on découvre une étrange ressemblance avec la naissance de l'Empire colonial anglais qui, lui aussi, se constitua, à ses débuts, aux dépens de la monarchie de Madrid. L'empire colonial des Etats-Unis a une même origine. C'est donc la succession coloniale espagnole qui se trouve à l'origine des deux grands empires anglo-saxons.

Au cours de ce *xix*^e siècle, qui consacre la déchéance exotique de l'Espagne et annonce la grandeur américaine, les Etats-Unis ont reporté sur les pays de langue et de traditions espagnoles l'aversion et l'hostilité qu'ils portaient à la métropole. C'est ainsi qu'après une longue guerre, les Etats-Unis sont parvenus à se rendre maîtres du Texas, du Nouveau-Mexique et de la Californie, enlevés au Mexique. Cette annexion se fit avec enthousiasme, car les Américains

du nord n'ont qu'une admiration modérée pour les Etats de l'Amérique latine. Malgré de nombreuses déclarations chaleureuses, ils ont la conviction sincère de détenir seuls une civilisation incomparable. C'est donc pour eux une mission sacrée d'en faire profiter les peuples qui n'ont pas le bonheur de vivre à l'ombre de la *Star spangled banner*. Et ceci justifie toute leur politique d'expansion.

Contre l'emprise américaine, les peuples latins d'Amérique se sont dressés, avec une vigueur proportionnée à leur importance et à leur prospérité. Les petits Etats de l'Amérique centrale n'ont résisté que mollement à la puissance des Etats-Unis. Mais, limitrophe des Etats-Unis, victime de leur ambition, le Mexique reste un rempart presque infranchissable, malgré les révolutions qui le bouleversent parfois.

Grâce à la dictature et à Porfirio Diaz, le Mexique vécut pendant de longues années, de 1876 à 1911, dans une enviable tranquillité. Sous ce long gouvernement, le développement économique du Mexique fut considérable. On découvrit à Tampico, à Tuxpam et ailleurs de riches gisements de pétrole. Les capitaux étrangers affluèrent de toutes parts. Comme il paraissait difficile de doter le Mexique d'un réseau de routes, Porfirio Diaz, ami du progrès et inspiré par l'exemple des Etats-Unis, décida que l'on remplacerait les routes par des chemins de fer. Des ingénieurs anglais et américains vinrent donc au Mexique et y construisirent des voies ferrées qui furent reliées au réseau américain.

Cependant la masse du peuple mexicain restait pauvre. Les richesses du Mexique étaient exploitées, mais elles l'étaient presque exclusivement au profit de l'étranger. L'étranger était le maître; le Mexicain, le travailleur,

l'esclave que l'on accable de labeurs et que l'on paye chichement. Le Mexique était riche, mais sa prospérité assurait la richesse non pas de la population, mais des étrangers. Grâce à leurs capitaux considérables, ceux-ci étaient parvenus à s'emparer de toutes les sources de production. Les mines leur appartenaient et étaient exploitées à leur profit exclusif. Toutes les grandes entreprises publiques et privées payaient leur dîme aux banquiers internationaux. Il n'est pas jusqu'aux propriétés foncières qui n'appartinssent aux étrangers, à quelques rares Mexicains ou au clergé¹. Les *latifundos*, sur lesquels travaillaient, à des conditions de misère, un grand nombre de Mexicains, étaient aussi vastes et aussi nombreux que les *latifundia* de l'Italie de l'antiquité et cette situation agraire soulevait au Mexique des problèmes aussi graves qu'à Rome il y a vingt siècles.

Aussi longtemps que subsistait la domination de Porfirio Diaz, cette situation intolérable ne pouvait se modifier. Or, en 1911, Francisco Madero parvint à mettre fin à la dictature de Porfirio Diaz. Le Mexique, qui se souvient de Juarez, ne tarda pas à montrer sa xénophobie. Il fallait bouter à la mer les « vampires », comme on appelait les étrangers, et se dégager enfin de leur pesante et onéreuse tutelle. Il en fut bientôt ainsi. Les colères exaspérées dégénérèrent en émeutes innombrables et la situation des entreprises étrangères devint bientôt impossible. D'autre part, le peuple des campagnes, attaché à la glèbe, refusait de servir encore les grands propriétaires fonciers. La crise agraire, latente depuis longtemps, fit adopter les solutions les plus audacieuses. On admit bientôt la nationalisation des terres, des mines et des grandes industries. C'est ainsi

1. Suivant de HUMBOLDT, le clergé possédait, il y a un siècle, les quatre cinquièmes du territoire mexicain.

qu'en 1917, fut abolie la vénérable constitution de 1857, qui avait survécu à tant de révolutions et de crises politiques, et que fut promulguée une nouvelle constitution qui établit, en son fameux article 27, la nationalisation du sous-sol.

Cette décision, qui prive les compagnies pétrolières de tous leurs droits, et l'article 33 de la Constitution, qui permet au président du Mexique d'expulser, selon sa seule volonté, tout étranger qui lui paraît indésirable, reflètent un violent sentiment xénophobe. Cette politique nouvelle, assez semblable par certains aspects à la politique russe, fit dire aux Etats-Unis que le Mexique était pourri de communisme et de bolchevisme. Aujourd'hui encore, le sentiment profond du peuple américain est que le Mexique est un danger pour l'Amérique. Il faut se garder prudemment de toute contamination. Sinon, l'Amérique, heureusement préservée depuis tant d'années de toute guerre et de toute révolte, risquerait de sombrer dans le désordre et l'anarchie.

Les troubles incessants qui bouleversent le Mexique justifient assez cette opinion. C'est en 1911, — nous l'avons dit, — que Francisco Madero parvint à mettre fin à la dictature de Porfirio Diaz. Le Mexique entra en révolution et celle-ci devait durer près de dix ans. Vainqueur grâce à un coup d'état, Madero fut renversé en février 1913 par un de ses généraux, Victoriano Huerta. Ce fut une lutte atroce. On se battit pendant deux jours dans la ville de Mexico avec un acharnement cruel et opiniâtre. Madero fut assassiné avec son vice-président le 23 février. Et Huerta prit le pouvoir.

Ce fut alors la bagarre. Des généraux ambitieux accoururent de tous les points de l'horizon : Villa, Carranza, Zapata, Felix Diaz, Manuel Pealez, Carbajal. Le pouvoir de

Huerta fut éphémère et sporadique. Finalement, Carranza, Venustiano Carranza, l'emporta en 1915. Carranza ne manquait ni d'énergie, ni d'habileté. On crut qu'il allait restaurer l'autorité et prendre la place de Porfirio Diaz. Il parvint à se faire reconnaître par les Etats-Unis. Et, en vérité, il conserva la dictature pendant cinq ans.

C'est sous cette dictature que fut votée la fameuse constitution de 1917. Malgré les ambitions rivales, les *cacicos*, les *jefes politicos* et de multiples difficultés avec les Etats-Unis, Carranza réussit à se maintenir au pouvoir. Comme Juarez il incarna, pendant quelques années, le nationalisme mexicain. En 1920, cependant, il fut renversé et assassiné. Ce fut une nouvelle révolution sanglante et confuse, la lutte des généraux qui se disputent l'empire. Un « civil » osa même briguer la présidence, un certain M. Bonillas. Il fut éconduit sans douceur par les généraux. Enfin, Alvaro Obregon resta seul maître. De la Huerta, qui avait été président provisoire, lui céda le pouvoir et devint ministre des Finances.

Cette longue révolution mexicaine provoqua les inquiétudes très vives des Etats-Unis. La vague de nationalisme, qui déferlait sur le Mexique, menaçait surtout les intérêts des Américains. Le service de la dette mexicaine cessa bientôt d'être effectué, l'exploitation des gisements de pétrole ne put se faire que difficilement, les relations commerciales devinrent impossibles. D'autre part, les Mexicains n'avaient pas oublié l'annexion par les Etats-Unis d'immenses territoires qui leur appartenaient. Leur hostilité prit bientôt une forme agressive. Ils cherchèrent des appuis partout : au Japon, en Allemagne, pendant la guerre, et l'on parle aujourd'hui du « bolchevisme » mexicain.

Dès 1912, la révolution avait créé des soucis aux Etats-

Unis à propos de la baie de Santa Magdalena, en Basse Californie. Cette baie est, en effet, le meilleur havre de toute « la mer d'Émeraude ». Son immense rade intérieure pourrait abriter une flotte entière et son goulet d'entrée a plus de trente mètres d'eau dans le chenal. Ce pourrait être une base navale d'une exceptionnelle valeur, à mi-distance entre Panama et San-Francisco. Or, précisément, à cette époque, il fut question de la cession par le Mexique de cette baie au Japon. La nouvelle de ces négociations provoqua une vive colère à Washington. Le canal de Panama n'était pas encore ouvert à la navigation et, déjà, une puissance hostile songeait à mettre en péril la possession de cette nouvelle route maritime.

L'émotion fut grande et c'est alors que, sur la proposition du sénateur Lodge, le Sénat adopta, le 2 août 1912, à une majorité formidable, une résolution énergique, déclarant inadmissible qu'un gouvernement étranger obtienne « un port ou autre endroit du continent américain... situé de telle façon que son occupation militaire ou navale puisse menacer les communications ou la sécurité des États-Unis ».

A l'appui de cette résolution, le sénateur Lodge, opiniâtre défenseur de la doctrine de Monroë, n'invoquait pas seulement cette fameuse doctrine, mais, aussi, « le principe que toute nation a le droit de protéger sa propre sécurité ». Il ajoutait que le creusement du canal de Panama donnait à la baie de Magdalena une importance accrue, car elle commande « l'accès du canal vers le Pacifique ».

Cette résolution recueillit une majorité de 51 voix contre 4. Cette quasi-unanimité montre avec quelle vigilance les hommes politiques des États-Unis surveillent la politique mexicaine et se préoccupent de la sûreté de leurs commu-

nications avec Panama. Ce souci est, depuis lors, devenu un des *leit-motiv* de la politique internationale des Etats-Unis.

L'incident de la baie de Magdalena réglé, le meurtre de Madero et le coup d'Etat de Huerta provoquèrent une nouvelle intervention des Etats-Unis. Le président Wilson ne voulut pas — c'était en 1913 — reconnaître le nouveau gouvernement. Il eut le tort de poser certaines conditions à la reprise des relations diplomatiques : amnistie, nouvelles élections présidentielles, etc. C'était intervenir gravement dans les affaires d'un Etat souverain. Bientôt, les incidents entre les Etats-Unis et le Mexique se multiplièrent. A tort ou à raison, les Américains se prétendirent les victimes des Mexicains. C'est ainsi qu'en 1914, à la veille de la guerre européenne, à la suite d'une querelle de matelots, l'Amiral Mayo débarqua des fusiliers de marine à Tampico, le grand port pétrolier du nord du Mexique. Un ultimatum fut adressé au Mexique et, celui-ci n'ayant pas été accueilli, la Vera-Cruz fut occupée, le 21 avril 1914, par les forces des Etats-Unis après une résistance acharnée. Un moment on put croire que les hostilités entre le Mexique et les Etats-Unis étaient ouvertes et que la guerre du Texas qui, il y a soixante ans, avait dressé contre les Etats-Unis tout le peuple mexicain, allait recommencer.

Grâce à l'intervention de l'Angleterre, du Brésil et du Chili, les incidents de Tampico et de la Vera Cruz purent être réglés. Mais, dans le nord du Mexique, Francisco Villa, ancien bandit et candidat à la présidence contre Huerta et Carranza, tenait la campagne. Comme tout le peuple mexicain, il était animé des sentiments les plus violents à l'égard des Etats-Unis. Au début de 1916, il eut l'audace de faire fusiller dix-huit Américains innocents. En mars, il fit mieux encore : il envahit le territoire des Etats-Unis. Son

raid l'amena jusqu'à New-Colombus, dans le New-Mexico. Là on se battit. Grâce à la surprise, Villa eut un moment le dessus. Puis, il fut repoussé, mais dix-sept Américains avaient encore péri au cours de la bataille.

C'est alors qu'une expédition répressive fut envoyée à la poursuite de Villa. Le général Pershing la commandait. Elle traversa sans trop de peines le désert de Chihuahua, que, pendant cent ans, les Mexicains avaient considéré comme infranchissable. Quand les Etats-Unis furent en guerre contre le Mexique, en 1844, à propos du Texas et de la Californie, leurs troupes durent contourner ce désert. Juarez y voyait la meilleure garantie du Mexique contre les Etats-Unis. Avec Pershing, les colonnes mobiles franchirent le désert par une chaleur écrasante : ce fut le *hot trail*. En même temps commençait une guerre d'embuscades. La guerre de tranchées est sans doute préférable à ces *guerrillas* épuisantes, meurtrières et incessantes. Les 30.000 hommes de Pershing ne purent s'emparer de l'insaisissable Villa. Celui-ci avait pour lui non seulement le pays, mais les habitants qui lui ménagèrent des retraites inaccessibles. En Espagne, Napoléon usa l'armée d'Austerlitz et d'Iéna. Au Mexique, Pershing s'épuisa dans les mêmes infructueux efforts que Bazaine cinquante ans plus tôt. Au bout de dix mois, les troupes américaines se retirèrent. L'expédition de l'oncle Sam, inutile et frustratoire, avait coûté 150 millions de dollars. Du moins avait-elle montré que le désert de Chihuahua n'est pas infranchissable et que, dès lors, le Mexique n'est pas invulnérable.

Quand, en 1920, Obregon prit le pouvoir, il trouva le Mexique dans une situation lamentable. Des anciens chemins de fer, il ne restait que des tronçons de voies. Les wagons étaient devenus la proie des punaises et l'électricité

y était partout remplacé par des bougies. Comme, dans ce pays dépourvu de routes, les voies ferrées ont toutes une importance stratégique considérable, il n'était pas une gare qui n'eût pâti de la guerre civile et ne fût devenue un monceau de ruines calcinées. Le peuple, victime de toutes les vexations militaires, était écrasé par les impôts les plus durs. L'agriculture, elle-même, dans cet admirable pays où trois récoltes annuelles sont possibles, était en pleine crise. Le général Alvaro Obregon entreprit aussitôt la réorganisation du pays. Il fut aidé par son ministre des finances de la Huerta, qui fut consul du Mexique à New-York et qui comprenait que le Mexique ne peut se passer du concours étranger. Sa préoccupation essentielle fut d'obtenir la reconnaissance du nouveau gouvernement. Depuis l'expédition Pershing, les relations entre le Mexique et les Etats-Unis étaient restées très tendues. En 1919, Carranza eut l'audace d'emprisonner le consul américain à la Puebla, M. Jenkins. Protestation. Notes. Propositions. Mécontentement de part et d'autre. De plus, il y avait la Constitution, la nationalisation du sous-sol et le fameux article 27, qui mettaient en question toutes les concessions pétrolifères. Le mécontentement de Wall Street était grand. Il fallait trouver une solution.

Ce fut de la Huerta qui la trouva. Il fit déclarer par la Cour Suprême du Mexique que l'article 27 était d'interprétation restrictive et n'avait pas d'effet rétroactif. Les concessions existantes — et elles étaient considérables — restaient donc intangibles. Sous cette condition, les Etats-Unis consentirent, en 1921, à reconnaître le gouvernement du général Alvaro Obregon. Leur exemple fut suivi, sans tarder, par la Grande-Bretagne : les Anglais ne voulaient pas se laisser devancer.

En échange, Adolfo de la Huerta, homme habile, obtint d'un comité international de banquiers un arrangement financier assez favorable. La dette mexicaine, dont les intérêts n'avaient plus été payés depuis la chute de Diaz, fut reconnue. Un nouveau règlement transactionnel fut élaboré et adopté. Bref, grâce à de la Huerta, Obrégon parvint à consolider son pouvoir et à préparer la prospérité nationale. Il faisait figure d'un nouveau Diaz.

Malheureusement, des dissentiments séparèrent bientôt de la Huerta et Obrégon. De la Huerta brigua-t-il le pouvoir qu'il avait abandonné en 1920 à Obrégon? Était-il soudoyé par les financiers étrangers qui comprenaient que de la Huerta était le seul homme capable d'interpréter « intelligemment » l'article 27 de la constitution? Toujours est-il que la dyarchie mexicaine ne put subsister plus de quatre ans et qu'une nouvelle guerre civile éclata. De la Huerta, partisan de l'intervention étrangère, fut vaincu par Obregon, idole de l'armée, en 1924.

La défaite d'Adolfo de la Huerta signifiait un recul sensible de « l'influence » étrangère au Mexique. Elle était une victoire nationale tout autant qu'une victoire populaire. De la Huerta, actuellement en exil, est un des rares Mexicains qui aient vécu à l'étranger. Il est cultivé, intelligent et habile, d'une envergure incomparablement plus vaste que les *jefes politicos* qui briguaient le pouvoir au Mexique. Sa souplesse devait le servir dans les relations du Mexique avec l'étranger. Elle allait lui valoir les inimitiés des esprits à courte vue et à préoccupations mesquines. Son adversaire, Obregon, — à qui a succédé le président Calles, — est un général heureux. Ancien marchand de pois chiches dans la province de Sonora, il perdit un bras au cours de ses campagnes. Cela surtout assure son prestige et son autorité.

On songe à la jambe que le général Santa Marta perdit jadis, pendant le bombardement de la Vera-Cruz, en 1838, par une escadre de Louis-Philippe. La jambe, fauchée par un boulet, fut l'objet de l'attendrissement et de la pitié de tous. Soigneusement salée, elle fut transportée à Mexico au milieu d'une pompe et d'un faste inouïs : salves d'artillerie, fanfares, défilés de troupes, inhumation solennelle. Obregon, manchot, jouit d'une popularité semblable. Il fut le seul à mettre Villa à la raison. Il vainquit de la Huerta. Il établit la paix. Et il traite sans faiblesse avec l'étranger.

De la Huerta disparu, la Constitution de 1917 fut appliquée avec plus de rigueur. Ce n'est que lentement, prudemment que le Mexique s'ouvre à l'influence étrangère, à l'influence américaine. Soumise trop longtemps à l'exploitation capitaliste de l'Europe et surtout des Etats-Unis, elle se replie et se ferme un peu comme la Russie et la Chine. Cet isolement provoque dans ces trois pays de semblables conséquences sociales, politiques et économiques : domination dictatoriale des généraux, crises agraires douloureuses, stagnation économique, refus de payer les arrérages des emprunts étrangers. La confrontation d'identiques phénomènes chez des peuples aussi lointains et aussi différents est une étude fort instructive, mais qui ne saurait être entreprise ici.

Cette similitude de situation n'a pas échappé aux Américains qui parlent volontiers du « bolchevisme » mexicain et voudraient parfois, pour éviter la contamination, entourer le Mexique d'une « barrière sanitaire », analogue à celle qui eût dû isoler la Russie. Il n'est pas tout à fait exact, cependant, de parler de bolchevisme mexicain. Le Mexique subit plutôt une vague de nationalisme, qui cherche partout des appuis contre le capitalisme occidental. Pendant

la guerre, l'Allemagne utilisa cette tendance hostile, et l'on n'a certes pas perdu le souvenir de la correspondance Zimmerman et des affaires Dumba. Aujourd'hui, le Mexique est et reste isolé. Il a subi, à la suite de la révolution de 1911, une crise sociale et une crise agraire intenses. La nationalisation du sol et du sous-sol est née de ce bouleversement. Les premières, les sociétés étrangères ont pâti de l'application stricte de la constitution de 1917. Ce sont aujourd'hui, les institutions religieuses, détentrices d'immenses propriétés de main-morte, qui subissent les conséquences de cette agitation sociale. A ces convoitises se mêlent les ferments d'anarchie qu'ont développés dix années de luttes civiles. Et les apparences font croire, avec quelque raison, au « bolchevisme » mexicain, comme il fait admettre l'affirmation du « bolchevisme » chinois, quoique le bolchevisme soit un phénomène spécifiquement russe.

Ce trouble profond des esprits et des institutions a rendu la tâche du général Obregon et du président Calles complexe et délicate. La situation du Mexique reste incertaine, en dépit de louables efforts. Il faut plus de temps pour panser les plaies d'une guerre que pour les provoquer. Chaque jour, cependant, des progrès s'accomplissent et l'on peut espérer que bientôt le Mexique retrouvera, sur des bases plus saines et plus libérales, l'enviable prospérité que lui avait assurée la dictature de Porfirio Diaz.

III. — L'AMÉRIQUE CENTRALE ET LES ÉTATS-UNIS

Les intérêts essentiels que les Etats-Unis possèdent à Panama ont dirigé leur attention vers les pays dont les côtes limitent les routes navales qui mènent au canal. Cette préoccupation explique en partie la politique étran-

gère et maritime des Etats-Unis dans la mer des Antilles et en Amérique Centrale.

Pour les Etats-Unis, les cinq petites républiques qui se groupent entre l'isthme de Panama et le Yucatan semblent une proie désignée. Que peuvent, en présence d'un Etat puissant et riche, de faibles pays sans défense et sans argent? En Amérique Centrale, les Etats-Unis ont utilisé non seulement leur prestige politique et militaire, mais aussi leur formidable puissance financière. C'est grâce à leur « politique du dollar » qu'ils se sont assuré l'hégémonie.

A l'ancien axiome anglais : *Trade follows the flag* (le commerce suit le pavillon), en vertu de quoi on considère, en Angleterre, depuis Cromwell, la marine comme le support indispensable du commerce extérieur, les financiers et les hommes d'affaires américains ont substitué d'autres formules : *Trade follows capital* (le commerce suit le capital), et *Business follows investment* (les affaires suivent les placements.) Une telle conception est assurément plus moderne et, dans un pays qui, comme les Etats-Unis, ne possède pas de marine marchande qui soit à la mesure de ses besoins et de ses ambitions, mais est la première puissance financière du monde, ces formules sont, sans doute plus adéquates.

En vérité, intérêts politiques, économiques et financiers sont intimement liés en Amérique Centrale. La révolution de Panama, soutenue par le chemin de fer américain, en est une preuve éclatante. L'exemple de la fameuse *United Fruit*, dont nous avons constaté l'importance prépondérante à la Jamaïque, est encore plus caractéristique. Sa flotte, la *Great White Fleet*, dessert tous les ports de l'Amérique Centrale : Cristobal, Bocas-del-Toro, Port-Limon, Blue-

fields, Trujillo, la Ceiba, Tela, Puerto-Cortez, Puerto-Barrios et Belize et y jouit d'un quasi monopole. Partout, la Société a d'immenses plantations de bananes, dont la production est très supérieure en quantité à celle de la Jamaïque. Au creux des vallées s'étendent à perte de vue des bananeraies, tandis qu'au café échoit en partage les plateaux et les terres élevées. Toutes ces bananeraies produisent pour la *United Fruit* et uniquement pour elle. Récemment, une compagnie rivale, l'*Allantic Fruit Company*, a acquis au Nicaragua de vastes plantations. Mais sa production est encore infime et la *United Fruit* reste la maîtresse incontestée.

Cette exploitation d'une des deux grandes sources de richesse de l'Amérique Centrale — les bananes et le café — et le contrôle de leur trafic assurent à l'*United Fruit* une puissance considérable. Elle l'a encore accrue, en fait, en assurant la vie d'une partie de la population, en équipant les ports importants et en leur assurant un trafic, en prenant une part dans la gestion, la propriété et la prospérité des chemins de fer.

Reprenant la politique anglaise dans l'Amérique du sud et la politique belge en Chine, les Etats-Unis ont tenté de s'emparer des chemins de fer de l'Amérique Centrale. Leur puissance financière leur a servi bien des fois tout autant que leur influence politique. A Costa-Rica, grâce à la *United Fruit*, ils possèdent le chemin de fer de Port-Limon à San José. Au Nicaragua, en vertu d'accords qui datent de 1916, le gouvernement a été obligé de céder aux financiers américains cinq pour cent des actions du *Pacific Railroad*.

Instrument de domination économique, l'argent est devenu également pour les Etats-Unis un instrument de domination politique. Sans ressource, à la merci de révo-

lutions incessantes, les pays de l'Amérique Centrale ont dû solliciter maintes fois l'appui de Wall Street. Successivement, Panama, le Nicaragua et le Salvador ont dû passer sous les funestes conditions des financiers américains. Ils subissent de lourdes obligations et sont surveillés de près par un commissaire financier (*financial commissioner*), dont les pouvoirs sont pratiquement sans limites. Pour le Nicaragua, l'appui financier des Etats-Unis fut onéreux, car il dut, par le traité du 18 février 1916, céder deux bases navales : l'une sur l'Océan Pacifique, dans l'admirable golfe de Fonseca, l'autre dans la mer des Antilles, dans les Corn Islands, et abandonner le droit de construire un canal transocéanique, concurrent du canal de Panama. Ces divers avantages furent concédés, bon gré, mal gré, contre le paiement par les Etats-Unis de trois millions de dollars.

Quelque dominatrice qu'elle puisse paraître, la politique de protectorats financiers, pratiquée par les Etats-Unis en Amérique Centrale, a souvent, pour les peuples mis sous tutelle, d'incontestables avantages. Les Etats-Unis se prévalent généralement avec modération des droits que leur confère leur appui financier. En Amérique Centrale, comme à Cuba, ils ont souci de faire régner l'ordre, l'ordre indispensable aux affaires et à la sauvegarde des capitaux investis. Ils interviennent dans les conflits, règlent les différends, font régner la paix. Ce sont eux qui font aboutir sans effusion de sang les innombrables discussions de frontières, qui divisèrent notamment la Colombie et Panama, le Honduras et le Guatémala. En 1921, la république de Panama résolut de résoudre un conflit de frontière avec Costa-Rica. Ce contentieux était sans solution depuis vingt ans, malgré la médiation du président Loubet et des Etats-Unis. Voulant en finir et jouer à la grande puissance, Panama mobilisa son

armée et prétendit marcher contre Costa-Rica. Il fallut que les Etats-Unis intervinsent pour éviter que les fusils ne fissent des blessés et peut-être des morts. L'alerte avait été chaude.

L'influence américaine subit, d'ailleurs, des fluctuations constantes. La médiation des Etats-Unis est parfois admise et parfois rejetée. Entre le Guatemala et le Honduras, la Société Américaine de Géographie obtint un succès incontestable en déterminant les frontières communes des deux Etats. D'autres fois, l'oncle Sam doit montrer ses longues dents. C'est ainsi qu'en 1926 des marins ont dû débarquer à La Ceiba sur la côte du Honduras, pour préserver les vies et les biens des Américains, menacés par un *pronunciamiento* sanglant. Dare-dare, les *blue-jackets* ont dû être envoyés à Tegucigalpa, capitale du Honduras, où la révolution mettait en péril la légation américaine et l'honneur du pavillon.

En 1926 encore, même aventure au Nicaragua. Le 30 août, le croiseur américain *Galveston* doit débarquer 200 *marines* à Bluefields, que menace la révolution. Combats. Managua, la capitale, est aux mains des révolutionnaires. Les étrangers sont en péril. Un gouvernement insurrectionnel se prétend le seul maître. La médiation américaine fut incapable de rétablir la paix. Pendant plusieurs mois, ce fut le chaos, chaos dont pâtirent surtout les importantes sociétés américaines qui dominent économiquement le pays, les banquiers de New-York, à qui le service des emprunts n'est plus fait, le commerce qui se trouve interrompu et compromis. Et il en est ainsi presque régulièrement chez ces peuples passionnés, où la dictature à la Diaz peut seule amender un parlementarisme mal organisé, mal compris et, peut-être, prématuré.

Pour mettre fin à tous ces incidents, les Etats-Unis tentèrent, en 1921, de créer une nouvelle Fédération de l'Amérique Centrale, dont auraient fait partie le Guatemala, le Salvador, le Honduras, le Nicaragua et Costa-Rica. Quand l'Amérique Centrale se souleva, en 1823, contre la domination espagnole, une vaste confédération fut déjà créée. Ce n'est que plus tard que, les rivalités locales se développant, ces cinq Etats furent constitués. Ce projet américain ne se réalisa pas. Le 15 septembre 1921, le Honduras, le Guatemala et le Salvador adhèrent à la Fédération, qui devait être instituée à partir du 1^{er} février 1922. Sur ces entrefaites, une révolution éclata au Guatemala. Manuel Estrada Cabrera, qui y détenait le pouvoir depuis vingt-deux ans, fut balayé par un *pronunciamiento*. Le vainqueur, Carlos Herrera, qui dut en partie son succès à ses opinions « nationalistes », n'eut rien de plus pressé que de dénoncer l'adhésion du Guatemala à ce traité. Depuis Herrera a été renversé, mais son successeur le général José-Maria Orellana n'a rien tenté pour renflouer le projet. Il préfère, sans doute, être premier à Guatemala que second ou troisième dans la Confédération.

Devant cet échec, les tendances fédéralistes se sont cristallisées en un projet plus restreint. Déjà, en 1907, à l'initiative des Etats-Unis, les cinq républiques de l'Amérique Centrale et le Mexique avaient tenu, à Washington, une conférence, dont le but était d'unifier les législations de ces divers Etats et de créer, pour une durée de quinze ans, une Cour Suprême de l'Amérique Centrale, dont la compétence s'étendrait aux six Etats représentés. L'accord se fit sur ce point. La Cour Suprême fut constituée à Cartago, non loin de San José, sur le territoire de la république de Costa-Rica. Chacun des Etats de l'Amérique Latine y

délégua un juge. Mécène de cette Sainte-Alliance, M. Andrew Carnegie fit construire, de ses deniers, un « Temple de la Paix », où devait siéger cette nouvelle Cour de La Haye. Avant que les discordes centro-américaines n'eussent réduits à néant le traité de 1907, un tremblement de terre détruisit le « Temple de la Paix » et les espoirs de son constructeur.

En 1922, le 20 août, le traité dut être renouvelé. Trois des signataires, le Mexique, le Guatémala et Costa-Rica, retirèrent leur adhésion. Mais le Honduras, le Nicaragua et le Salvador signèrent un nouvel accord, qui reprenait les termes essentiels du traité de 1907 et étendait, sur plus d'un point, sa force obligatoire. La plus importante et la plus intéressante de ces additions fut la disposition qui interdisait aux Etats signataires toute intervention dans les révolutions intérieures de leurs voisins et érigeait en obligation la dispersion des bandes armées et l'arrestation des *jefes politicos* qui menacent l'ordre d'un Etat voisin.

La signature de ce traité par les Présidents des trois Républiques qui adhéraient à cet accord eut lieu dans des eaux neutres : dans le golfe de Fonseca, où les Etats-Unis ont obtenu la concession d'une base navale, et sous l'égide du drapeau étoilé, à bord du croiseur américain *Tacoma*. On songe au radeau de Tilsitt...

Sous l'égide des Etats-Unis, on envisagea également la réunion d'une conférence qui élaborerait une convention économique commune aux trois Etats et à laquelle le Guatémala et Costa-Rica seraient priés d'adhérer. Le Guatémala a persisté dans sa dédaigneuse abstention. Quant à l'accord économique, on n'annonce pas encore qu'il ait été signé. Espérons.

IV. — CARTHAGÈNE DE COLOMBIE

A l'époque glorieuse des conquistadors, Carthagène était la porte océanique de l'empire espagnol d'Amérique. A proximité de l'isthme de Panama, cherché en vain par Christophe Colomb, découvert, en 1513, par Balboa, Carthagène était un port d'une importance prépondérante. De là partaient, chaque année, les galions chargés des richesses de la Nouvelle-Grenade et du Pérou. Ils cinglaient en toute sécurité, dans ces eaux espagnoles de la mer des Antilles, vers Cuba. A la Havane, ils joignaient les galions venus de la Vera-Cruz et du Mexique. Un convoi était alors formé qui, protégé par des navires de haut-bord, atteignait sans trop d'encombres Vigo ou Cadix, en Espagne.

Le choix de Carthagène se comprend sans peine. Sa rade est admirable et étendue. La seule vue de cette baie vaste et protégée explique le prix qu'y attachaient les Espagnols. En 1501, un Espagnol à nom ronflant d'hidalgo castillan, don Rodrigo Galvan de Bastidas, découvre l'emplacement de Carthagène, peuplé d'Indiens Calamas. En 1533, le lieutenant-gouverneur de Santa-Marta, un autre port de la Colombie, don Pedro de Heredia fonde la ville de Carthagène, après une lutte acharnée contre les Indiens habitant ces rivages.

Pour protéger la rade et la ville, les Espagnols ont dépensé des millions. Des forts, dont les ruines subsistent, ont été construits à l'embouchure des goulets qui donnent accès à la haute mer; des remparts de pierre enserrent la cité de toutes parts; des digues ont été élevées dont l'une, construite par un ingénieur espagnol, don Antonio de Arévalo, coûta près de dix millions de francs.

Tous ces efforts furent inutiles. Point de mire, but suprême de tous les ennemis de l'Espagne, Carthagène connut une rare infortune. Elle subit de nombreux sièges et plusieurs pillages. Les Français l'assaillirent à plusieurs reprises au xvi^e et au xvii^e siècles. Les Anglais l'attaquèrent avec fureur. Il ne leur suffisait pas d'avoir détruit l'Invincible Armada. Il fallait encore ouvrir au commerce britannique l'opulente terre américaine. John Hawkins, qui fut un négrier fameux, sir Francis Drake, sir Henry Morgan, successivement, la mirent à sac. Le pillage de Carthagène par Morgan fut plus atroce encore que le sac de Magdebourg par les reîtres de Tilly. Au xviii^e siècle, l'amiral Rodney, puis l'amiral Vernon la bombardèrent. Les Espagnols dépensèrent des millions pour rendre Carthagène invulnérable. Ils la fortifièrent puissamment. Ils allèrent jusqu'à compromettre l'accès du port en bouchant une des passes, la *Boca-Grande*. Ce fut en vain. A peine cet immense effort — qui leur coûta plus de trois cents millions — fut-il achevé que la révolution éclata, libérant la Colombie de la domination espagnole et rendant tous ces sacrifices inutiles.

Et ceci ne termine pas cette longue et douloureuse histoire qui fit de l'existence séculaire de l'héroïque Carthagène, *Carthagera Heroica*, une suite continue de malheurs. Des escadres anglaises et italiennes sont encore venues au siècle dernier, menaçant la ville de bombardement en cas de non-exécution des obligations financières du gouvernement colombien. La prospérité du port a aussi été grandement compromise par les multiples coups d'Etat, qui ont valu à Colombie le nom de « Terre des Révolutions ».

Aujourd'hui, Carthagène, l'opulente *Carthagera de las Indias*, ne s'est point relevée de tant de malheurs. Les richesses du Pérou ne sont plus. Quant à la Colombie, qui

produisait, il y a cent ans, six fois plus de métaux précieux que les Etats-Unis, elle a perdu une grande partie de son importance économique. Et, par une infortune suprême, Carthagène rencontre dans le port de Baranquilla, situé sur la côte de l'Atlantique, à cent kilomètres de distance, un rival jeune et heureux.

Quoi d'étonnant, dès lors, que Carthagène ait l'apparence d'une ville qui vit surtout avec le souvenir de son passé? Tout y témoigne de la puissance et de la grandeur espagnoles. Les remparts formidables subsistent, comme aussi les forts qui commandent la baie. Les églises, en style jésuite, ravissantes le plus souvent, répandent sur la ville un bruit métallique de cloches et de carillons. Les couvents sont nombreux. L'un d'eux, le couvent de la Popa, est perché en dehors de la ville, au sommet d'un abrupt rocher qui domine de très haut la contrée environnante. On songe à la citadelle de Dinant. Et l'on imagine que la vie des religieuses, si près de Dieu, devait, aux temps passés, ressembler étrangement à celle des moines du mont Athos, loin de tous les bruits du monde.

On entre dans la ville par une intéressante et vétuste porte des remparts. Aussitôt, c'est la vieille ville espagnole d'Amérique, très semblable aux anciens quartiers de la Havane, à San Juan de Porto-Rico ou à Caracas. A l'abri de l'influence anglo-saxonne, Carthagène a, pourtant, mieux conservé son cachet espagnol. Personne n'y parle anglais. Les autos y sont très rares. Rien que des ânon, qui circulent avec un tintement argenté, ou des mules caparaçonnées, qui portent des outres pleines d'eau. Des marchandes tenaces vous offrent des fruits exotiques ou des *mochiles*, qui sont des sacs bariolés faits en fibres.

Pourtant, en dépit des apparences, Carthagène n'est pas

en terre espagnole. Elle est en Colombie. Dès l'entrée du port, un drapeau tricolore — jaune, bleu et rouge — avertit le voyageur. Partout, il flotte joyeusement. Chaque barque de pêche en arbore un à la pomme de son mât. Les nègres eux-mêmes, qui parcourent la rade en pirogues, en posséderaient un aussi, si toute leur fortune n'était consacrée à leur habillement, très sommaire en vérité.

Le nationalisme colombien n'est donc pas un vain mot. Devant le débarcadère, sur une place, qui veut être belle malgré la poussière, malgré le stuc de ses statues qu'effrite un soleil ardent, sont groupées les effigies, aux noms inconnus, des héros de l'indépendance colombienne. Parfois encore, au bout d'une rue étroite, aux maisons parées de couleurs châtoyantes et hardies, on découvre, à quelque carrefour, une autre statue d'un grand citoyen de la Colombie indépendante. Ce n'est point tout. Sur la *plaza* blanche de soleil et de poussière, où des palmiers poudreux dispensent une ombre rare, voici une statue équestre. Un général en grande tenue, dont le visage rappelle les traits de Louis-Philippe avec la même houppe de cheveux et des favoris, monte un cheval de bronze. C'est Simon Bolivar, libérateur de l'Amérique espagnole, fondateur de la Grande-Colombie, de cette grande Colombie, qui, jusqu'à la sécession de 1828, unissait l'Equateur, le Vénézuéla et la Colombie.

Malgré l'indépendance, l'influence espagnole à Carthagène reste profonde. Ce ne sont pas seulement les remparts avec leurs gros canons, leurs douves pleines d'eau, où des nègres et des Indiens s'ébattent, ni le fort San Felipe, qui domine la ville, ni le bâtiment de l'Inquisition, imposée par Philippe II, qui affirment l'empreinte indélébile. Mais tout, dans la langue, dans la vie, dans la nonchalance même des habitants, témoigne de la permanence de la civilisation

des conquérants. On a pu dire que les Espagnols, comme les Portugais dans certaines parties de l'Afrique Orientale, bâtissaient pour des siècles. Cela est vrai. Leurs monuments en sont une preuve. Mais ce qui en est un témoignage vivant, c'est cette population chrétienne, civilisée, latinisée, en dépit de ses origines disparates.

A Carthagène, en effet, il n'y a pas seulement des Espagnols ou des descendants d'Espagnols. Loin de là. Les hommes de race blanche, de teint pâle, y sont l'infinie exception. En réalité, cette ville est ce que les Américains appellent un *melling-pot*. Il y a là des gens de toutes origines, depuis des nègres et des Indiens jusqu'à des Français, pour une grande partie échappés de Cayenne et des pénitenciers de la Guyane. Il y a aussi des Juifs, des Italiens et surtout des Syriens et des Levantins. Des inscriptions en témoignent : *Barberia Libanese*. Et l'on songe ainsi avec émotion à ces rivages méditerranéens où s'élevèrent jadis les gloires maritimes de Tyr et de Sidon; à cette Carthage africaine, qui en fut la fille par la chair et par l'esprit et qui fonda, il y a vingt siècles, sur des rivages inconnus, une Carthagène d'Europe; enfin, à cette Carthagène d'Amérique qui porte un nom punique et que des rivalités implacables ont réduite presque au sort de Carthage après la victoire romaine. Etrange fortune qui fait parcourir à des hommes, du Liban en Colombie, le trajet de trente siècles de progrès et qui apporte aux fameuses théories de Brück sur la marche séculaire de la civilisation une confirmation imprévue, génératrice de multiples réflexions.

Carthagène, jadis porte océanique de l'empire espagnol d'Amérique, est devenue l'un des principaux ports de la Colombie. Malheureusement, la Colombie est un très vaste pays : elle occupe la sixième partie de toute l'Amérique du

sud et son étendue égale celles de la France et de l'Allemagne réunies. De plus, son outillage économique est encore très imparfait. Les relations entre l'arrière-pays et les ports sont donc singulièrement difficiles et onéreuses.

Aux temps espagnols, les communications avec l'intérieur n'étaient pas meilleures : des routes longues et sinueuses à travers les Andes. Mais on s'en contentait, car le trafic n'était pas intense et consistait principalement en chargements d'or, d'argent et de pierres précieuses. La Colombie est restée, en grande partie, à ce stade primitif. Peu ou pas de chemin de fer. En tous cas, leur développement ne suffit pas à la mise en valeur de cette vaste et riche contrée.

Il y a bien la rivière Magdalena qui traverse, du nord au sud, le pays dans toute sa longueur. C'est la seule grande voie de communication. De rares chemins de fer complètent cette artère vitale. Mais le régime du fleuve est irrégulier et capricieux. Des bancs de sable et des rapides compliquent encore la navigation. Sur ses flots ne peuvent être utilisés que des navires de faible tirant d'eau. Les Colombiens ont dû, pour ce motif, se contenter de *sternwheels* semblables à ces navires à aubes dont les Américains se servent sur le Mississipi et les Belges sur le fleuve Congo. En attendant que le chemin de fer de Bogota à Buenventura, sur l'océan Pacifique, puisse être construit, la Magdalena reste la grande voie de communication et, grâce à elle, la majeure partie du commerce extérieur de la Colombie se fait par les ports de la mer des Antilles : Carthagène, Puerto-Colombia, Baranquilla et Santa-Marta.

De ces divers ports, le plus important fut, jadis, Carthagène. Il a perdu aujourd'hui sa prépondérance au profit de Baranquilla, situé à l'embouchure de la rivière Magdalena,

dont le commerce est quatre fois plus considérable. On a bien aujourd'hui relié au fleuve Carthagène et Puerto-Colombia par un chemin de fer. Mais ces efforts n'ont pas donné les résultats attendus. Pour défendre sa prépondérance, Carthagène fait état de son excellent état hygiénique. La fièvre jaune et la malaria y sont presque totalement inconnues. Ces avantages n'ont pu cependant lui rendre son importance, d'autant que les Américains ont fait de grands efforts sanitaires dans les autres ports, notamment à Santa-Marta, où est installée la *United Fruit*.

Le principal rival de Carthagène est le port de Baranquilla. La situation de ce port est exceptionnelle à l'embouchure de la Magdalena. Sa prospérité, déjà considérable, croîtra encore le jour où il sera relié à Bogota par un chemin de fer que construit un important syndicat belge. Ce chemin de fer doublerait le fleuve et jouerait en Colombie un rôle analogue au chemin de fer du Bas-Congo.

Malgré ces efforts conjugués, la Colombie reste un pays encore imparfaitement équipé. Son exploitation est rudimentaire et les Américains, en gens avisés, affirment qu'elle est le plus riche des pays inexploités. En cela, ils prolongent, dans les temps contemporains, la légende de l'El Dorado, situé, précisément, par les imaginations espagnoles en Colombie, et le mythe de trésors inestimables.

Une richesse si considérable devait susciter des rivalités. Voisins rapprochés, les Américains, se sont efforcés, depuis la guerre européenne de dominer le marché colombien. Ils y sont parvenus dans une large mesure, puisque le commerce américain égalait, en 1922, 82 pour cent du trafic extérieur de la Colombie. Le reste est fourni par l'Angleterre qui a perdu une grande partie de son influence depuis quinze ans à cause de la hausse considérable des frets

transatlantiques; par la France, qui n'importe guère que des objets de luxe; par l'Espagne et par l'Italie.

Pendant longtemps, les relations entre les Etats-Unis et la Colombie ont été très tendues. La sécession de la République de Panama, naguère partie intégrante de la Colombie, a soulevé bien des colères à Bogota. L'accord Hay-Herran, de 1903, qui devait résoudre le conflit, fut repoussé par le Parlement colombien. En 1907, un général, le général Reyes parvint à s'assurer le pouvoir. Il était partisan d'un accord avec les Etats-Unis. Sa dictature fut renversée avant la réalisation de ces projets. Il dut s'esquiver et, dans sa fuite, traversa le centre de l'Amérique du sud, dans ses parties inexplorées, presque à l'époque où, précisément, l'ancien président Roosevelt recherchait les sources de l'Amazone.

Ce n'est qu'en 1921 qu'un accord définitif fut conclu entre les deux Etats. Ce traité assure à la Colombie, en compensation de la sécession de Panama, une indemnité de 25 millions de dollars. De plus, Wall Street souscrivit, en 1922, un emprunt de cinq millions de dollars, émis par la gouvernement colombien. Les relations entre les deux pays sont donc aujourd'hui redevenues normales. L'ordre est parfait en Colombie. La devise nationale : *Libertad y Orden*, si longtemps illusoire dans ce pays déchiré par les luttes politiques, semble devenue une réalité. L'exemple américain et l'or new-yorkais ont-ils accomplis ce prodige?

La seule commotion que la Colombie ait connue pendant ces dernières années, sous le gouvernement paisible du général Pedro Nel Ospina, fut seulement économique. En 1923, une des banques les plus importantes de Bogota, la Banco Lopez, dut suspendre ses paiements. Cet événement provoqua presque une émeute, car la plupart des clients

de cette banque étaient de petits propriétaires, qui y avaient déposé leur avoir à la demande et sur le conseil du gouvernement colombien.

Ce fut un Américain, conseiller financier du gouvernement colombien, le professeur Kemmerer, qui, mieux que les troupes mobilisées pour maintenir l'ordre, rétablit la situation. Sur le conseil du professeur Kemmerer, la Banque Nationale de Colombie prit à sa charge les dettes de la Banco Lopez. Le numéraire étant insuffisant à Bogota, des avions allemands, utilisés pour les transports urgents du gouvernement colombien, furent chargés d'apporter les écus et les banknotes nécessaires. Chacun fut payé. Le calme rétabli, la Banco Lopez put rembourser à la Banque Nationale la plus grande partie de sa dette. Une nouvelle révolution avait été évitée.

L'activité américaine en Colombie est multiple. A l'importation, ils satisfont à la majeure partie des besoins du pays. Financièrement, ils prennent une part de plus en plus importante dans la mise en valeur du pays. A Santa-Marta, la *United Fruit* possède de vastes plantations de bananes. Elle y a construit un hôpital modèle pour combattre la fièvre jaune. Elle a des quais et des docks dans tous les ports de l'Atlantique où les navires de sa flotte font escale, notamment à Carthagène. Elle exporte de Colombie non seulement des bananes, mais aussi du café et de la canne à sucre, qui est traitée dans ses usines de Cuba. Plusieurs chemins de fer, une grande partie des navires de la rivière Magdalena sont sous contrôle américain. Les Américains achètent chaque jour des titres des diverses sociétés anglaises, qui monopolisaient jadis l'influence étrangère en Colombie.

Où la lutte économique anglo-américaine en Colombie

est plus acharnée, c'est, de même qu'au Vénézuéla, à propos du pétrole. Dans ce pays aussi, l'américaine *Standard Oil* et l'anglo-hollandaise *Royal Dutch* étendent leurs ramifications. A Carthagène, comme dans les ports de la mer des Antilles, la *West-Indian Oil Company*, une filiale de la *Standard Oil*, a ses tanks où viennent s'approvisionner les steamers.

Cette rivalité pétrolière explique et commente de singulière façon l'évolution de la politique des Etats-Unis à l'égard de la Colombie. Depuis le rejet du traité Hay-Herran et la sécession de Panama, en 1903, les rapports des deux Etats étaient, comme on le sait, restés très tendus, si tendus, même, que les relations diplomatiques avaient été rompues. Or, en 1919, alors que la lutte pour les pétroles était devenue ardente, on apprit que des gisements pétroliers étaient découverts en Colombie. Emoi de la *Standard Oil*, de la *Sinclair*, de la *Texas*, de toutes les autres grandes compagnies pétrolières, émoi et intervention auprès du gouvernement de Washington. Il fallait que les Américains s'assurassent l'exploitation de ces gisements. Les besoins des Etats-Unis en pétrole sont formidables. Déjà, les gisements s'épuisent et l'on peut, sans pessimisme, prévoir le jour où l'Amérique sèche n'aura plus d'huile minérale.

Tragique perspective. Il faut intervenir sans tarder et ne pas se laisser évincer par les Anglais qui sont parvenus à s'assurer la prépondérance au Vénézuéla, à Maracaïbo et ailleurs. Arguments, exhortations, campagnes de presse, interventions politiques, tout fut mis en œuvre. Ce ne fut pas en vain, car le gouvernement américain « marcha ». Les négociations furent reprises avec la Colombie et, au début de 1921, un accord était signé entre les deux gouvernements. La Colombie accordait des concessions de pétrole,

dont la *Tropical Oil* de Pittsburg, filiale de la *Standard Oil*, fut l'une des bénéficiaires. En échange, les Etats-Unis payaient à la Colombie 25 millions de dollars en cinq versements annuels. C'était le prix de la sécession de Panama et de l'abandon des droits de la Colombie sur le canal.

Financièrement, ce fut une mauvaise affaire pour le gouvernement des Etats-Unis, car tel était le prix originaire des droits de la Colombie sur le canal avant la révolution de Panama, le prix prévu par le traité Hay-Herran s'il avait été ratifié. En plus, le gouvernement américain dut payer à la République de Panama 10 millions de dollars et des annuités s'élevant à 250.000 dollars. Mais qu'importent quelques millions de dollars quand on est l'oncle Sam, pourvu que les intérêts des pétroliers américains soient saufs.

Si l'on pouvait douter que la question du pétrole fût au fond de toute l'affaire, il suffirait de se rappeler que la traité de Bogota avait été signé en avril 1914 et ratifié par le Sénat colombien en août de la même année. Amendé par le Sénat américain, le traité fut délaissé pendant cinq ans, jusqu'au jour où l'on découvrit du pétrole en Colombie. Le traité fut repris alors et il ne tarda pas à être ratifié. Etrange coïncidence, en vérité, et qui montre comment les préoccupations politiques de l'oncle Sam s'inspirent parfois de ses intérêts économiques...

IV

PANAMA

I. — LA DOMINATION DES DÉTROITS

Dans son immense effort pour la conquête et la domination du monde, l'Angleterre a été servie par deux éléments essentiels : l'un, l'élément dynamique, c'est sa puissance maritime; l'autre, l'élément statique, c'est la répartition géographique de ses escales, bases et points d'appui le long des routes océaniques du monde.

Dès le règne de la reine Elisabeth, l'Angleterre prend conscience de sa vocation maritime. A ses ambitions continentales, issues des conquêtes des Plantagenets, font place, désormais, des prédilections maritimes et coloniales. L'Angleterre est une île, elle n'est que cela et elle entend le rester. Pour réaliser son destin, l'adoption d'une politique s'impose, qui comporte l'abandon de toute prétention sur le continent européen et qui ne soit tournée que vers des buts océaniques et exotiques. Pour réussir, une politique ne peut être double, car la dispersion des forces et des attentions lui enlève l'armature intellectuelle et matérielle qui lui est indispensable. Des fins multiples s'opposent à une action permanente, incessante, inébranlable, qui seule peut atteindre et forcer le succès.

Grâce à Dieu, les Cornouailles sont une admirable école

de marins. Les pêcheurs de Bristol et de Plymouth seront les initiateurs et les entraîneurs de toutes les flottes anglaises. Vers cette époque, précisément, l'Espagne, qui détient les Pays-Bas, qui y possède des ports comme Bruges, Anvers et Amsterdam, qui dispose des laines nécessaires à l'industrie drapière anglaise, menace l'île britannique. C'est l'invincible Armada. Il lui faut résister. Et la lutte s'engage qui met aux prises les lourds vaisseaux espagnols et les rapides frégates anglaises.

On sait le résultat de ces combats. Jusque sur les côtes d'Amérique, la lutte se poursuit entre l'Angleterre insulaire et l'Espagne, dont la contexture géographique, en Amérique comme en Europe, était avant tout continentale. En Europe, à proximité du Devon, tous les ports de la péninsule : Vigo, Cadix, Lisbonne, Gibraltar, sont menacés par les audacieux corsaires anglais. Au delà de l'Océan, les petites Antilles tombent aux mains des marins, des colons et des flibustiers britanniques, tandis que les villes fortes du continent et des grandes Antilles : Carthagène et Puerto-Bello, Campêche et la Vera Cruz, La Havane, Saint-Domingue et San Juan de Porto-Rico, subissent des assauts répétés.

Aujourd'hui, dans le monde comme aux Antilles, le conflit maritime met aux prises, au premier plan, l'Angleterre séculaire et la jeune Amérique, instruite à l'école britannique. Jusqu'à ces dernières années, la Grande Bretagne avait sur les flots une prépondérance indiscutable. La puissance de ses flottes dépassait celle des deux plus fortes marines du monde. Il n'en est plus de même actuellement : s'il reste incontestable que la Grande-Bretagne est encore la force navale la plus imposante du monde, il n'en est pas moins vrai que, à Washington même, ont été signés des accords qui restreignent le développement des flottes

britanniques dans des proportions telles que la supériorité absolue de naguère n'est plus qu'une supériorité relative. L'oncle Sam a fait céder l'opiniâtre Albion.

L'autre armature essentielle de la puissance britannique dans le monde est la possession des grandes routes maritimes, des « passages obligés » de l'univers. Considérons la carte du monde. L'Angleterre insulaire est parvenue à faire flotter, dans toutes les mers, l'*Union Jack*. Que d'archipels, que d'îles, que de simples récifs, dédaignés par d'autres, qui sont britanniques. N'invoquons, comme exemple, que l'île Tristan d'Acunha, que sa désolation semblait la vouer à l'abandon et où l'Angleterre s'est établie pourtant.

Il en est ainsi dans l'univers entier. Voyez la route des Indes. Qu'elle contourne l'Afrique par le sud ou la dépeasse par la mer Rouge, les chemins maritimes qui mènent aux Indes Orientales sont jalonnés de possessions britanniques, qui toutes sont des escales, des points d'appui, des bases appréciables. Au débouché de la mer Rouge, c'est Perim, c'est Aden, c'est Socotra. Autour de l'Afrique, où le léopard britannique a incrusté ses griffes, ce sont des îles dispersées, seules émergences de l'Atlantique méridional : l'Ascension, Sainte-Hélène, Tristan d'Acunha, l'île Cough et, sur la côte, Walfish Bay, qui continue les escales continentales de Bathurst, de Sierra-Leone, de la Côte d'Or et de la Nigérie. Dans l'Océan Indien, mer britannique, à part Madagascar, les Comores et la Réunion, toutes les îles sont aussi britanniques : Zanzibar, Maurice, les Seychelles, les Amirantes, les Chagos, les Cocos, les Maldives, les Laquedives, Adaman et Nicobar, ces possessions anglaises sont trop nombreuses pour être citées toutes.

En Amérique, il en est de même. Les deux seuls archi-

pels de l'Atlantique, au large des Etats-Unis, les Bermudes et les Bahamas, sont sous l'allégeance britannique. Symétriquement, au large de l'Amérique de Sud, l'archipel des Falklands, avec son havre de Port-Stanley, est, lui aussi, anglais. Et, aux Antilles, les Anglais ont plusieurs possessions riches, puissantes et prospères, où se trouvent des bases admirables, comme la baie de Kingston, à la Jamaïque, et le dépôt charbonnier et pétrolier de Castries, dans l'île de Sainte-Lucie. La valeur de ces bases est loin d'être négligeable. On le vit bien quand les fanfaronnades de Cipriano Castro contraignirent les puissances européennes à faire le blocus du Vénézuéla. Si la flotte allemande put, grâce à la docilité hollandaise, disposer du port de Curaçao, Castries protégea efficacement l'escadre britannique contre les tempêtes et les cyclones.

Les îles ne sont qu'un élément dans la possession des routes de l'univers. Il en est d'autres qui, mieux que les îles et les archipels, commandent l'accès des mers et des Océans. Ce sont les détroits. Ici, encore l'opiniâtreté anglaise a trouvé à s'employer et elle a réussi. Gibraltar, Suez, Aden, Singapour sont tous des noms britanniques. Ils dominent les relations interocéaniques du monde. Ajoutez-y Hong-Hong qui surveille le détroit de Formose et la mer de Chine, la Jamaïque dans la mer des Antilles et vous avez, aux antipodes, deux positions stratégiques de premier ordre sous l'emprise anglaise. En deux siècles, la politique britannique est parvenue à s'emparer de tous les « passages obligés » du monde.

De tous? Non, il manque Panama. Panama, centre nerveux des Amériques, vainement cherché par Colomb, découvert par Balboa, vers quoi ont tendu tant d'ambitions et tant d'espoirs. Ce n'est pas que l'attention anglaise n'ait

pas été attirée vers ce nœud de routes terrestres et maritimes. Dès 1670, Morgan, marin anglais, s'empare de Panama dont les trésors exacerbent son envie tout autant qu'ils excitent sa cupidité. Mais, l'événement le prouva, le *Spanish Main* était inviolable et l'Angleterre ne pouvait espérer l'entamer. S'il est impossible de s'emparer de Panama, clé des Amériques, du moins est-il possible d'empêcher une autre puissance de s'y établir et de contrôler ainsi une des grand'routes du globe.

Délaissé pendant longtemps, l'isthme de Panama a pris un intérêt nouveau vers le milieu du XIX^e siècle. A cette époque, un coup de pioche fortuit révéla au monde l'or vert de la Californie, aussi riche que, jadis, l'or jaune de l'El Dorado et, de nos jours, l'or rouge du Transvaal. Ce fut, vers la mer d'Émeraude et Sacramento, une ruée que Blaise Cendrars a décrit en un langage coloré et véridique :

« La plupart des chercheurs d'or, écrit-il, traversaient l'Isthme (de Panama). Un véritable torrent humain remontait le Gulf-Stream, battait les plages de Cuba et de Haïti, pour venir se jeter en trombe sur Chagres, un trou malsain dans les marais et la chaleur. Quand tout allait, on pouvait se frayer un chemin à travers des peuplades indiennes dégénérées et des villages de nègres lépreux et atteindre Panama en trois jours, malgré le sol mouvant, les moustiques, la fièvre jaune. Puis l'on s'embarquait en furie pour Frisco.

« Ce trafic était tel qu'une maison new-yorkaise commença la construction d'un chemin de fer. On déversa des tonnes de terre et de gravier, des milliers d'ouvriers y laissèrent leur peau, mais la voie fut terminée. Il est vrai que les traverses s'enfonçaient sous le poids des convois, mais les trains passaient quand même et le voyage de San-Francisco fut raccourci de quelques semaines.

« En tête de ligne une ville vit le jour, elle prit le nom du directeur de l'entreprise, Aspinwall. Des communications régulières s'établirent, par bateaux à vapeur, d'Angleterre, de France, d'Italie, d'Allemagne, d'Espagne, de Hollande. Les petits trains roulaient essoufflés sur Panama, avec leur cargaison fiévreuse d'Européens qui venaient à leur tour tenter fortune en chemises rouges, en bottes de cuir fauve et en pantalons de velours ¹ ».

1850 marque ainsi, avec le *rush* vers la Californie, la renaissance de Panama. Son importance capitale, un peu estompée au cours des siècles, apparaît aux yeux des moins clairvoyants. Grâce au chemin de fer de Colon à Panama, les Etats-Unis prennent pied dans l'isthme. Aussitôt, Downing Street s'émeut : il faut empêcher les Etats-Unis de se saisir d'une des carrefours du globe. Monroë ne peut couvrir une politique d'expansion et de conquête. Au surplus, la République américaine, encore adolescente, ne pourra s'opposer aux volontés britanniques. C'est alors qu'un traité est signé, le traité Clayton-Bulwer, qui prévoit la neutralité de l'isthme et du canal interocéanique, qui y sera construit, et interdit aux puissances contractantes l'acquisition de territoires dans l'Amérique Centrale. La question de Panama était ainsi résolue entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

Surgit, enfin, une nouvelle compétition imprévue : celle de la France, avec Ferdinand de Lesseps que la construction au canal de Suez a illustré. C'est en vain que la Grande Bretagne tente de s'opposer à ses projets audacieux. Il faut temporiser encore et attendre une occasion semblable à celle qui permit à Disraëli de s'emparer de Suez. Au reste, les

1. L'Or, pp. 146-8, Paris, Grasset, 1925.

efforts héroïques des Français s'épuisent bientôt. La politique compromet ce qui n'a pu être assuré immédiatement. Il suffira, semble-t-il, à l'opiniâtre et patiente Albion de guetter l'occasion propice pour que Panama devienne britannique, comme tous les autres carrefours du globe.

Cette espérance anglaise fut cruellement déçue. Ce ne fut pas la France qui se maintint à Panama, mais une puissance nouvelle que le traité Clayton-Bulwer eût dû ligoter : les Etats-Unis. Ambitieux, énergiques et tenaces, ils imposent bientôt leur volonté à la vieille Angleterre, à la faveur de l'épuisante guerre des Boers. Impossible de s'opposer aux ambitions de l'oncle Sam. Bientôt c'est la défaite : le fait accompli consacre l'éviction anglaise. A Panama, pour la première fois, l'Empire Britannique cède ce qui constitue l'objet essentiel de ses préoccupations politiques. Et les Etats-Unis, maîtres d'une des clés du monde, deviennent une Puissance redoutable, qui s'oppose bientôt à la vieille et solide puissance anglaise.

II. — DE LESSEPS ET ROOSEVELT

L'extraordinaire réussite du canal de Suez, due à l'énergie et à l'habileté de Ferdinand de Lesseps, suscita de multiples tentatives semblables. C'est ainsi qu'en 1888, une société exclusivement française dirigée par le baron de Reinach, la *Malay Peninsula Exploration Syndicate*, conçut le projet de creuser un canal à travers l'isthme de Krah. L'isthme de Krah est cette langue de terre, large de trente kilomètres environ, qui unit le Siam à la presqu'île de Malacca. Son existence oblige tous les marins qui se rendent en Extrême-Orient de faire un détour de plus de 1.500 milles marins. Mais l'exécution de ce projet eût entraîné la ruine

de Singapour, où la ténacité de Raffles parvint à établir la souveraineté britannique. La route des Indes n'eût plus été contrôlée par les flottes anglaises avec autant de facilité. De plus, l'entrepôt incomparable, le marché mondial que constitue Singapour aurait perdu toute importance¹. Le canal de Kraï ne fut jamais creusé.

Vers le même temps, Ferdinand de Lesseps tentait une entreprise redoutable qui devait, semblait-il, ajouter plus d'éclat encore à sa gloire : le creusement du canal de Panama, auquel, dans sa prison de Ham, le futur Napoléon III avait déjà songé. Quand, vers 1879, à l'initiative de Ferdinand de Lesseps, la Compagnie Française du Canal de Panama se constitua, elle eut à choisir entre divers tracés pour la construction du canal interocéanique. Chacun de ses tracés avait ses avantages et ses défauts. Le creusement d'un canal à travers le Nicaragua, notamment, n'était pas sans mérite. Ce tracé est plus long que celui projeté à travers l'isthme de Panama, mais il pouvait emprunter le lit de la rivière San-Juan, les lacs Managua et Nicaragua.

À Panama, semblables avantages n'existaient pas. La rivière Chagres est peu profonde et peu importante. Elle se perdait naguère dans des marais, où pullulaient des moustiques. Mais Panama est l'endroit où les deux Océans se rapprochent le plus ; là, aussi, la Cordillère rocheuse, qui forme la charpente des deux Amériques, est à sa plus basse altitude.

Quoi qu'il en soit, le canal de Panama, et non le canal du Nicaragua ou tout autre, fut choisi par la compagnie française. La controverse fut vive aux États-Unis. On continua à s'y diviser en partisans du canal de Panama et en défen-

1. O. COLLET, *L'Étain*, p. 8 et 9, Bruxelles, s. d.

seurs du canal du Nicaragua et il fallut, plus tard, l'intervention personnelle du président Roosevelt et le rachat à un prix médiocre (40 millions de dollars) des droits, matériel et travaux de la Compagnie française pour que le tracé actuel prévalût.

Aujourd'hui, tout autre canal semble condamné. Pourtant, les Etats-Unis, prévoyants, ont tenu à s'assurer le monopole des communications interocéaniques et ils ont obtenu du Nicaragua, par un traité, ratifié le 18 février 1916, en échange de leur appui financier, le droit exclusif de construire un canal à travers la république de Nicaragua.

Le canal de Panama n'est pas un canal au sens propre du mot. Un détroit n'a pas été créé. C'est plutôt un « pont d'eau » jeté au-dessus de l'isthme. Il est facile de concevoir un canal dont le lit serait au niveau du fond de la mer. C'était, en effet, la donnée essentielle du projet de Ferdinand de Lesseps. Panama devait être un autre Suez. C'était sa grande et noble ambition.

Les ingénieurs américains en ont décidé autrement. Le canal de Panama est coupé d'écluses, qui, aux deux extrémités, soulèvent les navires et les mènent à une hauteur de 85 pieds (trente mètres environ) au-dessus du niveau de la mer. Cette « ascension » se fait à l'aide de trois écluses successives. Ce sont, du côté de l'Atlantique, les écluses de Gatun; du côté du Pacifique, l'écluse de Pedro-Miguel et celles de Miraflores. On aurait voulu, sur le versant du Pacifique, réunir aussi toutes les trois écluses en un seul point, comme il en est à Gatun. Mais on a dû y renoncer devant l'absence d'emplacement rocheux assez puissant pour supporter une construction de cette envergure.

Le système de canal à écluses, qui a été adopté, présente d'incontestables avantages. En élevant le niveau du canal

à 85 pieds au-dessus du niveau de la mer, on a réduit d'autant la masse de terre et de rochers qu'il a fallu enlever. Quand on songe que les premières estimations françaises portaient sur 157 millions de mètres cubes, que les Français, en vingt ans, ne parvinrent à enlever que 78 millions de mètres cubes, que, de ces 78 millions, 30 millions seulement servirent à la construction du canal actuel et, que, dans l'ensemble, 234 millions de cubes furent extraits, on comprend l'avantage du projet actuel.

De plus, les terres, le long du canal, ne sont pas stables. De constants glissements se produisent. On en compte, à l'heure actuelle, vingt-huit ou vingt-neuf depuis l'ouverture du canal, et le dernier date de moins de trois mois. Que serait-ce si le canal, avec une largeur identique avait été creusé 85 pieds plus bas? On ne serait, sans doute, jamais parvenu à le creuser.

Pourtant, les partisans du canal au niveau de la mer n'ont pas désarmé. En 1924 encore, un ingénieur français, qui fut attaché à la Compagnie française et l'un des fondateurs de la république de Panama, M. Bunau-Varilla, préconisait la transformation de l'actuel canal à écluses en un canal creusé au niveau de la mer.

Contre ce projet, le gouverneur du canal, le colonel Jay J. Morrow, de l'armée américaine, s'est élevé en termes péremptoires. « Je ne vivrai certainement pas assez longtemps pour voir un autre canal. Le canal actuel suffit amplement à tous les besoins de la navigation. A quoi bon transformer l'œuvre existant qui est formidable et suffisante? Nous ne sommes pas des mégalomanes et nous ne le serons certainement jamais, surtout quand aucune nécessité impérieuse ne le commande. »

L'œuvre accomplie par les Français à Panama fut admi-

nable. Pendant vingt années, ils peinèrent dans l'isthme avec une énergie et un courage dignes de tous les éloges. En face de la fièvre jaune et de la malaria, ils ne bronchèrent point. Pendant cette dure période, suivant les calculs les plus précis, près de 22.000 hommes moururent à Panama. Comme les travailleurs venus des Antilles étaient immunisés contre la fièvre jaune, le pourcentage des Français qui périrent fut effrayant. On succombait comme des mouches dans cette vallée de la Mort.

Il fallait des machines titanesques pour accomplir cette œuvre de Titan. De part et d'autre du canal se dressent à pic, comme des falaises menaçantes, Gold Hill et Contractor Hill. Elles dominent le canal de près de deux cents mètres. On les dut percer pour creuser le canal. Une tranchée formidable, la tranchée de la Culebra, dut être menée à travers la Cordillère rocheuse qui unit les deux Amériques. Or, entre 1880 et 1902, d'immenses progrès techniques furent accomplis. Quand ils vinrent à Panama, les Français apportèrent avec eux un matériel excellent, excellent pour l'époque. Ils firent tout ce qui était alors possible pour achever leur tâche dans les meilleures conditions. Leurs rails, comme aussi une partie de leur matériel roulant, donnèrent pleine satisfaction et les Américains utilisèrent encore une bonne partie de cet équipement ferroviaire. Pour le reste, les Français apportèrent des machines dont la solidité et la puissance furent plus insuffisantes, incontestablement. Dans l'ensemble, on peut dire que l'efficacité (*efficiency*) du matériel américain fut cinq fois plus grande que celle du matériel français. On s'en rend compte aujourd'hui quand on compare les machines américaines aux machines, délaissées par la Compagnie française, qui se rouillent le long du Canal, abandonnées. Cela explique bien

des choses et rend à Ferdinand de Lesseps une partie de sa gloire. S'il eut un tort, ce fut surtout d'être venu trop tôt.

Malgré cela, malgré l'imperfection du matériel employé, l'œuvre française fut considérable. Comme nous l'avons dit, le total des excavations françaises s'élèvent à 78 millions de mètres cubes. La construction du canal nécessita l'excavation de 234 millions. Quoique les Américains n'aient utilisé que 30 millions de mètres cubes des excavations faites par les Français, il est remarquable que ces derniers parvinrent à faire des déblais qui, dans l'ensemble, égalent le tiers des excavations totales.

D'autre part, l'entreprise américaine ne fut pas, comme l'entreprise française, une affaire privée. Ce fut l'Etat américain qui assumait la tâche gigantesque. Qui ne voit les avantages considérables qui en résultaient? Aucun problème financier ne se posait, puisque la Trésorerie américaine est infiniment riche. Tous les capitaux nécessaires purent être dépensés sans marchandages et sans la certitude d'un profit assuré. Au point de vue politique, le prestige des Etats-Unis écartait bien des obstacles : on le vit bien quand la Colombie prétendit discuter le droit de construire le canal et que fut créée la république de Panama. De plus, l'armée américaine fournit, après des essais moins heureux, un personnel d'élite, discipliné, méthodique, plein de qualités, pour qui les querelles de personne et de préférence n'existaient pas. Et cela fut inappréciable.

Enfin, les Américains étaient mieux armés contre les maladies tropicales que les Français. La guerre de Cuba leur avait appris à vaincre la malaria et la fièvre jaune. Le major Gorgas, qui avait assaini Cuba, eut tous les appuis et tous les crédits. Il fit des prodiges. Les villes de Colon et de

Panama furent complètement transformées. Les rues furent pavées, des aqueducs construits, un système d'égoût créé, des services sanitaires établis. Les boubiers et les sentines pestilentielles furent arrosés de pétrole. On fit une chasse éperdue aux moustiques. Des camps confortables et propres furent installés pour les travailleurs du Canal. On eut soin d'éloigner les malades et d'éviter toute contamination. Bref, Gorgas et ses adjoints firent de Panama un séjour aussi sain que New-York ou Baltimore.

Ce qui, surtout, assura le succès de l'entreprise américaine, ce fut l'intervention constante et éclairée du président Roosevelt. Esprit net, poigne de fer, volonté irréductible, tel était l'homme qu'il fallait pour réaliser cette grande œuvre. On sait que lors de la guerre de Cuba, qu'il avait voulue, qu'il avait désirée, en vue de laquelle il avait préparé de son mieux — comme « Assistant-Secretary » — la flotte américaine, lui-même et le colonel Wood, qui était un homme de sa trempe, constituèrent le régiment fameux des *Rough-Ridders*. Avec Wood comme colonel et Roosevelt comme lieutenant-colonel, ces cavaliers extraordinaires se couvrirent de gloire.

A la fin de 1901, l'assassinat de Mac Kinley fit de Roosevelt le président des Etats-Unis. Aussitôt, il se préoccupa du canal. C'était alors le grand débat entre le tracé à travers le Nicaragua et le tracé à travers l'isthme de Panama. A l'intervention de Roosevelt, une solution est adoptée. Il s'agit, ensuite, de déterminer si le canal doit être un canal à écluses ou un canal-détroit. Ici encore Roosevelt intervient. Un comité international d'ingénieurs est réuni, qui étudie la question. Une solution est adoptée. Il ne s'agit plus que de la réaliser.

C'est alors que commence l'œuvre de Roosevelt. Grâce

aux pouvoirs considérables dont dispose le Président des Etats-Unis, il peut faire prévaloir sa volonté contre les hésitants, les pusillanimes et les incapables. Il redresse les erreurs, soutient les initiatives, relève les courages, convainc le Congrès, obtient des crédits, nomme les chefs. Grâce à sa prodigieuse activité, grâce, aussi, à la longue durée de sa présidence, — plus de sept ans, — il put imposer ses vues, ses hommes et ses méthodes.

Sous son gouvernement, la tâche et les droits de la Compagnie française furent repris, l'obstacle colombien écarté, la construction du canal entreprise et poussée avec vigueur. C'est lui qui choisit le colonel Gorgas, grâce à qui l'isthme fut purgé de la malaria et de la fièvre jaune. C'est lui qui désigne le colonel Goethals et ses adjoints, par qui le canal fut construit.

Son action fut incessante; son attention de tous les jours. En novembre 1906, il vint à Panama et consacra plusieurs jours à l'inspection du canal. Cette initiative heureuse lui valut maintes critiques : c'était la première fois qu'un Président des Etats-Unis quittait le territoire de l'Union. A son retour, il adressa un long message au Congrès, où il relatait son voyage, ses observations, ses projets et ses espoirs. On y retrouve l'exposé de tous les vastes et ardues problèmes qui s'opposaient alors à l'œuvre américaine. Roosevelt les expose avec ampleur et les met en pleine clarté ¹.

Pour rendre son rapport plus compréhensible et plus attachant, il le compléta par des photographies qui en font un document plein d'intérêt. Après une visite du canal, on peut établir de judicieuses comparaisons et déterminer,

1. *Special Message of the President of the United States concerning the Panama Canal.* Washington, 1906.

avec certitude, à l'aide de ces clichés vieux de vingt ans, l'ampleur magnifique de l'œuvre accomplie. Cela aussi valut des critiques à Roosevelt. Il était imprévu qu'un Président illustrât ainsi ses messages au Congrès. Aucun texte, aucune tradition ne permettait cette innovation. Mais quand la presse et le grand public eurent accueilli ce remarquable message de l'homme d'Etat avec une faveur unanime, les parlementaires se hâtèrent de désarmer. On assista alors à un revirement subit. Des milliers d'exemplaires de ce message spécial furent réclamés à l'imprimerie du Gouvernement et servirent aussitôt à la propagande électorale. Les plus ardents critiques ne furent pas les derniers à les réclamer.

Grâce à cela, grâce à ses conférences, grâce à ses articles, Roosevelt parvint à intéresser l'opinion publique américaine au canal de Panama et à confondre ses détracteurs. Et ce n'était certes pas un médiocre résultat. Mais il n'avait pas été obtenu sans peine, ni sans énergie.

Un fait digne de remarque est le grand nombre d'officiers de l'armée américaine qui furent choisis pour réaliser la construction du canal. Le chef, à qui revient l'honneur d'avoir dirigé la construction du canal, ce fut le colonel Goethals. Son adjoint fut le colonel Hodges. Et ce fut un autre soldat, le colonel Gorgas, qui dirigea la lutte contre la fièvre jaune et la malaria, les vainquit et poursuivit, avec un remarquable succès, l'assainissement de l'isthme.

Comment s'expliquer cette particulière dilection? Une déclaration du président Roosevelt l'explique : « Après plusieurs expériences, je n'avais plus, en 1907, qu'un seul recours : l'armée. Il était inutile d'essayer de construire le canal en changeant tous les quinze mois de personnel. Ce qu'il me fallait, c'était des hommes qui sachent commander, mais

qui sachent aussi obéir. » Ces paroles sont caractéristiques. Elles corroborent tout ce que nous savons de la construction du canal jusqu'en 1907. De 1903 à 1907, il n'y eut pas moins de trois commissions chargées de poursuivre le creusement du canal. Successivement, elles durent être remplacées par d'autres organismes et d'autres hommes. Non que les hommes furent inférieurs à leur tâche. Avant la troisième commission, dirigée par le colonel Goethals, les deux premières commissions comptèrent des hommes de première valeur, comme John-F. Wallace et John-F. Stephens, les deux ingénieurs en chef du canal, Charles-E. Magoon, gouverneur de la Zone du Canal en 1905, avant de devenir gouverneur provisoire de Cuba de 1906 à 1909, et Théodore-E. Phonts, qui présida avec un réel talent la deuxième commission.

Ce qui, semble-t-il, fit défaut à ces hommes, ce fut le sentiment de la discipline et le souci d'une collaboration complète et harmonieuse. Il fallut le colonel Goethals et ses adjoints pour terminer sans encombre le canal. Devaient-ils à leur formation militaire cette rare abnégation que réclamait le président Roosevelt : « Des hommes qui restent ponctuellement à leur tâche, jusqu'à ce que je les rappelle ou jusqu'à ce que je leur permette d'abandonner »? Peut-être. L'habileté et l'autorité du colonel Goethals y furent aussi pour quelque chose. Encore n'eut-il rien de plus pressé que de dépouiller son uniforme militaire et de régner à Panama avec toute l'impartialité et toute la clairvoyance d'un « despote éclairé » (*benevolent despot*).

Les Américains ont, depuis, utilisé largement les officiers de leur armée dans toutes leurs colonies et dépendances. Nous savons quelle fut l'œuvre admirable du colonel Gorgas, débarrassant Cuba de la fièvre jaune et de la

malaria. Là, et à Porto-Rico, des routes admirables et des ponts innombrables — œuvre digne des légionnaires romains — ont été construits par le colonel Black. Aux Philippines également c'est un autre soldat, le major-général Leonard Wood, qui est gouverneur général. Et, aujourd'hui encore, à Panama, règne un autre « despote éclairé » qui est aussi un soldat : le colonel Meriwether L. Walker.

Le succès semble couronner les efforts magnifiques des Américains. Depuis le 14 août 1914, date de l'ouverture du canal, plus de trente-cinq ans après la première tentative de Ferdinand de Lesseps, des résultats considérables ont été obtenus. A part une courte période, — du 18 septembre 1915 au 15 avril 1916, — pendant laquelle des glissements dans la tranchée de la Culebra empêchèrent la continuité du trafic, le canal n'a cessé d'être utilisé par les navires des sept mers.

Mais c'est surtout depuis 1920 que les progrès ont été remarquables. En 1915, 1.075 navires, jaugeant 5.416.787 tonnes brutes empruntaient la voie du canal; en 1920, 2.478 navires avec 11.059.819 tonnes; et en 1923, 3.967 navires jaugeant 23.632.941 tonnes.

De tels chiffres sont imposants. Grâce aux redevances payées par les navires, la prospérité du canal est assurée. En 1923, les dépenses d'exploitation s'élevèrent à plus de 4 millions de dollars. Mais les bénéfices s'élevèrent à près de 20 millions. L'amortissement des 362 millions de dollars que coûta aux Etats-Unis la construction du canal, est donc presque possible, grâce aux 16 millions de bénéfice bruts, que rapporte l'exploitation normale du canal.

Pour les Etats-Unis, le profit n'est pas seulement financier. Il réside, en partie, dans ce fait que l'exploitation du canal vaut à de nombreux Américains des situations avan-

geuses. Il résulte aussi de la facilité des communications maritimes entre les ports du Pacifique et de l'Atlantique. Désormais, San-Francisco n'est plus qu'à 5.262 milles de New-York, et Callao à 3.327 milles de Baltimore, ce qui constitue un gain de 7.000 milles environ sur le long périple maritime qui emprunte la voie du détroit de Magellan.

Au seul point de vue économique des États-Unis, un tel avantage n'est pas négligeable, quand on songe aux efforts faits par les Américains, vers 1850, pour construire le chemin de fer de Panama et raccourcir ainsi la longue route terrestre du Far-West. Sans doute, c'était alors le « rush » vers la Californie et ses mines d'or vert; sans doute, les communications entre New-York et San-Francisco étaient longues et pénibles, puisque le *Pacific Railway*, commencé en 1862, ne fut terminé qu'en 1869. Aujourd'hui, on se rend sans peine, sinon sans fatigues, de Washington à Seattle, de Boston à Los Angeles. Il n'en reste pas moins vrai que, pour les matériaux pondéreux, le transport par eau est et sera toujours beaucoup moins onéreux que les transports par terre. Cela est vrai pour les charbons dont les régions du Pacifique ont besoin, qu'ils soient importés de Cardiff ou de Pensylvanie, de Kentucky ou de Virginie, par l'intermédiaire de l'un des grands ports américains spécialisés dans la manutention de charbons : New-York, Philadelphie, Baltimore et Hamptons Road. Cela est vrai aussi pour le pétrole, qui a pris en Californie l'importance de l'or.

Ce double trafic du mazout et du charbon est un facteur essentiel de la vie économique du monde. Ce fait est incontestable à Panama. De là, ce passage constant de *colliers*, recélant dans leurs flancs ce qu'emphatiquement les gens de Pittsburgh appellent le « diamant noir » (*Black Diamond*), et de *lankers*, qui transportent du mazout.

Ceci explique aussi que, d'après les statistiques, c'est le trafic entre les deux côtes des Etats-Unis, baignées par l'Atlantique et le Pacifique, qui a surtout augmenté. Vient ensuite le trafic entre la côte occidentale de l'Amérique du Sud (Chili et Pérou) et les Etats-Unis. Quant au développement des relations maritimes avec la côte de l'Amérique du Sud baignée par l'Atlantique, il a été médiocre.

Le canal de Panama suffit à toutes les exigences du commerce international. Actuellement, quinze navires, en moyenne, empruntent chaque jour le canal. Or, le trafic nocturne est presque inconnu. On prévoit comme un minimum possible, un transit quotidien de 45 à 50 navires, Hier encore, le gouverneur américain du canal déclarait que « pendant soixante-quinze ans au moins, il en était certain, le canal de Panama, dans son état actuel, suffirait à tous les besoins de la navigation ».

III. — A TRAVERS L'ISTHME

La baie de Limon, sur l'Atlantique, est un immense lac calme et vert, protégé par de longues et minces jetées de pierres et enserré dans un panorama de montagnes, bleuâtres dans le lointain horizon et couvertes d'une végétation exubérante. Là naît le canal. Un chenal profond et qui mène à la haute mer a été creusé au milieu de la baie. On le discerne à des bouées rouges, semblables de loin aux gros bouchons des pêcheurs à la ligne. Des navires l'empruntent sans cesse, soit qu'ils se dirigent vers le canal, soit qu'ils aillent s'amarrer aux docks de Cristobal, qui, avec Colon, a été construit sur une presqu'île de la baie de Limon, à l'est de l'embouchure du canal.

Au fond de la baie, le canal naît entre les montagnes res-

serrées, comme une blessure vive dans les rochers. A droite, les montagnes s'élargissent pour laisser couler vers la mer le rio Chagres, dont il fut tant parlé à l'époque lointaine, déjà, des premières entreprises de Ferdinand de Lesseps. Sur la rive gauche, Colon et Cristobal dépassés, les escarpements couverts de cactus et de buissons se dressent. Le mont Hope et Monkey-Hill dissimulent le chemin de fer de Panama, parallèle au canal. Dans les arbres, des maisons carrées se groupent pour former des villages, image transformée des misérables hameaux de cahutes en planches, où vivait, il y a vingt ans, le long du tracé du canal, la foule hétéroclite des travailleurs. Et voici Gatun.

Gatun. C'est là que sont peut-être les travaux les plus remarquables nécessités par la construction du canal. Devant l'impossibilité de creuser un canal qui fût un véritable détroit, au niveau de la mer, les ingénieurs américains résolurent de construire un « pont d'eau au-dessus de l'isthme ». C'est ce qu'ils ont réalisé. Aux deux extrémités du canal, il y a donc des écluses gigantesques dont la fonction est d'amener les navires au bief supérieur du canal. Du côté du Pacifique, ils ont construit les deux écluses de Miraflores et l'écluse de Pedro-Miguel. Du côté de l'Atlantique, ils ont construit les trois écluses de Gatun.

Ces écluses sont des merveilles de l'art de l'ingénieur. Chacune d'elles permet le passage facile et rapide des plus grands navires. Elles ont plus de trois cents mètres de long et 37 mètres de large. Pour permettre le passage simultané de navires venant de directions opposées, toutes les écluses sont doubles. Entre les écluses règne donc une sorte de quai de vingt mètres de largeur où circulent de puissantes locomotives électriques. Dès qu'un navire est entré dans l'écluse, il lui est interdit d'utiliser sa propre force motrice.

Il doit être remorqué par les locomotives électriques. Pour leur donner plus de force, ces locomotives sont jumelles. Elles sont très lourdes et, entre les rails, une crémaillère est établie qui donne aux machines un point d'appui solide, même sur les montées qui unissent deux écluses.

Sur ce même quai, tout en béton, des bâtiments blancs, avec des toits de tuile rouge, sont construits, d'où sont dirigées l'ouverture et la fermeture des formidables écluses. Tout le long, des pylônes supportent de puissants projecteurs qui permettent un trafic intensif la nuit. Actuellement, le trafic n'est pas suffisant — quinze à vingt navires par jour — pour justifier l'utilisation du canal pendant la nuit. En pratique, un navire n'est plus admis, à l'une ou à l'autre extrémité du canal après une heure de l'après-midi. Il a ainsi tout le temps nécessaire pour parcourir le canal avant la fin du jour.

Pendant la guerre et après l'armistice, quand une partie des *Anzacs* (Australiens et Néo-Zélandais), qui avaient combattu sur les champs de bataille de France et de Belgique, empruntèrent la voie du canal pour rentrer chez eux, le canal fut, maintes fois, utilisé pendant la nuit. Cette utilisation fut parfaite. Et tout récemment, lors du passage de la flotte du Pacifique, appelée dans la mer des Antilles pour participer à des manœuvres combinées avec la flotte de l'Atlantique, le canal fut encore traversé de nuit et, grâce à l'éclairage et au balisage, tout s'accomplit sans accident et avec une rapidité surprenante.

Sur les quais latéraux des écluses, il y a aussi deux gigantesques charpentes d'acier dont l'aspect imprévu intrigue tous les voyageurs. Les Américains ont prévu l'éventualité assez improbable où les portes d'une des écluses se rompraient. Aussi ont-ils construit, à côté de chacune d'elles,

cette étrange construction, qui ressemble à un vaste pont tournant placé sur une pelouse. Un accident survient-il? Aussitôt, ce « pont tournant » décrit un arc de cercle et vient prendre appui sur les deux quais de l'écluse. Un mécanisme se déclenche et une formidable porte d'acier s'abaisse, qui empêche tout autre dommage. Une fois par mois, cette *emergency dam* est expérimentée. Aucune catastrophe n'est donc à craindre.

Si considérables que soient les travaux faits à Gatun, les Américains ont prévu l'éventualité où le canal de Panama serait insuffisant. Ils ont voulu faire œuvre durable et, à Gatun, aussi bien qu'à Miraflores et à Pedro-Miguel, ils ont prévu la construction de deux autres sections d'écluses, doublant les deux qui existent. Le trafic du canal pourrait être ainsi augmenté considérablement. Sa capacité potentielle passerait de cinquante à cent navires par jour, soit près de six fois le trafic actuel. Dans ce but, les emplacements ont été établis, les terrassements essentiels ont été effectués. Il ne reste plus qu'à construire les écluses. C'est sans doute en songeant à ces possibilités que, répondant aux partisans d'un canal de Panama creusé au niveau de l'océan, le général Jay J. Morrow, gouverneur de la Zone du Canal, affirmait, en 1924, que « soixante-quinze ans se passeraient avant qu'aucune transformation du présent s'imposât ».

Au delà des trois écluses de Gatun, qui amènent les bateaux à trente mètres (quatre-vingt-cinq pieds) au-dessus du niveau de l'Océan, s'étend un immense lac, vaste comme une mer intérieure. C'est le lac de Gatun.

Du moment que l'on rejetait le projet initial de Ferdinand de Lesseps du canal étroit, creusé au niveau de la mer, une question essentielle se posait. Comment assurer l'alimentation en eau du bief supérieur du canal? Il était

impossible à songer à pomper le formidable volume d'eau nécessaire pour maintenir un niveau normal dans le canal. Heureusement, dans l'isthme de Panama naissent de nombreux torrents qui dévalent de la Cordillère et se jettent dans l'Atlantique, après avoir alimenté de nombreux marais pestilentiels, où pullulaient les moustiques propagateurs de la fièvre jaune et de la malaria. Le plus important est le fameux rio Chagres, qui entrava les travaux de la première compagnie française. Les autres, le rio Siri, le rio Pequini, le rio Trinidad, sont presque tous des affluents du Chagres.

Les Américains ont résolu habilement la question. Ils ont complété la construction du canal par l'édification, à Gatun et à Miraflores, d'immenses digues qui retiennent les eaux du Chagres, de ses affluents et des autres torrents et maintiennent le niveau du canal à trente mètres au-dessus du niveau de la mer. En même temps, ils supprimaient la plupart de ces marais qui avaient fait de l'isthme de Panama une véritable Vallée de la Mort. C'était tirer ingénieusement parti de ce qui, jusqu'alors, avait fait la ruine de Panama.

La digue de Gatun est, de loin, la plus grande. Edifiée en travers de la vallée du rio Chagres, à plus de dix kilomètres de son embouchure, elle mesure près de trois kilomètres de long. C'est, quand on s'y promène, une vaste digue gazonnée, bornée, d'un côté, par une immense étendue d'eau, circonscrite par des montagnes lointaines et dominant, de l'autre, une vallée profonde envahie par une végétation exubérante. On songe, en parcourant cette digue, au parapet d'un fort moderne défendant le canal contre une attaque par mer, contre un débarquement possible, là-bas, sur ces rives de l'Océan Atlantique tant de fois visitées par les pirates et où le vieux fort San-Lorenzo, détruit

par sir Henry Morgan, en 1671, dissimule ses ruines vénérables.

A ces souvenirs guerriers, d'autres tableaux succèdent : les navires tout proches qui circulent lentement sur le lac, les écluses et leurs bâtiments clairs, les petits drapeaux qui sont piqués sur les pelouses du barrage, comme des épingles de couleur sur un drap de billard, pour indiquer que les employés du canal s'en sont emparés pour en faire un terrain de golf.

Cette digue de Gatun est construite tout entière en terre avec les excavations du canal. Aussi est-elle très large. Elle mesure plus de trente mètres au sommet et son épaisseur est presque quintuple à la base, au delà des parterres, du terrain de golf et des pelouses. Encore plus d'un Cassandre prétendit-il, lors de sa construction, que jamais cette digue ne résisterait à l'énorme pression des eaux maintenues dans le lac de Gatun et que cela se terminerait par une inondation formidable qui emporterait tout.

Il n'en a rien été. Pour éviter que la digue ne soit, en cas de crue subite, recouverte par les eaux du lac, normalement à vingt pieds au-dessous de la crête du barrage, une digue de béton, où sont aménagées quatorze vannes, a été construite. Par là s'écoule le trop-plein d'eau de l'immense lac de Gatun et du canal. En cas d'accident, les eaux peuvent, grâce à ces vannes, se déverser en peu de temps, par l'ancien lit canalisé du rio Chagres, dans la mer.

En contre-bas, une usine hydro-électrique d'une puissance actuelle de 13.000 kilowatts, a été édiflée, qui utilise normalement la force des eaux évacuées par le lac de Gatun. L'électricité ainsi produite suffit à l'éclairage de toute la « Zone du Canal » et à la production de la force motrice nécessaire pour le fonctionnement des écluses, des grues, des

ateliers, etc. On prévoit même l'électrification prochaine du chemin de fer de Colon à Panama qui longe le canal. Déjà, la ligne de transport de force électrique à haut voltage a été construite le long de la voie. Et la puissance de cette usine électrique pourrait être aisément accrue pour satisfaire à ces nouveaux besoins.

A partir de Gatun, le canal traverse un immense lac artificiel, que les Américains proclament orgueilleusement le plus grand lac artificiel du monde : *the biggest in the world*. Formée par les immenses barrages de Gatun, ce lac recueille les eaux du Chagres, de ses affluents et des torrents issus de la Cordillère.

Tout autour du lac règnent des montagnes arides où végètent des cactus et une pauvre végétation poudreuse, calcinée par l'implacable soleil. La chaleur est vraiment étouffante, oppressante. Comment des hommes ont-ils pu, il y a quarante ans, travailler ici, sur cette terre inclemente, ravagée par la fièvre jaune et la malaria? Comment ont-ils pu, aux temps héroïques, manœuvrer la pelle et la pioche sous ce ciel embrasé? Comment? De profondes déchirures découvrent les plaies rouges, brunes et grises du rocher, que ne dissimulent pas les herbes et les lianes. N'est-ce pas le soleil qui a fait éclater cette terre trop sèche, comme se déchirent des chairs?

L'immensité de l'eau glauque, aux reflets huileux, ne peut combattre cette oppressante température. On fait la file à la fontaine qui, à bord, distribue, suivant la coutume américaine, de l'eau glacée. Au milieu du lac, des îles émergent, qui furent naguère les sommets de collines. Des hauts-fonds, que contourne la route maritime, sont indiqués par des bouées. Des branches dépouillées sortent des eaux, comme des membres de noyés qui implorent de l'aide.

Des troncs pourris voguent au fil de l'eau et vont échouer sur les rives, parmi les plantes rousses. Il ne manque à cette immensité lacustre qu'un équipage d'Indiens ou de nègres nus pour donner l'illusion parfaite de pirogues dans un paysage lointain et sauvage.

Un navire nous croise. C'est un pétrolier de la puissante *Standard Oil*, de Californie. D'autres cargos suivent à une allure lente et paresseuse. Bientôt le canal se retrécit entre les montagnes. Le lac s'amincit. Le navire passe entre des terres proches. Le long des berges courent des pylônes électriques, qui servent au transport du courant à fort voltage produit par l'écoulement du lac de Gatun. Partout où le canal change de direction, de petits phares blancs indiquent la route. Des balises numérotées sont ancrées de part et d'autre du canal.

A partir de Frijoles, le canal s'engage vraiment dans les terres. De part et d'autre, des montagnes escarpées le dominent. Au flanc des rochers des sources jaillissent, qui s'échappent en torrent et se déversent dans le canal. La végétation est d'un vert profond sur ces roches brunes et rouges. Parfois, une cabane est juchée sur un escarpement rocheux : c'est un poste de signalisation. A gauche, le chemin de fer de Colon à Panama réapparaît entre les montagnes, brillant comme un jouet, et longe le canal avant de s'enfuir, avec des coups de sifflet, dans un tunnel où règne, sans doute, plus de fraîcheur...

Voici Darien, avec ses maisons blanches, cubiques, toujours identiques, défendues contre l'invasion des moustiques par de minces treillages en fil de fer aux fenêtres. A deux kilomètres de là, des équipes d'ouvriers travaillent à élargir le canal. Avec un formidable jet d'eau, ils désagrègent les rochers, qui roulent, se détachent, fondent,

sous cette pression toute puissante. Des machines à vapeur, qui soufflent de chaleur et d'effort, pompent l'eau dans le canal et la projettent dans cette lance que deux hommes dirigent sur les rochers. Sous la force de l'eau, la roche se dissout peu à peu et est entraînée dans le canal. Là, des dragues la recueillent et l'emportent au loin sur leurs barges.

A Gamboa commence la fameuse tranchée de la Culebra, qui traverse de point en point la chaîne montagneuse, le *Continental Divide*, qui soude les deux Amériques. Les Américains affectent d'appeler cette magnifique et immense tranchée le *Gaillard Cut*. Le Colonel Gaillard est, on le sait, le chef à qui incombait le travail dans cette portion du canal. Pour simplifier la tâche, les Américains avaient divisé le tracé du canal en trois sections. Une, l'*Atlantic Division*, était attribuée au colonel Sibert; une autre la *Pacific Division*, à un ingénieur de grande valeur, M. S.-B. Williamson, et la troisième, la division centrale, au colonel Gaillard.

Le navire s'engage donc dans la tranchée de la Culebra. Le canal n'a ici qu'une centaine de mètres de largeur, assez pourtant pour laisser passer de front deux gros navires. Quel travail formidable représente déjà cette partie du canal! Au sommet de la chaîne montagneuse que traverse le canal, la largeur de la tranchée atteint certainement plus de 300 mètres, à 70 mètres au-dessus du niveau normal du canal. Encore, l'inclinaison des parois n'est-elle pas suffisante pour éviter les glissements. Quelle tâche n'aurait-on pas assumée, si, au lieu de creuser un canal à écluses, on s'était rallié au projet initial de Ferdinand de Lesseps, qui prévoyait un canal-détroit, creusé au niveau des Océans?

Les glissements sont, en effet, constants dans cette

fameuse tranchée. On n'en compte pas moins de 28 ou 29 depuis l'ouverture du canal, le 15 août 1914. Tout récemment encore un nouveau glissement important s'est produit dans la *Cucaracha Slide* et, barré la moitié du canal. Pendant le creusement du canal, il ne se produisit pas moins de vingt-deux glissements de terrain, qui nécessitèrent l'excavation de 25 millions de mètres cubes de terre, soit plus du quart de l'excavation totale provoquée par le creusement du canal dans la tranchée de la Culebra.

A cause de ces éboulements, d'énormes dragues sont constamment occupées à réparer les dégâts causés par des glissements de terrain. Au flanc des dragues, des barges boueuses sont amarrées, qui rendent par leurs sabords une eau noire. La fumée de la machine monte droit dans cette atmosphère embrasée où ne circule pas un souffle de vent, au milieu de l'insupportable grincement des dragues en action et des coups de sifflet stridents.

A côté des deux dragues, un gigantesque excavateur est en action. Avec un mouvement méthodique, une énorme cuillère d'acier creuse sous les eaux troubles, plonge lentement, saisit les terres par un travail invisible, se relève sous l'effort des chaînes qui crissent, tourne avec difficulté, dépose d'un coup une masse formidable de rochers et de terres sur un immense chaland et reprend sans arrêt sa tâche opiniâtre, avec des ahanements de bête puissante, sauvage et enchaînée.

A la tranchée de la Culebra, on n'est pas bien loin du Pacifique : une dizaine de kilomètres au plus. Mais le trajet est relativement long, car il faut traverser trois écluses avant de pouvoir atteindre l'océan.

Dès que l'on quitte la coupure vive et abrupte du *Gaillard Cut*, la vallée où est creusé le canal s'évase brusquement.

Une petite agglomération, où l'on distingue les rubans ferrés du railway, se groupe sur la terre ferme, dans le lent balancement des palmiers royaux qu'agite une faible brise. C'est Pedro-Miguel, Pedro-Miguel et son écluse en tout semblable aux écluses de Gatun, où le navire doit subir les lentes opérations d'ouverture et de fermeture des lourdes portes qui donnent accès au bief inférieur du canal.

Même décor à quelques kilomètres de distance. Cette fois c'est Miraflores avec son petit lac artificiel, rempli, sur les rives, de roseaux, d'arbres pourris et d'une végétation parasitaire, piètre imitation du vaste lac de Gatun, — avec ses maisons blanches à toits rouges, cubiques et identiques, — avec ses deux écluses doubles. Même opération encore : les câbles jetés, que l'on amarre aux locomotives électriques jumelles, les sonneries, les indications rapides et brèves clamées au porte-voix, les coups de sifflet qui arrêtent la marche des machines, le bouillonnement des hélices, les portes qui se ferment et s'ouvrent, enfin le libre essor vers le sud.

Dans l'écluse parallèle, un cargo sur lest, de Bilbao, subit le même arrêt, la coque légère découvrant, sur la moire de l'eau, ses flancs noirs retouchés au minium. Un coup de timbre et le bateau s'éloigne dans une direction opposée, vers quels ports, après quelles aventures...

A Miraflores on atteint le niveau de l'océan. Ici, le paysage s'élargit. Vers la gauche, une fumée, que conduit une locomotive invisible, s'enfuit vers Panama. Au loin, dans la brume, que dore le soleil, s'arrondit un cirque de montagnes qui sont d'une admirable sauvagerie et qui prolongent, de part et d'autre, la chaîne que le canal a traversée. Sur les contreforts éloignés, des buissons d'une teinte ébaude et profonde : fauve, ocre et brune. Plus près, un

paysage vert, où tremblent des arbres en bouquets, avec de petites cabanes et des collines qui élèvent brusquement, d'un effort, au-dessus des terres environnantes, une riche végétation, accrochée à leurs flancs abrupts.

A droite, surtout, le spectacle est remarquable. Il s'étend, avec une ampleur magnifique, jusqu'aux rives de l'océan, jusqu'à Palo Seco, où les lépreux terminent leur misérable existence. A gauche, ce doit être la ville de Panama. Mais une colline élevée nous en barre la vue : Ancon Hill. C'est là qu'est bâtie Balboa, dont les Américains ont fait, avec Cristobal, sur les rives de l'Atlantique, le centre de leur activité dans la Zone du Canal. C'est là que sont les beaux et vastes bâtiments blancs qui abritent leurs services administratifs. C'est là que vivent la plupart de leurs officiers et de leurs fonctionnaires.

Le navire s'avance encore, à travers le port de Balboa. Bientôt, à l'horizon méridional, que le soleil embrase, naît une ligne continue qui limite le ciel, une ligne lumineuse, dorée, infinie. C'est le Pacifique.

IV. — AUX EXTRÉMITÉS DU CANAL

Quand on aborde le canal de Panama par l'océan Atlantique, on pénètre d'abord dans une vaste baie enserrée dans un cirque de montagne couvertes d'une végétation sauvage et magnifique. C'est la baie de Limon. Des plages de sable d'or cernent l'étendue verte, où flottent de petites barques à voile blanche. Le navire vogue entre de minces jetées de rochers où clignotent des feux verts, blancs et rouges. Dans les arbres, au loin, des maisons blanches se dessinent et, plus près, une ville s'avance dans la baie, au milieu des cocotiers, semblable à ces morceaux de rive

que l'Orénoque ou l'Amazone emportent, comme des îles flottantes, à l'époque des grandes crues. C'est Colon et Cristobal.

Cristobal et Colon ne forment, en fait, qu'une seule ville. Cristobal est américaine, Colon est sur le territoire de la République de Panama. Mais, pour le voyageur, la distinction n'est guère perceptible. Aucune ligne de démarcation. Les soldats et les agents de police panamais arborent la tenue kakhi de l'armée américaine et portent d'identiques « sombreros » de cow-boy. A peine un petit insigne de métal blanc indique-t-il une différence de nationalité.

Cristobal est un port moderne, où les Américains ont, avec leur habituelle méthode, construit de vastes quais et des docks modernes. Là aboutit le chemin de fer de Panama, qui est tout américain avec sa locomotive dont la cloche tinte au départ et au passage des villes, ses wagons à boggies. Là se trouve aussi, au milieu d'avenues ombrées, les bureaux de toutes les grandes lignes de navigation du monde : américaines, anglaises, françaises, hollandaises, italiennes, espagnoles, péruviennes même. La *Hamburg Amerika Linie*, dont on sait l'activité, avant la guerre, dans la mer des Antilles, y a conservé un vaste immeuble blanc.

Cristobal et Colon sont très caractéristiques; Colon, aussi bien que Cristobal, car, quoique sous la souveraineté de Panama, Colon reste soumis à l'autorité américaine pour tout ce qui regarde de près ou de loin l'état sanitaire de la ville. Cette stipulation formelle se comprend fort bien. A l'époque de la construction du canal, la fièvre jaune sévissait avec une si mortelle rigueur que près d'un blanc sur quatre succombait au terrible mal. Grâce à ce droit, dont ils ont usé largement, les Américains ont fait de Colon une ville saine, moderne, aérée, traversée de rues pavées ou

macadamisées et bien entretenues. On songe à certains quartiers modernes de la Havane.

Ce qui fut accompli là est formidable pour ceux qui ont vu Colon, il y a vingt ans, avec ses ruisseaux où croupissait une eau puante, ses maisons de planches branlantes et sordides, ses sentiers boueux, ses marais infestés de miasmes et de moustiques. De tout cela, rien ne subsiste. Les conditions hygiéniques y sont parfaites. Avec leur prédilection anglo-saxonne pour le confort et le bien-être, les Américains y ont construit de beaux bâtiments blancs, avec des galeries ombreuses, et un hôtel. Des clubs ont été créés, qui accueillent marins et soldats. Tout y est net, propre et grand.

A l'autre extrémité du canal, à courte distance de Panama, se trouve la ville américaine de Balboa. Là, comme à Cristobal, les Américains ont, non seulement construit une cité nouvelle, ils ont aussi et surtout aménagé un port magnifique, moderne, admirablement outillé. Balboa, il y a vingt ans, n'était qu'un hameau de pêcheurs, que l'on appelait la Boca. Ce nom lui venait du golfe, qui échancre l'isthme en cet endroit et semblait prévoir l'aboutissement d'un canal interocéanique, comme la baie de Limon, sur les côtes de l'Atlantique, indiquait l'embouchure opposée. Quand les Américains reprirent l'œuvre française, ils débaptisèrent la Boca et lui donnèrent le nom du grand navigateur, qui découvrit, en 1513, le Pacifique et, le premier, franchit l'isthme de Panama.

Lorsque, après plusieurs révolutions infructueuses, Panama se sépara, en 1903, de la Colombie, parmi les avantages que les Panamais espéraient tirer de cette sécession, étaient les mille et un profits que vaut l'exploitation d'un grand port. Les ressources de ce nouvel El Dorado devaient être inépuisables. Ils se seraient fait marchands de charbon,

distributeurs de mazout et auraient, sans doute, rançonné l'étranger obligé de passer sous leurs fourches caudines.

Leurs espoirs ont été déçus. Les Américains se sont réservés partout ces profits. Aux deux extrémités du canal, à Cristobal comme à Balboa, ils ont construit des quais et des entrepôts, élevé des grues et de vastes tanks de mazout, que possèdent la *Standard Oil* de Californie et l'une de ses filiales, le *West-India Oil Company*. Ils possèdent aussi d'immenses transporteurs de charbon. Celui de Cristobal a une capacité totale d'un demi-million de tonnes; celui de Balboa de plus de 200.000 tonnes. L'un et l'autre peuvent charger jusqu'à 500 tonnes par heure, ce qui constitue presque un record. De plus, le port de Balboa possède une cale sèche de plus de trois cents mètres de long. C'est dire que le *Léviathan*, lui-même y pourrait réparer ses avaries...

Quel contraste entre Panama et Balboa, cités jumelles (*twin-cities*) pourtant comme Colon et Cristobal! Comme à la Havane, ce sont vraiment deux civilisations qui se coudoient : l'espagnole, avec son pittoresque nonchalant et coloré; l'américaine avec sa propreté luxueuse, méthodique et confortable.

Panama n'est, en vérité, qu'une ville espagnole des tropiques, avec ses rues encaissées, ses murs délabrés et salis, ses miradors, ses intérieurs sombres comme des caves, mais d'une fraîcheur exquise. Il a, pourtant, en certaines parties, un charme que l'on chercherait en vain dans la plupart des villes américaines.

Surtout si vous voulez connaître Panama, ne vous laissez pas conduire par les Américains. Ils vous emmèneront à travers la ville, d'Ancon aux ruines du vieux Panama. Ce sera un *rush*, et vous ne verrez rien. Vous passerez rapidement à travers les rues, dont vous n'apercevrez que la

la contestable propreté. Des coins plein de poésie vous échapperont. Et c'est à peine si l'on vous permettra de vous extasier, dans une vieille église, devant un autel tout en or, que les pirates et les révolutionnaires ont respecté et qu'admirent avec des exclamations pâmées les sujets du roi Dollar : *Isn't it gorgeous ! Gee its wonderful ! Wall street*, pourtant, révèle plus d'or encore...

Non, pour voir, pour comprendre Panama, il faut vous promener à travers les rues de la vieille ville, y flâner longuement. Des aspects charmants se découvriront alors pour vous. La saleté apparaîtra moins, et vous goûterez davantage le pittoresque de ces maisons badigeonnées de couleurs violentes, comme des corolles de gigantesques fleurs jaunes, vertes et roses. Au soir, quand la chaleur du jour sera tombée, vous irez rêver sur la *plaza* où les jésuites ont construit une remarquable cathédrale. Les carillons rempliront le ciel calme et doux de leurs sons argentins. La ville renaîtra. Des voix s'échapperont des fenêtres ouvertes, avec des sonorités chantantes. Des gamins audacieux et sympathiques, au teint bruni, joueront avec des cris et des rires, sous les palmes.

Par une rue déclive, vous parviendrez bientôt au vieux port de pêche. Au soleil couchant, les voiles blanches se pareront de teintes sanglantes, rouges, écarlates et pourpres. Des îles parsèment la rade dans le prolongement du canal : Naos, Gulebra, Perico et Flamenco, dont les Américains se sont emparés pour défendre leur canal ; au lointain, Taboga et Taboguilla, où murissent de si délicieux ananas ; et plus proches, trois îlots semblables : les trois sœurs, *las tres hermanas*. Au ciel, qui s'assombrit bientôt, on cherche des étoiles nouvelles...

Cela, c'est, si vous le voulez bien, l'aspect intermédiaire

de la ville de Panama. Car, il y a aussi un Panama tout moderne, qui tente péniblement de ressembler à Vedado, faubourg moderne de la Havane, et où l'honorable vieillard, qui préside, sous l'égide américaine, aux destinées de la République de Panama, le D^r Belisario Porras, habite un palais tout blanc et prétentieux. Mais ce nouveau Panama n'est encore qu'un chantier. Il y manque des ombrages et de la verdure.

Il y a enfin un vieux Panama, un Panama historique, dont on retrouve les ruines, à deux ou trois kilomètres de la ville, sur les bords de l'océan. On y parvient par une route qui longe les flots. Des panneaux de publicité, plantés dans les prés roussis, affirment l'influence toute proche des Américains et la valeur des produits fabriqués aux Etats-Unis. Plus loin, des guinguettes aux inscriptions polyglottes : *Au canal des Nations, Cerveza, Cold and hot drinks, American bar*, rappellent l'origine cosmopolite du canal.

Ce qu'il reste du vieux Panama, fondé en 1519, par Pedro Arias de Avila, est bien peu de choses : un petit pont, la tour en ruine de la vieille cathédrale, des amas de pierre perdus sous la végétation, des remparts le long de la mer. C'est tout ce que Morgan et les pirates ont laissé du puissant et riche Panama, capitale de la *Castilla del Oro*.

Au xvi^e siècle, Panama connut des jours d'une magnifique fortune. Là arrivaient, de Colombie et du Pérou, les galions pleins de leur précieux chargement. Point de transit obligé, Panama s'enrichit vite. De Panama, des convois traversaient la Cordillère continentale pour atteindre, par les chemins de montagne ou le *camino real*, Puerto-Bello et Nombre-de-Dios, sur l'Océan Atlantique, suivant, approximativement, la route prise par Balboa dans son voyage de découverte de l'Océan Pacifique, de la Mer du Sud.

Pour protéger la ville, des millions furent dépensés. La dépense fut si considérable qu'un jour, raconte-t-on, Philippe II répondit à un courtisan, qui lui demandait ce qu'il regardait au delà de l'horizon de l'Escorial : « Ce que je regarde ? Mais ce sont les remparts de Panama. Ils me coûtent assez cher pour que je puisse les apercevoir d'ici. »

De tels efforts ne purent sauver la ville de la ruine. En 1671, sir Henry Morgan assaillit la cité « très noble et très loyale », s'en empara et la saccagea. Ses boucaniers mirent le feu aux bâtiments de bois. La ville flamba comme une torche. Les richesses furent emportées par les pirates anglais. Il fallut plus de cent soixante-quinze bêtes de somme pour transporter les trésors. Il ne resta de la ville que des murs en ruines.

Le récit de cette audacieuse expédition nous a été conservé. Un Hollandais publia, en 1678, ses mémoires. C'était John Esquemeling — ou Oexmeling, — un des partisans de sir Henry Morgan. Il a laissé un récit coloré, mais évidemment exagéré, de la prise et du sac de Panama, et des pages inestimables sur la vie des pirates et des boucaniers d'Amérique.

Panama, quelque effort que l'on fit, ne parvint pas à se relever. Son inexpugnabilité étant discutable, il cessa presque complètement de servir de port transitaire pour les richesses de l'El Dorado. Les Espagnols préférèrent à la route maritime la route terrestre, plus longue, mais plus sûre. Les chargements d'or et d'argent suivirent, de Lima aux côtes de l'Océan Atlantique, l'intérieur des terres, le rio Magdalena et aboutirent à Carthagène de Colombie, qui hérita de la fortune incertaine de Panama.

Le sort de Carthagène fut en tout semblable à celui de

Panama. Richesse opulente pendant plus d'un siècle, puis décadence, par la faute des pirates, des Anglais et des Français. Comme Panama, Morgan assaillit et saccagea Carthagène. Hawkins, sir Francis Drake, l'amiral Rosier, puis l'amiral Vernon suivirent son cruel exemple. Long supplice, martyre sans cesse renouvelé que valut à ces deux villes infortunées l'incertaine possession de l'or.

On revient d'un pèlerinage au vieux Panama l'esprit plein de souvenirs et d'images. Pour peu qu'on ait lu quelques-uns des innombrables romans que Robert-Louis Stevenson et ses imitateurs ont consacrés aux aventures des pirates d'Amérique et que l'on ait de l'imagination, on se représente la vie passée de ces villes espagnoles d'Amérique, ardentes, agitées par la soif de l'or, peuplées d'aventuriers et de condottieres, à la merci pourtant d'une attaque audacieuse et mêlant au désir permanent des richesses la crainte constante de la mort. Rapprochement dont les églises locales donnent un si curieux tableau avec leur somptuosité souvent admirable et leur religiosité prenante, évocatrice des ardeurs de l'Inquisition.

Dans l'actuelle ville de Panama, on retrouve beaucoup de vestiges de ce passé. Les villes espagnoles sont toutes semblables avec leur *plaza* traditionnelle autour de laquelle se groupent la cathédrale, l'évêché, le palais du gouverneur général. Ainsi dans la partie ancienne de la Havane, ainsi à Panama.

La destinée moderne de Panama a, pourtant, superposé d'autres aspects, qui modifient son aspect originel. Les Français d'abord, qui ont laissé comme vestige de leur passage la transformation du Grand-Hôtel, dont ils firent le centre de leur activité, il y a quarante ans, et où s'installèrent les bureaux de la Compagnie universelle du canal

transocéanique. Dans cet hôtel se perdirent des fortunes et se déroulèrent d'étranges aventures. On y jouait, évidemment, gros jeu. Il y avait foule tous les soirs autour des tables de roulette.

Certain jour, un bruit formidable retentit. C'était une bombe que l'on avait fait éclater. Les lumières s'éteignirent. Ce fut la ruée vers les portes. Quand, enfin, le calme fut rétabli, on constata qu'il n'y avait aucune victime. Mais tous les enjeux s'étaient volatilisés. D'où la coutume, dès lors, avant l'ouverture des jeux, de fouiller les joueurs, de visiter les caves de l'hôtel, et le cri du croupier avant le fatidique « Faites vos jeux, Messieurs! »

— *Mira la Bomba!*

Aussitôt deux garçons se précipitaient à quatre pattes, inspectaient le parquet et, sur leur assurance qu'il n'y avait rien, le jeu commençait, avec ses péripéties incertaines et ses appellations polyglottes :

— *Treinta y seis, colorado! Trente-six, rouge! Thirthy-six and red!*

Depuis ces jours de fièvre, les Américains sont venus. Ils ont supprimé les jeux de hasard, assaini la ville, importé ce qui leur paraît essentiel à la vie : du macadam, la numérotation des rues, de gros tramways rouges et des phonographes qui glapissent par ces fenêtres grillagées, où l'on rêve voir des Espagnoles nonchalantes, belles comme Carmen ou comme la Périchole.

Evidemment tout cela est bien utile. Mais un peu de pittoresque s'en va. On peut, malgré tout, préférer des ânonnements gris, secouant un carillon de clochettes argentines à une « Ford » tapageuse; de vieux noms de rues et de places : *Plaza San' Anna, Calle del Sante Crislo, à l'Avenida B.* ou la *Calle 12*. Et, quand on a la chance de découvrir un vieux

magasin chinois, — vestige de l'époque déjà éloignée où les Français firent appel aux *coolies* pour creuser le canal, — où l'on trouve des soies chatoyantes et des porcelaines délicates, il est bien ennuyeux d'en sortir pour être assourdi par un grand tramway sang-de-bœuf, qui se meut avec peine dans les rues étroites.

En parcourant Panama, on songe, le soir, à Salonique, pendant la guerre. Vers sept heures, la garnison américaine descend du camp Amador et des camps environnants. Les vainqueurs envahissent les rues. Des marins, vêtus de blanc, passent en bande, enlacés et rieurs. Des soldats arborent l'uniforme kakhi des agents de police panamais, mais ont le teint pâle et rose sous le grand chapeau de feutre. La ville se transforme pour les accueillir. Les réclames anglaises se multiplient pour les tenter. Ici, des bars, où le régime sec est ignoré; là, aveuglant de lumière, un cinéma, où les dernières *pictures* sont projetées dans une salle qui se prétend fraîche; là, un orchestre tapageur joue, sur un rythme syncopé, des airs qui emballèrent Broadway, il y a six mois. Des « *senoritas* » les attendent qui ont, à l'américaine, les cheveux coupés et les jupes courtes. Oui, Salonique! « Salonique sous l'œil des dieux!... »

Panama, avec son hygiène rudimentaire, ses rues qui ne sont pas tracées au cordeau, ses tares trop visibles ne pouvait plaire à l'oncle Sam. Comme il a de l'argent et qu'il n'est pas économe, — à quoi bon? — il s'est donc construit une ville nouvelle, qui est, en vérité, un modèle. C'est Balboa.

Aux confins même de Panama naît la terre américaine. Une gare toute blanche, à l'entrée de la ville, est américaine. Et à 200 mètres, un grand hôtel s'érige sur Ancon-Hill, au milieu d'un parc. On y a introduit les derniers perfec-

tionnements des Etats-Unis, jusqu'à la nourriture complètement américaine et médiocre.

D'Ancon-Hill, on atteint bientôt, par des chemins macadamisés, Balboa. Là est la ville moderne, telle que les Américains les construisent sous les Tropiques, aérée, vaste, bien dessinée, avec des jardins fleuris. Les bâtiments y sont très caractéristiques, aussi. Uniformément blanches, avec de grands toits plats de tuile rouge à l'espagnole, ces constructions rappellent de loin le style que les missions catholiques employaient en Californie, il y a deux siècles. C'est le *mission style*. Les architectes américains l'ont transformé et adapté. Ils en ont fait ce qu'on pourrait appeler le style colonial américain, très différent des « bungalows » anglais, en usage dans les colonies tropicales.

Très original, ce *mission style* constitue, pourtant, aux Etats-Unis une conquête récente. Pendant longtemps, le seul style américain, qui eut quelque originalité, fut le *colonial style* inspiré par les demeures campagnardes du Massachusetts et de la Virginie. La fameuse résidence de Washington à Mount-Vernon, est de ce style simple et mesuré, évocateur de l'existence sereine, méthodique, familiale et non sans grandeur des planteurs d'Amérique. Il se caractérise par un fronton triangulaire et une colonnade dorique, le plus souvent. Et l'on y retrouve un peu le charme grec et la simplicité pastorale du XVIII^e siècle anglais.

Pour les Tropiques, ce style charmant, qui est celui de tant de monuments de Washington, de tant de logis américains, convenait très mal. Le *mission style* fut alors créé. Il doit son nom à son origine californienne, où les missions catholiques sont restées nombreuses et ont adopté une architecture pleine de mesure et d'attrait. Les Yankees de Pasadena et de Los Angeles ont eu le mérite de ne pas vou-

loir imposer aux paysages de la Californie des habitations semblables à celles qui s'élèvent sur les bords de l'Hudson et du Potomac. Ils ont repris, grâce à des artistes comme Henry Hobson Richardson, le dessin des bâtiments espagnols et l'ont adapté aux nécessités tropicales d'une manière singulièrement heureuse.

Aujourd'hui, le *mission style* est un style, un style colonial qui convient parfaitement aux terres exotiques. Il se caractérise par de larges toits plats, revêtus de tuiles rouges, débordant largement sur la façade et y répandant l'ombre et la fraîcheur, et par des bâtiments blancs, aux larges fenêtres harmonieuses, aux murs épais pour éviter la chaleur, s'ouvrant souvent, au centre, sur un patio fleuri. Au fond, ces bâtiments ressemblent assez aux maisons coloniales espagnoles. Ce qui les distingue, ce sont les proportions généralement très vastes des bâtiments américains, leur propreté impeccable, leur disposition heureuse.

La découverte du *mission style* est intéressante, car elle établit, dans les pays de traditions espagnoles que sont les colonies tropicales de l'oncle Sam, une transition adroite entre les caractéristiques architectures locales et les nécessités de la civilisation américaine dans les pays chauds. Un style aussi parfaitement adapté aux nécessités devait avoir une fortune exceptionnelle. Le *mission style* est devenu, aujourd'hui, le canon universel de l'architecture coloniale américaine. Que ce soit à Porto-Rico, aux Philippines, à Panama, aux îles Hawaï, partout où flotte, au delà des mers, le drapeau américain, s'érigent des bâtiments en *mission style*, vastes, beaux, uniformes. Et cette identité donne une impression grandiose des réalisations coloniales des Etats-Unis.

Créateurs du *town-planning*, de l'urbanisme les Amé-

ricains en sont aussi les maîtres. Fuyant la vallée malsaine, ils ont établi Balboa sur les collines qui séparent Panama de l'embouchure du canal. Le long de belles avenues macadamisées, qu'ils ont ombragées de palmiers importés de Cuba, ils ont disposé leurs maisons et leurs bâtiments. Tout ce que réclament les exigences du confort américain s'y trouve : des clubs, où l'Y. M. C. A. recueille soldats et marins, un hôtel, un hôpital, des *drug-stores*, où l'on déguste de rafraîchissants *ice-cream sodas*, des terrains de sport, un collège, des bassins de natation, des salons de coiffure où l'on se prépare, sur des fauteuils de dentiste, à des opérations douloureuses, qui ne sont que parfumées.

Parmi les habitations, réparties entre les jardins, s'allonge, entre des haies de palmiers, une longue avenue. C'est le Prado. Quant au grand bâtiment blanc et rouge qui se carre au sommet d'une colline, c'est « l'Administration Building ». C'est là que règne le souverain de Balboa et de la Zone du Canal : le colonel Meriwether L. Walker, de l'armée américaine.

V. — PANAMA INDÉPENDANT

Pro mundi beneficio

Devise de la République de Panama.

La république de Panama est minuscule : 32.000 carrés, et 400.000 habitants. Aucune industrie, des cultures peu développées. Et aucune originalité caractéristique. Pourquoi est-ce un Etat indépendant?

On connaît l'histoire de Panama, province de la Colombie, ses révolutions incessantes et le coup d'Etat de 1903. Ce qui est le plus intéressant est d'examiner par qui fut voulue cette sécession, par qui elle fut réalisée et avec quels

appuis. Questions complexes, sur quoi pleine lumière n'a pas encore été projetée et qu'il convient d'élucider.

Que Panama ait toujours entretenu des relations difficiles avec la Colombie et le gouvernement de Bogota, cela est incontestable. Entre 1850 et 1902, il n'y eut pas moins de cinquante-trois révoltes, émeutes et révolutions à Panama. A maintes reprises, en 1860, 1861, 1865, 1873, 1885, 1901, l'appui militaire des Etats-Unis fut demandé. Des matelots et de l'infanterie de marine furent débarqués pour protéger les vies et les biens des Américains dans l'isthme et, surtout, le chemin de fer de Panama, construit avec des capitaux américains. De tels débarquements de troupes n'ont rien qui doivent nous étonner. Pendant longtemps, des Puissances européennes ont eu des gardes consulaires à Pékin. Les Etats-Unis font de même, par intermittence, dans les pays troublés de l'Amérique Centrale. Au Honduras, de l'infanterie de marine a, récemment, été appelée au secours des Américains de La Ceiba. Les débarquements de troupes américaines au Nicaragua sont plus récents encore. A Tampico, le grand port pétrolier du Mexique, il est arrivé plus d'une fois, depuis la chute de Porfirio Diaz, que des croiseurs des Etats-Unis prissent la ville sous le feu de leurs canons et que des troupes fussent envoyées à terre.

Les révolutions de Panama se justifiaient-elles? Assurément non. Mais elles ne doivent pas trop nous étonner. Une révolution est un événement joyeux dans ces pays où l'on ne peut travailler beaucoup, où les indigènes ne sentent pas la nécessité d'un labeur assidu, où les émeutes sont peu sanglantes, où la vie d'un homme compte vraiment pour peu de choses et où, après tout, les distractions sont rares. Ajoutez-y que les ambitions locales y trouvent leur compte

et le tempérament impétueux des habitants une volupté de choix.

A la décharge des Panamais, on pourrait ajouter aussi que le gouvernement de Bogota était vraiment trop éloigné. Il fallait, à l'époque, au moins quinze jours pour atteindre la capitale. Quelle solidarité d'intérêts peut-il y avoir, à défaut d'idéal patriotique, entre deux provinces si éloignées? Bogota le faisait bien voir, quand il envoyait des gouverneurs incapables, dépensiers et concussionnaires, des collecteurs d'impôts injustes et exigeants, des soldats qui se croyaient en pays conquis.

Les choses s'aggravèrent en 1903. Devant l'échec des deux compagnies françaises, les Etats-Unis se déclarèrent disposés à reprendre à leur compte la tâche interrompue et à construire le canal.

Des négociations furent entreprises à la fois avec la Compagnie française et la Colombie. Avec la Compagnie française, l'accord se fit sans trop de peines. Avec la Colombie, il n'en fut pas de même. Le 22 janvier 1903, le secrétaire d'État des Etats-Unis, John Hay, et M. Tomas Herran, chargé d'affaires du gouvernement Colombien à Washington, signaient un traité qui donnait aux Etats-Unis toutes les prérogatives indispensables pour l'achèvement du canal. En échange, la Colombie recevait dix millions de dollars et, à partir de 1923, 250.000 dollars par an.

Adopté par le Congrès américain, le traité fut rejeté à Bogota. Les Colombiens cherchèrent à marchander. La somme payée n'était pas suffisante. D'autres amendements furent proposés. John Hay rejeta dédaigneusement ces marchandages, en quoi il vit, non sans raison, une sorte de chantage, un *hold-up*. A Washington, on eut la conviction que le Gouvernement colombien voulait gagner du

temps et atteindre 1904, date à laquelle la concession accordée à la Compagnie française serait périmée. Il pourrait alors obtenir des Etats-Unis un prix plus exorbitant encore.

A Bogota, on se servit d'arguments juridiques pour expliquer le rejet du traité. La Constitution colombienne ne permettait pas l'aliénation du territoire national. Les Américains s'étonnèrent de ce respect imprévu de la légalité dans un pays où de tels scrupules ont généralement peu de poids. La Constitution s'opposait à la ratification du traité : le Parlement colombien n'avait qu'à faire une nouvelle constitution. En même temps, la conviction se répandait aux Etats-Unis que les parlementaires colombiens n'exagéraient leur résistance que pour se faire payer individuellement.

Marchandages, donc, du côté du gouvernement; marchandages, aussi, chez les parlementaires. Il en fallait finir. Les négociations, les tergiversations n'avaient que trop duré. Le 12 août, le Sénat colombien rejetait à l'unanimité le traité Hay-Herran. Le 3 novembre, la révolution éclatait à Panama, le 4, la république y était proclamée, le 6, les Etats-Unis reconnaissaient officiellement le nouvel Etat.

Par qui fut faite cette révolution? *Is fecit cui prodest.* La réponse la plus simple et la plus généralement répandue est que les Panamais ne furent que des acteurs et que, en réalité, voulue par les Etats-Unis, cette révolution fut faite par les Etats-Unis. Et, quand on dit : Etats-Unis, on fait allusion peut-être moins au gouvernement de Washington qu'à certains financiers qui ont d'étroites relations avec le gouvernement et qui possédaient des intérêts considérables à Panama.

La réponse est aisée. Mais est-elle suffisante et complète?

En vérité, il y avait à Panama, en 1903, trois intérêts en présence, quatre si nous envisageons l'intérêt négatif de la Colombie de ne pas être privée de l'isthme de Panama et des profits éventuels qu'elle en pourrait tirer.

Les Panamais, d'abord. Pour eux, l'avantage d'une sécession n'est pas discutable. Sans liens réels avec le reste de la Colombie, ils devront à l'indépendance un gouvernement local qui leur épargnera, sans doute, les exactions des soldats colombiens, auxquelles ils sont soumis depuis le régime de bon plaisir militaire instauré par le dictateur colombien Nuñez, en 1885. Ensuite, si le canal se fait, ils espèrent bien en tirer gros profits. L'exploitation des étrangers, qui se sont abattus sur l'isthme depuis les premières entreprises de Ferdinand de Lesseps, leur a valu des revenus appréciables. L'ouverture du canal perpétuera cette source de richesse.

Il y a, ensuite, les Français. Si les Américains ne parviennent pas à occuper une situation adéquate à Panama, ils renonceront, sans doute, au canal de Panama. Ils choisiront le trajet à travers le Nicaragua, qui présente, lui aussi, d'incontestables avantages. Le résultat sera que toutes négociations entre la Compagnie française seront closes et que les travaux, les matériaux et les droits de la Compagnie ne vaudront plus même les quarante millions de dollars qu'en offre le gouvernement américain.

Il y a, enfin, les Américains. Pour eux le canal transocéanique est une nécessité. Il a été décidé. Il faut le réaliser coûte que coûte, à Panama, au Nicaragua, ou ailleurs. Panama, incontestablement, a des avantages. Voici vingt ans que l'on discute la question. On est arrivé, enfin, à cette conclusion que le tracé à travers l'isthme de Panama est préférable. Va pour Panama. D'autant plus que là les

travaux sont plus qu'entamés et que la Compagnie française est obligée d'accepter un marché qui n'est vraiment pas onéreux.

Il y a des ambitieux dans tous les pays, même à Panama. Pour beaucoup, la grande habileté est de courir au secours du vainqueur. Mais, il y a plus de mérite et plus de profit, en cas de victoire, à ne point attendre le moment décisif. C'est ce que firent le D^r Amador et le señor Arango, de Panama.

Au début de 1903, ils organisèrent une junta militaire qui devait leur permettre, en toute éventualité, de tirer profit et avantage de la situation troublée. Défenseurs de l'intérêt et des espoirs de la plupart des Panamais, ils pouvaient compter, sinon sur l'appui, du moins sur la sympathie de la majeure partie de la population. Des troupes, il était facile d'en recruter avec quelques piastres parmi les Panamais et cette population flottante de métèques qu'avait amenée dans l'isthme la construction du canal. Mais, de l'argent, ils n'en avaient point.

Ils allèrent donc là où est l'argent et l'or, à New-York. Là, le D^r Amador sollicita ceux que son projet pouvait intéresser et les mit au courant de ses plans. C'étaient les dirigeants de la Compagnie du chemin de fer du Panama. Pour cette Compagnie, il était d'un intérêt presque vital que le canal fût construit à Panama et non à travers le Nicaragua. Depuis vingt ans, elle avait accumulé des bénéfices fabuleux. Il importait que cette source de revenus ne fût pas tarie. C'était, aussi, la Compagnie française du canal. Le D^r Amador eut la bonne fortune de rencontrer à New-York un des principaux ingénieurs de la Compagnie, M. Philippe Bunau-Varilla. De part et d'autre, il recueillit, paraît-il, plus que des encouragements.

Le gouvernement américain approuva-t-il ces projets? On l'a nié et on le nie encore. Il n'en fut pourtant pas complètement ignorant. Après ses entrevues de New-York, le D^r Amador se rendit à Washington, où il fut reçu par le secrétaire d'Etat, John Hay. La situation était alors très tendue entre Washington et Bogota. La mauvaise foi des Colombiens n'était mise en doute par personne. Le D^r Amador ne fut donc pas éconduit. On l'écouta. Il partit avec la conviction que les Etats-Unis ne verraient pas une révolution avec déplaisir et que, en cas de succès, la reconnaissance du nouvel Etat ne serait certainement pas refusée.

Dès le retour du D^r Amador, on ne douta plus, ni à Bogota, ni à Washington, que la révolution ne fût très proche. A Panama, on l'annonça ouvertement pour le 4 novembre. Bientôt, tout fut près. A l'aube du 2 novembre, une canonnière américaine, le *Nashville*, mouilla dans le port de Colon, avec mission de protéger le chemin de fer de Panama et de maintenir la liberté du transit. Le 3, au matin, une canonnière colombienne, le *Cartagena*, débarqua quatre cent cinquante hommes et deux généraux. En même temps, au large de Panama, trois navires de guerre colombiens se préparaient à couvrir la ville de leurs feux. Tout était « paré ».

La révolution fut courte. Devançant courageusement leurs troupes débarquées à Colon, les généraux Amaya et Tovar prirent, avec leurs aides-de-camp, le premier train pour Panama. Ils y furent reçus avec courtoisie. La révolution avait été pacifique. Toute la garnison, commandée par le général Esteban Huertas, s'était mise aux ordres du gouvernement insurrectionnel. Seul, le gouverneur José Domingo de Olreldia avait été mis en prison avec tous les honneurs dus à son rang.

Mais quand ces généraux audacieux voulurent faire appel aux canonnières colombiennes qui mouillaient en rade, on fut obligé de les incarcérer, eux aussi. Deux de ces navires se rangèrent du côté de la révolution victorieuse. Quant au troisième, — on ne sait encore pourquoi, — il fit savoir qu'il bombarderait la ville si les prisonniers n'étaient pas remis en liberté. Ne voulant croire à tant d'entêtement, on n'en fit rien. Deux coups de canon furent alors tirés sur la ville. Un Chinois fut tué : ce fut la seule victime de la révolution. Quant au navire, il n'attendit pas une riposte des canons des insurgés : il s'enfuit vers les côtes colombiennes et disparut pour toujours à l'horizon céruléen.

A Colon, ce fut plus amusant encore. Les Colombiens étaient au nombre de 450, sous les ordres du colonel Torres. Aucun adversaire dans la ville. Il y a bien les 1.500 volontaires du Dr Amador, mais ils sont à Panama. Or, Panama est à 75 kilomètres. Le *no man's land* est vraiment trop étendu. Heureusement, il y a le chemin de fer qui permettra un combat rapproché. Un train spécial est facilement organisé et la Compagnie du chemin de fer y consent sans difficultés.

Mais le commandant Hubbard, du *Nashville*, intervient : le transit doit rester libre, pas de conflits armés sur la voie du chemin de fer. Le colonel Torres n'insiste pas. Il ne tente pas davantage de se rapprocher de Panama, de délivrer ses deux généraux. Tenait-il vraiment à une bataille, à ses dangers et à sa gloire?

Au matin du 4, le colonel Torres avertit le consul américain à Colon qu'il bombardera la ville si les généraux Amaya et Tovar et leur état-major ne sont pas remis en liberté endéans les quatre heures. Protestation. Le commandant Hubbard intervient. Il fait débarquer quarante-deux

matelots du *Nashville*, fortifie le bâtiment de pierre de la Compagnie du chemin de fer, y rassemble tous les Américains de Colon et met les femmes et les enfants à bord de deux navires qui sont dans le port.

Devant cette attitude résolue, le colonel Torres sentit sa volonté fléchir. Il n'osait s'en prendre à la bande armée du Dr Amador. Il pourrait lui en cuire davantage de s'opposer aux quarante-deux marins du *Nashville*. Dix contre un ! Il louvoya, parlementa, discuta, inventa un malentendu, fit demander des ordres à ses généraux — ce qui lui fut accordé — et promit de se retirer avec ses troupes en dehors de la ville, à Monkey-Hill, si les marins du *Nashville* se rembarquaient. Il n'en fit rien, sous un prétexte spécieux. Au matin du 5, constatant l'inexécution de sa promesse, le commandant Hubbard fit revenir ses matelots à terre et se mit sur la défensive. Il fit savoir au colonel Torres que son attitude était essentiellement neutre, qu'il n'avait pour but que la protection des personnes et des biens américains dans Colon.

Dans l'après-midi, des représentants du gouvernement provisoire de Panama eurent une entrevue avec le colonel Torres. Ils l'engagèrent à se rembarquer pour Carthagène avec ses troupes et à éviter une inutile effusion de sang. Quels furent leurs arguments ? On ne sait. Toujours est-il qu'au crépuscule les 450 soldats colombiens montèrent à bord de l'*Orinoco* du « Royal Mail » en partance pour Carthagène, avec leur colonel en tête.

On raconte que cette retraite rapide valut au colonel Torres 8.000 dollars. On raconte aussi que, avertis de cette trahison, ses soldats le dépouillèrent de son argent et se le partagèrent. Au moins cette révolution d'opérette leur valut-elle à chacun 18 dollars...

VI. — PANAMA ET LES ÉTATS-UNIS

Par une révolution pour rire, sans effusion de sang, sans coup férir, Panama conquiert donc son indépendance le 3 novembre 1903. Le 4 novembre, le peuple fut assemblé sur la place de la cathédrale. La république de Panama fut proclamée avec acclamations. Le D^r Amador, qui avait pris l'initiative de la révolution, s'adjugea, comme il convenait, la présidence du nouvel Etat. Il répartit entre ses satellites les divers portefeuilles ministériels. Un pavillon national fut choisi, une belle devise aussi. Un air national, qui en vaut un autre, fut composé par un fabricant de cantates. Que manquait-il à la République de Panama pour exister?

Rien. Rien, sinon la reconnaissance des Puissances, qui est le baptême diplomatique des Etats nouveau-nés. Pour les Etats-Unis, ce fut bientôt fait, à l'américaine. A quoi bon perdre du temps? Rien ne vaut le fait accompli, surtout quand on est puissant, redoutable et sûr de son bon droit. Le 6 novembre, le secrétaire d'Etat, John Hay, envoyait par câble, l'adhésion des Etats-Unis. Par câble toujours, M. Philippe Bunau-Varilla, ingénieur de la Compagnie française du canal, était nommé ministre plénipotentiaire de la nouvelle République à Washington. Le D^r Amador lui devait bien cela, puisque c'est, paraît-il, M. Bunau-Varilla, pour bonne part, qui lui avait procuré les fonds nécessaires pour la préparation de la révolution.

Le « fait accompli » fut beaucoup moins bien accueilli à Bogota. Ce fut la colère et le dépit. Le président de la république de Colombie, le général Rafaël Reyes, qui était un homme d'état d'une certaine envergure, tenta de

remonter le courant. Il offrit spontanément aux Etats-Unis de rouvrir les négociations. Il promit de réunir à nouveau le Parlement et de lui faire signer le traité Hay-Herran, sans y apporter aucun amendement, à condition que les Etats-Unis lui permissent de châtier les révolutionnaires de Panama. Ce fut en vain. En Colombie, aussi, on connut l'amertume des occasions perdues.

Sur ces entrefaites, les négociations étaient entamées entre la république de Panama et les Etats-Unis. Un traité, destiné à remplacer le traité Hay-Herran, fut bientôt conclu. Ce fut le traité Hay-Bunau-Varilla, qui fut signé à Washington, le 18 novembre 1903, moins de quinze jours après le *pronunciamiento* de Panama.

Cette hâte provoqua bien des interprétations malveillantes. Que les Etats-Unis se soient réjoui de la révolution de Panama et de son succès, cela est incontestable. Les Colombiens étaient susceptibles, intransigeants, de mauvaise foi. L'isthme de Panama était leur principale richesse. Ils ne voulaient l'abandonner qu'à un prix élevé. Encore ne fallait-il pas que le prix fût exorbitant et donnât lieu à de longs marchandages.

Avec Panama, du moins, il serait plus facile de s'entendre. Et, en effet, le traité Hay-Bunau-Varilla fut élaboré et signé en douze jours. Sur cet Etat faible, les Etats-Unis sauraient, à l'occasion, imposer leur toute puissante volonté.

Les Etats-Unis ne profitèrent pourtant pas trop de leur prépondérance. Le traité Hay-Bunau-Varilla reproduit, sans les aggraver, la plupart des stipulations du traité Hay-Herran, rejeté si dédaigneusement par le Parlement colombien. Il prévoit le paiement par les Etats-Unis, de 10 millions de dollars et une redevance annuelle de 250.000 dollars à partir de 1913. En échange de celà, la république de

Panama accorde à perpétuité aux Etats-Unis une bande de dix milles de large suivant l'axe du canal. De cette bande, les deux seules villes de la République, Colon et Panama, sont exclues. Mais les Etats-Unis se sont réservé le droit absolu d'assurer, par tous moyens, l'état sanitaire et la police de ces deux villes.

Il y a, dans ce traité, de curieuses restrictions verbales, dont le commentaire appelle l'ingéniosité dialectique des docteurs en droit international. C'est ainsi que, de la zone de dix milles, qui leur est concédée « à perpétuité » par le traité, les Etats-Unis obtiennent « l'usage, l'occupation et le contrôle » (art. 2), avec « tous les droits, pouvoirs et autorité » qu'ils posséderaient et exerceraient s'ils étaient « le souverain de ce territoire » (art. 3). Puis vient une restriction à ce droit absolu (je traduis littéralement) : « A l'entière exclusion de l'exercice par la république de Panama de tous droits souverains, pouvoirs ou autorité analogues » (art. 3). Hypocrisie des mots, qui ne signifie rien, en droit, ni en fait, et qui ne trompe personne.

Nous savons, par ailleurs, quelle fut l'attitude des forces américaines à Colon, pendant la révolution. Elle ne mérite guère des critiques, quoique la présence des troupes américaines dans l'isthme ait pu paraître aux Panamais l'affirmation tacite d'un appui ultérieur. A quoi les Américains répondront que ce n'était pas la première fois que des troupes américaines intervenaient pour protéger les sujets et les biens de leurs nationaux dans l'isthme de Panama. Il en fut ainsi, encore, en 1901. Et il ne se passe pas d'année sans que de l'infanterie de marine américaine soit obligée de débarquer dans l'un ou l'autre port de l'Amérique Centrale.

Ce qui déforce cette argumentation, c'est que le 5, le 6,

le 7 novembre et les jours suivants, le *Dixie*, l'*Allanta*, le *Maine*, le *Boston*, et d'autres navires américains vinrent mouiller en rade de Colon et de Panama. Un tel déploiement de forces prenait, malgré tout, l'apparence d'une démonstration navale. Qu'auraient pu les troupes colombiennes, si elles ne s'étaient pas retirées sans tirer un coup de feu, contre les révolutionnaires du général Esteban Huertas et les navires américains?

Et quand, le 7 novembre, le général Reyes invoqua la neutralité américaine pour maintenir l'intégrité territoriale de la Colombie et pour débarquer des troupes dans l'isthme, il se heurta à un *non possumus*. On invoquait, pour repousser son intervention, un prétexte : la nécessité de maintenir la liberté du transit, de ne pas livrer le chemins de fer aux entreprises militaires. Le général Reyes n'eut qu'à s'incliner.

Le traité Hay-Bunau-Varilla donne donc aux Etats-Unis la possession du canal et des ports de Balboa et de Cristobal. De part et d'autre du canal, une bande de terre de cinq milles est entièrement américaine et échappe à la souveraineté panamaise. Il n'y a que les villes de Colon et de Panama qui soient exclues de la Zone du Canal, mais les Etats-Unis s'y sont réservés un droit d'intervention, limité par des nécessités militaires, de police ou d'hygiène. En revanche, le lac de Gatun, même quand il dépasse la limite des dix milles que comprend la Zone du Canal, reste entièrement sous la souveraineté des Etats-Unis. Cette immense rade intérieure est donc américaine sans conteste et la flotte de l'oncle Sam peut, en toute sécurité, y trouver abri et protection. De même, les Etats-Unis se sont réservés la possession des îles qui se trouvent à l'embouchure du canal près de Balboa. Le Génie américain en a fait un judicieux emploi tactique.

Depuis que le canal est ouvert à la navigation, les Etats-Unis ont encore élargi leur influence sur la République de Panama. Leur souci d'assurer la sécurité du canal les a fait intervenir plus d'une fois contre des entreprises étrangères établies sur le sol de la République, en dehors de la Zone du Canal, et dont l'établissement provoquait les craintes des autorités américaines. Comme dans les autres Etats de l'Amérique Centrale, les Etats-Unis ont surtout affirmé leur autorité grâce à leur intervention financière. C'est ainsi que récemment les finances de la République ont été réorganisées par un agent du trésor américain et que, pour assurer le succès des mesures préconisées, Panama a dû émettre, en avril 1923, à New-York, un emprunt de 4.500.000 dollars. Cet emprunt sert, également, à la construction d'un système moderne de routes.

Quand il fut question, en 1922, de remplacer et de modifier certaines stipulations du traité Hay-Bunau-Varilla, et particulièrement de l'arrangement Taft qui le complétait, les Etats-Unis proposèrent de conclure un nouveau traité qui réglerait définitivement les relations entre les deux Etats. Panama ne put qu'accepter cette invitation. Les négociations durèrent longtemps. On ignore encore le texte du nouveau traité, mais ce que l'on en a révélé nous apprend que les Etats-Unis ont encore resserré l'allégeance dans laquelle ils tenaient Panama et assuré plus solidement encore la liberté et la sécurité du canal. De nouveaux lambeaux de territoire, de peu d'importance il est vrai, ont dû être abandonnés par Panama. De plus, Panama s'interdit formellement toute alliance et tout accord qui n'aurait pas l'adhésion formelle des Etats-Unis. Enfin, au point de vue militaire, les Etats-Unis reçoivent de nouvelles garanties et assurances. Le nouveau traité complète donc la

politique que l'oncle Sam poursuit avec succès sur les bords de la Méditerranée américaine et particulièrement en Amérique Centrale. Panama semble prêt au protectorat¹...

La politique américaine à Panama est intéressante à plus d'un titre. Elle caractérise d'une manière éclatante toute l'expansion exotique des Etats-Unis, expansion due, avant tout, à l'impulsion impétueuse de Théodore Roosevelt. Grâce à lui, les Etats-Unis, jusqu'alors puissance continentale, éloignée du reste de l'Univers par les océans, son exclusivisme et ses barrières douanières, devient une puissance mondiale. Une politique extérieure s'impose, une politique coloniale naît. L'une et l'autre créent une vie nouvelle, des nécessités inconnues. L'une, essentielle, est la possession du canal de Panama.

Pour réaliser ce but, tout fut mis en œuvre. La bonne foi américaine fut entière. Il a fallu dix ans pour que les Américains comprissent la justesse de certaines critiques. C'est que les Américains ont la conviction entière et absolue de leur honnêteté internationale. Ils prétendent même en détenir le monopole. Il suffit, pour s'en rendre compte, de lire les journaux américains.

Tous les peuples, sans doute, ont le sentiment, la conviction de la justice de leurs revendications, de leurs aspirations, de la cause qu'ils défendent. Mais pour les Américains ce fait est indiscutable, prouvé, démontré. Le corrolaire, pour eux, est que chez tous les autres peuples existe une malhonnêteté relative. C'est pour ce motif, en grande partie, qu'il leur répugne tant de faire partie de la Société des Nations, de s'immiscer dans les

1. Cet ouvrage était sous presse quand est parvenue la nouvelle inattendue du rejet par le Parlement panamais du traité avec les Etats-Unis. Les négociations seront reprises bientôt entre les deux Etats.

affaires européennes. Ils ont un peu, pour elles, le mépris que nous avons, avant la guerre, pour les querelles balkaniques ou aujourd'hui, encore, pour celles des peuples de l'Amérique Centrale. Ils ne comprennent guère la multiplicité et la complexité des intérêts européens, ni les différences nationales, raciques, historiques des peuples d'Europe.

Au-dessus de la mêlée des intérêts et des ambitions, les Etats-Unis ont la prétention de venir en conciliateur, en juge. Ils se meuvent dans un plan supérieur, où règne la justice. Ils se croient très sincèrement les avocats du droit, les défenseurs de la Démocratie. *Make the world free for Democracy*, a dit le président Wilson. Libérer le monde pour la Démocratie. Ce sont beaucoup de mots. Vertu illusoire des formules creuses!

Que valent ces mots en présence des faits? Quelques exemples l'expliqueront. Quand on reproche aux Américains de s'être emparés, vers 1844, de toute la partie septentrionale du Mexique, ils vous répondront que les Mexicains laissaient ces terres en friche et qu'eux les ont mises en valeur. Et ils ont raison. Quand on leur fait un grief d'avoir fait la guerre à l'Espagne et de l'avoir dépouillée de Cuba, de Porto Rico et des Philippines, ils vous vantent les progrès matériels dont ils ont fait bénéficier les peuples pris en tutelle. Et ils n'ont pas tort. Quand on critique la spoliation dont la Colombie, un peu par leur fait, a été victime, ils vous répliquent que l'intérêt des Panamais s'accordait avec le leur et qu'il serait injuste que la Colombie pût compromettre l'expansion, la sécurité du peuple américain. Ont-ils tort? Il serait audacieux de l'affirmer.

VII. — LA DÉFENSE DU CANAL

We don't want to fight,
But, by Jingol if we do,
We've got the ships,
We've got the money too!

Depuis vingt-cinq ans, le canal de Panama constitue un des éléments essentiels de la puissance américaine. Sa possession est devenue un des buts principaux de la politique étrangère des Etats-Unis. Pour le défendre contre les entreprises étrangères, rien n'a été négligé : prépondérance sur la mer des Antilles, intérêts divers au Mexique et en Amérique Centrale, fortifications invulnérables aux abords immédiats du canal. On peut sans exagération comparer le soin que les Américains ont pris de protéger le canal de Panama aux préoccupations des Britanniques qui se maintiennent en Egypte, en Palestine, en Hedjaz et en Transjordanie pour défendre par un large glacis le canal de Suez.

A Panama, les manifestations des craintes et des soucis américains apparaissent de suite. La ville de Panama, le soir, est envahie par une foule de soldats américains venus de Balboa et d'Ancon. Et le voyageur, qui débarque à Cristobal, aperçoit au ciel, dès son arrivée, des avions argentés et leurs cocardes multicolores. La baie de Manzanillo est bordée de hangars qui appartiennent à l'aviation américaine. A chaque instant, des avions y prennent leur essor avec de beaux panaches d'eaux, car les randonnées aériennes au-dessus du canal sont réglementaires.

A Coco-Solo, près de Colon, à proximité du camp d'aviation, est une station de sous-marins. Leurs longs fuseaux d'acier, peints de gris, retouchés de minium, s'allongent dans l'eau glauque, entre des jetées. Un autre camp d'avia-

tion a également été construit à France-Field, d'où s'échappent, avec des ronflements de moteur, de gros avions bourdonnants.

Pour compléter cette défense, les Américains ont installé, autour du canal, trois vastes camps, où sont rassemblés les 12.000 hommes qui forment la garnison ordinaire de la Zone du Canal. Le nombre des forts est bien plus considérable, ainsi que celui des batteries côtières, qui défendent les abords du canal. Si l'on n'y trouve pas « d'howitzers » de 305, ni de canons de 420, les pièces de marine qui les arment sont parmi les plus puissantes qu'il y ait au monde.

Du côté du Pacifique, les Américains ont intelligemment renforcé leurs défenses. Il y a, là, à l'embouchure du canal, en enfants perdus, quatre îlots isolés. Par le traité de Hay-Bunau-Varilla, les Américains se sont assurés la possession de ce petit archipel. Pour rendre l'accès de ces îles aisé, ils ont construit, avec les déblais du canal, une large digue entre la terre ferme et la plus rapprochée de ces îles, celle de Naos. Ils l'ont ainsi nouée à la terre.

Grâce à cette digue, on atteint sans peine, l'île — ou la presqu'île — de Naos. Une route y règne, ainsi qu'une voie de chemin de fer, que longe une ligne téléphonique. Dans le massif rocheux, qui constitue l'îlot, des casemates ont été construites, comme à Gibraltar. De même dans les trois autres îlots : Périco, Flamenco et Culebra.

Du sommet de ces îles, on découvre un vaste horizon. La vue y embrasse tout le golfe de Panama et s'étend jusqu'aux lointaines îles Margarita, qui doivent leurs noms à des pêcheries de perles, naguère très florissantes. Mais on ne peut aller là. Une garde de soldats kakhis, roses et souriants, vous arrête au passage : *Out of bounds*.

A lui seul le canal constitue une base défensive de tout

premier ordre, grâce au lac de Gatun. Quelle admirable rade intérieure! Quel refuge inexpugnable pour une flotte en cas de guerre! Les écluses sont, incontestablement, plus difficiles à franchir que les Dardanelles. A l'abri des montagnes et des collines, les formidables canons de marine peuvent impunément prendre sous leurs feux les plus puissants navires du globe.

En 1924, la flotte du Pacifique tout entière emprunta le canal de Panama. Elle devait participer aux manœuvres navales de la marine américaine, qui se déroulèrent, cette année-là, dans la mer des Antilles, au sud de Porto-Rico. Pour atteindre l'île de Culebra, qui était le lieu de concentration des escadres et qui est situé entre Porto-Rico et l'archipel des Vierges (*Virgin Islands*), les flottes du Pacifique durent utiliser le canal. Elles le traversèrent avec une incroyable facilité. Aucun retard, aucun accident. Le canal se révéla une pièce essentielle et incomparable du harnais de guerre américain.

L'accès immédiat du canal de Panama semble donc aussi inaccessible que les approches des détroits détenus par les Britanniques : Gibraltar, Suez, Bab-el-Mandeb ou le détroit de Malacca, défendu par Penang et Singapour. Ici encore, élèves appliqués et intelligents, les Américains ont suivi à la lettre les principes de défense tactique et stratégique appliqués aux carrefours, aux « centres nerveux » de l'Univers par la Grande-Bretagne. De Panama, ils ont fait un autre Aden, un nouvel Hong-Kong. Le souci de la défense rapprochée du canal leur a fait entreprendre les travaux militaires qui viennent d'être décrits.

Quant à la défense éloignée du canal, les Américains n'ont été ni moins vigilants, ni moins heureux. Grâce à une politique habile, audacieuse et persévérante, les États-

Unis ont assuré, de diverses manières, leur supériorité sur les terres intermédiaires entre l'Amérique du sud et les Etats méridionaux de la république Nord-Américaine. Sur le versant de l'Océan Pacifique, ils ont poussé leurs ambitions plus loin encore, en 1911, quand il fut question d'acquérir les îles Galapagos. Les îles Galapagos sont un archipel isolé dans l'immensité du Pacifique, à mille kilomètres du Continent américain, et qui dépend politiquement de l'Equateur. Les Galapagos jouent, au large de l'Amérique du sud, un rôle analogue aux Bermudes, en face des Etats-Unis. La situation géographique de ces deux archipels, par rapport au canal de Panama, est symétrique. Le jour où les Etats-Unis pourront établir une base navale aux îles Galapagos, la défense maritime à grande portée du canal de Panama sera incomparablement facilitée. Le sud de l'Océan Pacifique subira la domination des Etats-Unis. Avec les Galapagos, Guam, Pago-Pago aux Samoa, Pearl-Harbour aux Hawaï, Cavite, Manille et Olongapo aux Philippines, les Etats-Unis disposeraient dans le Pacifique d'un système cohérent de bases navales, qui assurerait leur prépondérance. Toute attaque serait presque impossible.

On sait, d'autre part, comment, poursuivant leur politique de bases navales et de défense du canal de Panama, les Etats-Unis ont obtenu des résultats remarquables en Amérique Centrale. Négativement : ils sont parvenus, en 1911, à empêcher la cession par le Mexique de la baie de Santa Magdalena, dans la Basse Californie, au Japon. Positivement : les accords de 1917, avec le Nicaragua, leur ont donné l'usage militaire de l'incomparable baie de Fonseca. Ils se sont ainsi attribué un point d'appui incomparable à distance du canal et se sont assuré, pour l'avenir, le monopole d'intervention en Amérique centrale. Du côté

du Pacifique, le canal de Panama est donc bien gardé.

Du côté de l'Atlantique, il ne l'est pas moins. La mer des Antilles est un lac américain. Jalonnant ses rives, des bases américaines ont pu être créées partout. C'est Bahia-Honda et Guantanamo, à Cuba; San Juan à Porto-Rico; Saint-Thomas dans les îles des Vierges. Les accès essentiels de la Méditerranée américaine sont ainsi sous le contrôle de l'oncle Sam. Le canal de la Floride est dominé par Key-West et Bahia Honda. Guantanamo surveille le *Windward Passage*. San Juan et Saint-Thomas montent la garde sur les passages de Mona et d'Anegada et sur les petites Antilles. Plus près du canal, renouvelant le traité de Methuen, qui assurait la défense éloignée de Gibraltar, les Etats-Unis ont placé le Nicaragua sous leur protectorat. Et cela leur vaut la base des Corn-Islands, le long de la côte des Moustiques, à proximité de Colon.

Les Américains n'ont donc rien négligé pour assurer définitivement et à leur profit la liberté des communications interocéaniques par le canal. Leur politique, tour à tour insinuante et impérieuse, habile et brutale, a obtenu des résultats inespérés qui ne sont pas tous dûs à la guerre européenne et au désintéressement des autres grandes Puissances. L'influence des Etats-Unis, aux alentours de la mer des Antilles, se répand en tâche d'huile. Rien ne l'arrête, ni ne la contient. Politiquement, économiquement, financièrement, de toutes manières, inlassable et persévérante comme la diplomatie britannique, la politique américaine poursuit la conquête de nouveaux avantages, de nouveaux points d'appui. A la faveur des révolutions, des *pronunciamientos*, des débâcles financières, des crises économiques, elle affermit partout sa prépondérance et sa volonté.

Déjà, sous l'aiguillon du succès, de nouvelles ambitions s'irritent et s'exacerbent, qui s'inspirent aussi du désir de rendre le canal de Panama inexpugnable. Au large océanique de Colon se trouvent des colonies dispersées auxquelles les Métropoles semblent attacher peu de prix. Ce sont les colonies françaises et les colonies hollandaises. Précisément, Curaçao, à proximité de la lagune de Maracaïbo et de ses gisements pétroliers, serait une base incomparable grâce à son port excellent. Malheureusement, il ne saurait être question d'évincer les Hollandais, obstinés, comme les Portugais, à ne pas céder un pouce de leur empire colonial. Mais il y a les Français. Assurément, Fort-de-France ou Pointe-à-Pitre ne valent pas Curaçao. Néanmoins, ces ports peuvent être d'utiles points d'appui d'où l'on peut surveiller Castries, base navale des Britanniques dans l'île de Sainte-Lucie. Qui sait si les Français ne céderont pas la Guadeloupe ou la Martinique contre la remise de leurs dettes de guerre ? Ce serait un appoint inappréciable pour la défense du canal de Panama.

SOUS L'ÉGIDE DE L'ONCLE SAM

I. — « PAX AMERICANA »

Deux principes essentiels dominant toute la politique internationale des Etats-Unis. L'un, le principe négatif, se trouve inscrit dans le fameux *Farewell Address* de George Washington¹ qui constitue son testament politique et qui avertit les hommes d'Etat américains d'éviter avec un soin jaloux de se laisser prendre dans les *entanglements of European policies*, aux embrouillements de la politique européenne. L'autre principe, principe actif et réalisateur, est formulé par la doctrine énoncée, le 2 décembre 1823, par le président James Monroë dans son message au Congrès.

Que disait le président Monroë? Voici : « Jamais, déclarait-il (et il reproduisait ici le *Farewell Address*), les Etats-Unis ne se sont départis de leur attitude traditionnelle et ne se sont mêlés des conflits européens. » En échange, il n'est que juste que l'intervention de l'Europe dans les affaires d'Amérique soit dominée par la même modération. L'Amérique aux Américains, puisque ceux-ci sont capables aujourd'hui de se gouverner sans l'appui du Vieux-Monde. Dès lors, les Etats-Unis sont fondés à déclarer « qu'ils

1. Du 17 septembre 1796.

considéreront comme dangereux pour la paix et la sécurité toute tentative faite par les puissances européennes de faire prévaloir leurs intérêts dans l'hémisphère américaine ». Toute intervention européenne sera donc considérée désormais comme un acte inamical, presque un *casus belli*.

On connaît les faits qui fournirent au président Monroe l'occasion de formuler les principes d'exclusivisme américain, qui ont fait la gloire de son nom. Vers 1820, les colonies espagnoles d'Amérique étaient en insurrection contre la Métropole. La révolution fut bientôt victorieuse. En 1806, le Vénézuéla avait bien tenté, grâce au général Miranda, que l'on a baptisé « le Précurseur » (*El Precursor*), de se libérer de la domination espagnole. Mais la révolution, rapidement domptée, échoua. Et ce général Miranda, qui avait combattu les Anglais sous les ordres de George Washington et qui avait servi en France sous le Directoire, fait prisonnier, fut déporté en Espagne et mourut, dans les chaînes, à Cadix.

En 1823, au contraire, la victoire sourit aux insurgés. En Argentine, San Martin battit les Espagnols; au Chili, ce fut un dictateur, du nom de O'Higgins, qui mena la lutte pour l'indépendance. Mais où les succès furent les plus remarquables, ce fut en Colombie, d'où les Espagnols furent expulsés par Simon Bolivar (*El Liberador*), aidé de Antonio José de Sucre, son lieutenant préféré. Les Espagnols d'Amérique, soulevés contre les *Godos* — c'est ainsi que l'on appelait les Espagnols venus récemment d'Europe, — combattirent avec opiniâtreté et vaillance. Par les cruelles batailles de Boyaca (7 août 1819), de Carabobo (24 juin 1821) et d'Ayacucho (9 décembre 1824) ¹, les

1. Voir, à propos de la bataille d'Ayacucho, le numéro du centenaire publié par la *Revue de l'Amérique Latine* (décembre 1924).

troupes espagnoles furent chassées d'Amérique. Ce furent de rudes et longues campagnes, dont l'Irlandais O'Leary a retracé l'histoire pathétique.

C'est alors que les Etats-Unis, par la voix du président Monroë, firent entendre leur voix. Monroë proclama le principe de l'autonomie des deux Amériques, désormais fermées à la colonisation européenne. En cela, il se conformait aux traditions politiques des Etats-Unis et traduisait le sentiment unanime du peuple américain. Il fut approuvé par le Congrès et l'on a retrouvé récemment une lettre ¹, dans laquelle Jefferson — troisième président des Etats-Unis, — consulté par Monroë lui marquait son entier accord.

Les Etats-Unis étaient d'autant plus fondés à promulguer ainsi l'exclusivisme américain que la menace coloniale européenne investissait la jeune république américaine et menaçait de lui interdire toute expansion vers l'Ouest. Il était à craindre, en effet, que les Etats-Unis ne fussent confinés entre le Mississipi et l'Atlantique par des prétentions adverses. Replaçons-nous en 1823. Sans doute, l'achat de la Louisiane, consenti en 1803 par Napoléon, a ouvert le *Middle West*, la Prairie, à l'exploitation, au *settlement* américain. Mais, au delà de la Red River, le Texas, qui est mexicain, s'avance jusqu'à Denver. Sur la côte du Pacifique, ce sont les Russes qui descendent de l'Alaska jusqu'en Californie et y construisent un fort. Plus au sud, ce sont encore les Mexicains qui sont maîtres de la Californie, des rivages de l'océan et des Montagnes Rocheuses jusqu'au 42^e parallèle, bien au nord du Grand Lac Salé. Plus tard, quand les Russes furent évincés, c'est la

1. Cette lettre a été publiée par le *New-York Times* du 12 janvier 1924.

Grande-Bretagne qui prétend s'attribuer l'Orégon. Tous les débouchés des Etats-Unis vers l'Ouest sont ainsi menacés.

Or, voici que Bolivar, après une longue et pénible campagne, est sur le point de débarrasser le continent américain de la domination espagnole. La victoire est proche. Il faut absolument aider les insurgés. Et l'occasion est propice, puisque l'Espagne aux abois veut, à tout prix, obtenir l'intervention armée de la Sainte-Alliance pour maintenir sa suprématie en Amérique.

A vrai dire, l'Argentine et le Chili, où luttent San Martin et O'Higgins, n'interviennent guère dans les préoccupations des hommes d'Etat américains. Ces pays sont trop lointains. Ce qui importe, avant tout, c'est l'intégrité du territoire national vers le Pacifique et la disparition des Espagnols des rivages de la mer des Antilles, dépendance naturelle des Etats-Unis.

Contre la déclaration du président Monroë, déclaration qui paraissait d'autant plus audacieuse à l'époque que les Etats-Unis ne comptaient guère alors que dix millions d'habitants, les puissances européennes s'insurgèrent. Canning releva la prétention des Etats-Unis et la déclara injustifiable. Il se dit prêt « à la combattre de la façon la moins équivoque ».

La guerre ne surgit point. Mais, aussi longtemps qu'ils n'ont pas été assez forts pour faire respecter cette déclaration, les Etats-Unis n'ont pas pris les armes. Aujourd'hui, les possessions anglaises sur le continent américain sont plus étendues qu'en 1823. Le vague protectorat du Belize est devenu la colonie du Honduras britannique et le traité de 1846, qui fixa les frontières du Canada, a donné à la Grande-Bretagne une partie de l'Orégon, que les Américains revendiquaient en entier.

Mais il n'importe. Dans l'ensemble, la doctrine de Monroë est restée intangible. A part l'aventure mexicaine de Napoléon III, tentée à la faveur de la guerre de Sécession, aucune expédition européenne n'a plus eu pour but le continent américain. Bien au contraire, ce sont, aujourd'hui, les Etats-Unis, grâce à leur importance politique et à leur puissance financière, qui ont véritablement pris en tutelle plusieurs puissances américaines. Surgit-il un conflit? Aussitôt, les Etats-Unis interviennent comme médiateurs. La controverse relative au Vénézuéla, en 1895, fut résolue, contre la volonté de l'Allemagne, suivant la thèse du président Cleveland. La politique américaine prend une part active dans la solution pacifique de l'épineuse question de Tacna-Arica, deux provinces enlevées au Pérou par le Chili, pendant la guerre du Pacifique (1879-1892). Dans l'Amérique centrale, leur intervention est plus immédiate. Ils apaisent les différends, imposent des solutions. Ce sont eux, on le sait, qui, pendant les huit dernières années, ont réglé les querelles de frontières qui séparaient la Colombie et Panama, Panama et Costa-Rica, le Honduras et le Guatemala.

Après un siècle d'existence, grâce à Monroë et à ses successeurs, les principes de la politique internationale des Etats-Unis ont ainsi été cristallisés. M. Charles E. Hughes, secrétaire d'Etat, a tenu à préciser, à l'occasion du centenaire du « Message de Monroë », la portée actuelle de ce document essentiel et il l'a fait avec plus de netteté encore que ne l'avaient fait avant lui Blaine, John Hay et Philander Knox ¹.

A l'origine, la doctrine de Monroë, comme l'avertissement solennel du *Farewell Address*, avait une portée essen-

1. Discours prononcé le 30 août 1923, à Minneapolis, à l'*American Bar Association*.

tiellement passive et défensive. Elle prohibait toute intervention des Puissances européennes dans des territoires américains non soumis encore à leur souveraineté. C'était, comme l'a dit M. Hughes : « une politique de défense, *a policy of self-defense*. » A la faveur des circonstances, des interprétations en ont dû être données et tous les Présidents qui intervinrent d'une façon active dans la politique extérieure des Etats-Unis, qu'ils soient démocrates comme Grover Cleveland et Wilson, ou républicains, comme Roosevelt, Taft et Coolidge, ont été d'accord pour donner une extension chaque jour plus étendue à la doctrine défensive de James Monroe.

Cette interprétation extensive est le résultat du formidable essor économique des Etats-Unis depuis cinquante ans, depuis que sont pansées et cicatrisées les douloureuses blessures de la guerre de Sécession. Ce n'est pas ici le lieu de démontrer l'étrange et providentiel synchronisme qui s'est produit entre la première apparition des fabricats américains sur le continent européen et la soudaine explosion de l'impérialisme américain à la fin du XIX^e siècle. Déjà, sous Monroe, les Etats-Unis, forts, audacieux et indépendants prétendent se faire les protecteurs de tous les peuples d'Amérique, s'arrogent la prérogative d'intervenir dans les conflits, s'attribuent la mission de dire le droit, le droit américain. A mesure que croissent la richesse et la puissance, grandissent les ambitions. Et quand il se trouve des hommes énergiques et intrépides comme Roosevelt pour galvaniser l'opinion publique du pays entier, la politique prudente et circonspecte de Monroe devient inévitablement agissante.

Approuvé par la presse entière des Etats-Unis, M. Charles Hughes a défini cette politique de médiation et, dans certains cas, de tutelle : « Les Etats-Unis, dit-il, ne préten-

dent pas méconnaître l'indépendance et la souveraineté des Etats américains. Mais, il y existe une incontestable solidarité entre les républiques américaines et les Etats-Unis ont pour obligation de veiller sur leur prospérité et le maintien de la paix. C'est pour défendre les jeunes républiques de l'Amérique latine, à peine sorties d'une longue lutte pour l'indépendance, contre une agression européenne que la doctrine de Monroë a été promulguée.» « Bien plus, ajoute-t-il, l'application généreuse de la doctrine de Monroë entraîne des droits et des obligations. Les Etats-Unis doivent songer à leur avenir, à leur prospérité, à leur sécurité. On se trompe en considérant que nous établissons un protectorat sur un Etat indépendant en nous opposant à toute menace qui met en péril notre indépendance. » Ici, M. Hughes fait, sans doute implicitement allusion à l'incident qui survint entre les Etats-Unis et le Mexique quand, en 1912, il fut question d'établir une base japonaise dans la baie de Santa Magdalena, en Basse Californie.

Et il poursuit : « C'est ainsi qu'en construisant le canal de Panama, nous avons non seulement créé une nouvelle route commerciale d'une incontestable utilité, mais nous avons assumé de nouvelles obligations militaires et politiques, car il nous appartient de la protéger. » Comme les Britanniques protègent en Egypte et en Palestine le canal de Suez...

« Le jour où il sera nécessaire de creuser, à côté du canal de Panama, un nouveau canal, notre droit de défense nous permettra d'interdire à toute puissance étrangère de le construire et de contrôler et de menacer ainsi la liberté de nos communications. Le peuple américain sera, j'en suis certain, unanime sur ce point. »

« De même, dans la mer des Caraïbes si proche de nous,

le souci de notre sécurité et l'intérêt bien compris des peuples qui en occupent certaines îles nous permettent d'y intervenir chaque fois que nous le jugeons utile. Quant aux républiques de l'Amérique Centrale, sans cesse troublées par des révolutions, la sollicitude du Gouvernement des Etats-Unis s'est attachée à elles et de grands efforts ont été faits pour y rétablir la tranquillité et la stabilité. »

Avouons que le plaidoyer *pro domo* de M. Charles Hughes, malgré qu'il ait convaincu l'opinion américaine, est bien faible. Quelle extension formidable est donnée par là à l'influence des Etats-Unis! Arbitre et protecteur, l'oncle Sam s'attribue ainsi la tutelle de tous les pays troublés que baigne la mer des Caraïbes. Tutelle bienveillante, sans doute, mais parfois assez lourde et onéreuse, qui justifierait en Europe bien des protestations belliqueuses. Encore si ces interventions américaines se fondaient uniquement sur l'intérêt exclusif du peuple placé sous tutelle. Mais, en fait, il faut bien l'avouer, il n'en est que rarement ainsi. Les Etats-Unis ont aidé Cuba à se libérer de la domination espagnole, mais ils ont occupé l'île à deux reprises; ils lui ont imposé de pénibles obligations par le *Platt-Amendment*; ils s'y sont réservé deux bases navales importantes. A Panama, également, les Etats-Unis se sont assurés des avantages exorbitants. Dans les grandes Antilles, ils dominent financièrement la République Dominicaine et, pendant la guerre, en 1916, de l'infanterie de marine, sous les ordres du capitaine Knapp, débarqua à Saint-Domingue pour mettre fin aux *pronunciamientos*, rétablir l'ordre et s'emparer du contrôle des douanes. Depuis, l'infanterie de marine a quitté l'île, en 1923, mais les douanes dominicaines restent sous la surveillance du Secrétaire de la Trésorerie, qui règne à Washington. Quant à Haïti, les Américains

ont découvert, pour y dominer et imposer l'usage de l'anglais à Port-au-Prince, un aimable euphémisme : ils y ont établi, en 1915, un *financial protectorate*. En Amérique Centrale, la défense du canal de Panama justifie de multiples et de fréquentes interventions. C'est ainsi qu'au Nicaragua, on le sait, les Etats-Unis se sont assurés la possession de deux autres bases navales : les Corn Islands dans la mer des Antilles, et la magnifique baie de Fonseca sur l'océan Pacifique. Et l'on pourrait multiplier les exemples topiques.

En réalité, le désintéressement de la politique extérieure des Etats-Unis, si souvent proclamé par eux et mis avec trop d'insistance en comparaison avec les sordides préoccupations des Etats européens, doit encore être prouvé. Sans doute, à la base de leur activité internationale, la République américaine prétend mettre, avant tout, la *Golden Rule*, la règle d'or, qui prescrit de « ne pas faire à autrui ce que l'on ne voudrait pas que l'on vous fit ». Mais cette magnifique affirmation est renversée par un simple examen des faits. Que diraient les Etats-Unis si le Mexique, dans le but de protéger l'accès de Progresso ou de Tampico, prétendait établir des bases navales à Saint-Domingue ou à la Jamaïque? Quelles protestations indignées n'élèveraient-ils pas si la Colombie, privée de Panama et de ses profits par la volonté américaine, voulait détacher la Floride de la Confédération et y creuser un canal? Enfin, l'occupation de la Vera Cruz et de Tampico par les troupes américaines ne ressemble-t-elle pas singulièrement à l'occupation de la Ruhr contre laquelle s'est élevée la majeure partie de l'opinion américaine?

Depuis un siècle, la doctrine de Monroë a donc singulièrement évolué. A l'origine, doctrine purement défensive,

autonomiste, exclusive, elle s'est muée au cours des années en une doctrine agissante, protectrice, interventionniste. Son sort et son développement ont été intimement liés à l'évolution politique des Etats-Unis depuis 1824. A cette époque, toutes les activités de la Nation sont tournés vers l'occupation, le peuplement, l'organisation, l'exploitation des vastes territoires qui s'étendent entre les Alleghany et le Pacifique. Ce fut, au sens propre du mot, l'organisation des Etats-Unis. A cette tâche, les hommes d'Etat américains consacrèrent près d'un siècle, depuis la guerre de l'indépendance jusqu'à l'érection, en 1912, du Texas et du Nouveau Mexique à la dignité d'Etats. Ce labeur était formidable. Il absorba pendant longtemps toutes les forces de la Nation et, au moment où précisément l'effort essentiel paraissait accompli, la funeste guerre de Sécession éclata, qui déchira l'union si patiemment élaborée, couvrit le pays de ruines, multiplia les deuils, provoqua la décadence immédiate de la marine marchande, permit de multiples crises économiques et financières et retarda le développement du pays pendant plus de vingt ans. Les Etats-Unis durent se replier sur eux-mêmes. Jusqu'aux approches du xx^e siècle, toute activité extérieure fut interdite et les Etats-Unis furent essentiellement, exclusivement, une puissance continentale.

La guerre de Cuba marque un tournant dans l'évolution de la politique américaine. Archibald Cary Coolidge rapporte le mot d'un ambassadeur à Washington vers 1898 : « Sans quitter les Etats-Unis, j'ai vu, disait ce diplomate, deux pays absolument différents : les Etats-Unis avant la guerre avec l'Espagne et les mêmes Etats-Unis après la victoire »¹. Cette affirmation est parfaitement exacte.

1. Dans *Les Etats-Unis, puissance mondiale*, édition française, p. 136, Paris, Colin, 1908.

Jusqu'en 1898, la politique des Etats-Unis a été essentiellement continentale, *géocratique*. A partir de cette date, elle devient de plus en plus « exotique », préoccupée de suprématie lointaine, *thalassocratique* pour tout dire.

Comment expliquer le revirement de 1898, cette renonciation définitive et absolue à une longue tradition politique, cette innovation téméraire qui porte les préoccupations américaines jusque dans les pays d'Outre-Mer? On en pourrait discuter longuement. M. Charles Hughes insiste, avec raison, sans doute, sur l'indispensable solidarité des Etats Américains. Mais cela n'explique nullement la naissance de la vocation coloniale des Etats-Unis. En fait, l'explosion soudaine de l'impérialisme américain en 1898 procède de causes multiples et complexes. Nous avons signalé déjà le miraculeux synchronisme qui se produisit vers cette époque entre le développement subit des exportations américaines et l'explosion de vellétés impérialistes. C'est alors, répétons-le, que pour la première fois, les produits de l'industrie américaine firent leur apparition sur les marchés européens. Riches, puissants et prospères, les Etats-Unis allaient désormais prendre une part considérable au commerce du monde. La conquête des marchés lointains, la possession des matières premières que détiennent les pays exotiques s'imposaient. A la même époque, précisément, l'élection républicaine de Mac Kinley et des défenseurs de l'étalon d'or avait donné d'immenses espoirs aux financiers et aux hommes d'affaires. D'autre part, en 1897, la coïncidence d'une récolte mauvaise en Europe et d'une récolte excellente aux Etats-Unis avait valu aux fermiers du *Middle West* des profits considérables. La prospérité du pays était admirable, la confiance générale. Toutes les victoires économiques paraissaient assurées.

Sur ces entrefaites éclata la guerre de Cuba, qui réveilla toutes les hostilités latentes du peuple américain contre l'Espagne et la latinité. La victoire, ici également, fut obtenue sans grandes peines, sinon sans gloire. L'orgueil national, entraîné par Roosevelt, s'exalta. Toutes les ambitions, tous les espoirs semblaient permis. Les Etats-Unis, parvenus à l'adolescence politique, malgré la crise de la guerre de Sécession, devenaient une puissance mondiale. Ils étaient parvenus à vaincre la plus ancienne puissance coloniale du monde. Pourquoi ne pas reprendre sa succession exotique? D'autre part, les Etats-Unis tenaient de leurs traditions coloniales et de leur expansion dans le Far West, le goût et le désir du *settlement*. A quoi bon s'être formés pendant cent ans à la rude école de la Prairie pour n'en point tirer avantage?

La conviction s'établit bientôt que les Etats-Unis avaient un rôle essentiel à jouer sur le théâtre du monde. Cette situation nouvelle comportait des droits et des devoirs. On allait bien voir comment la nouvelle puissance coloniale saurait en tirer les avantages et en assumer les charges. Le moment était venu, sans doute, de donner une leçon à ces arrogantes puissances européennes qui prétendaient se réserver la gloire et la charge de coloniser le monde et se précipitaient à la curée des derniers lambeaux de terres vacantes. Ah! l'orgueilleuse Allemagne a osé disputer à l'oncle Sam les Philippines et Samoa. C'est trop d'audace. L'Europe n'a, en l'espèce, aucun monopole de droit. Hâtons-nous de le démontrer en fait.

L'exemple européen fut donc pour beaucoup dans la naissance des préoccupations coloniales aux Etats-Unis. Ce phénomène américain confirme la remarque formulée naguère et mise en lumière par Tarde que l'imitation joue

un rôle considérable dans l'évolution des sociétés humaines. Tard venus à la colonisation, les Etats-Unis purent, à la faveur de circonstances fastes, s'emparer des Philippines, des Samoa, des Hawaï, de Guam, des îles Wake et Midway dans le Pacifique. Ils possédaient déjà, depuis 1867, l'Alaska, acheté à la Russie. Dans la mer des Antilles, ils acquirent Porto-Rico et, s'ils confèrent à Cuba l'indépendance, ils lui imposent de telles restrictions, de si strictes garanties qu'un « protectorat virtuel » semble bien établi sur l'île.

A cela ne se sont pas bornées les ambitions américaines. Depuis la guerre de Cuba, les Etats-Unis sont parvenus à établir leur suprématie sur le golfe du Mexique et la mer des Antilles. Ils ont fait de la Méditerranée américaine un lac américain. Depuis 1902, Panama est, en partie, sous la souveraineté américaine et la république, qui fut alors créée, reste sur le protectorat de l'oncle Sam. Dans l'Amérique Centrale, on l'a vu, même situation : interventions incessantes, « protectorats financiers ». Partout, hégémonie des Etats-Unis. Il n'est pas jusqu'à la Colombie, si longtemps boudeuse, qui n'ait été forcée, moitié par la persuasion diplomatique, moitié par la force des circonstances, à composer avec Washington, capitale politique, et New-York, capitale financière des Etats-Unis. Parmi les pays de terre ferme, il n'y a guère que le Mexique et, plus loin, le Vénézuéla qui résistent, avec ténacité, aux emprises américaines. Mais qui sait si ces résistances ne faibliront pas un jour.

Dans la mer des Antilles, les Etats-Unis sont parvenus à s'assurer une position plus forte encore. En fait, toutes les grandes Antilles sont sous l'obédience de l'oncle Sam. Ne parlons pas de Cuba, où les Etats-Unis se sont réservés deux bases navales : Bahia-Honda, qui commande le détroit de

Floride, et Guantanamo qui contrôle le *Windward Passage* (entre Cuba et Haïti). Quant aux deux républiques de nègres et de mulâtres de Haïti et de Saint-Domingue, elles ont été, à la faveur de la guerre européenne, placées sous le protectorat financier des Etats-Unis. Grâce à cette tutelle, le passage de Mona, entre Saint-Domingue et Porto-Rico, est sous contrôle américain et l'excellent port de San Juan en défend parfaitement l'accès. Toujours à la faveur de la guerre européenne, les Etats-Unis ont ajouté à la succession espagnole, qu'ils ont recueillie naguère, la succession danoise. Depuis le xvii^e siècle, les Danois possédaient, à l'est de Porto-Rico, trois petites îles : Saint-Thomas, qui détient un port incomparable, Saint-Jean, qui fut colonisée par les chevaliers de Malte, et Sainte-Croix. Après de multiples tentatives d'achat et de laborieux pourparlers, les Etats-Unis ont acquis, en 1917, ce petit archipel qui prolonge vers les Caraïbes les prétentions de l'oncle Sam et contrôle le passage d'Anegada. Enfin, on sait l'intérêt que les Etats-Unis attachent à Curaçao et, surtout, à la Martinique. La possession de ces îles, dont la situation stratégique est excellente, est vivement souhaitée par de nombreux Américains. Peut-être, les Etats-Unis ne sont-ils si intraitables sur la question des dettes interalliées que pour s'assurer la domination de la Martinique et de la Guadeloupe. L'oncle Sam, arrondissant son patrimoine, ajouterait ainsi aux successions espagnoles et danoises, qu'il détient déjà, la succession française d'Amérique.

L'extension de l'hégémonie américaine sur les grandes Antilles est peu connue en Europe, car la guerre a imposé aux Européens d'autres préoccupations que la surveillance vigilante des ambitions de l'oncle Sam. Qu'on ne crie point à l'exagération, comme le font certains Américains

qui tiennent à défendre leur pays de tout reproche d'impérialisme, l'impérialisme étant une maladie, une tare exclusivement européenne. Voici ce que dit, au sujet de l'expansion politique des Etats-Unis dans la mer des Antilles, un auteur indiscutablement modéré, M. John Spencer Basett, professeur d'histoire américaine à Smith College : « Le résultat net de notre politique dans la mer des Antilles a été de nous donner un protectorat virtuel (*virtual protectorate*) sur Cuba, Saint-Domingue, Haïti, Nicaragua et Panama. Sur Porto-Rico et les îles des Vierges (Antilles danoises) nous avons obtenu un droit de propriété absolu. » Où le dit-il? Dans un manuel en usage dans toutes les universités¹. La vérité qu'il énonce est donc « classique ».

Que dire maintenant de l'hégémonie économique des Etats-Unis sur les Antilles et l'Amérique Centrale, sinon qu'elle est corrélative à l'hégémonie politique. La proximité de ces pays devait les signaler à l'attention des hommes d'affaires américains. Le *Department of Commerce* a consacré aux pays qui entourent la mer des Antilles les plus importantes de ses études et monographies. Quant aux banquiers américains, — notamment la *National City Bank of New-York* — ils font de louables efforts pour s'y établir et faciliter ainsi le commerce entre les Etats-Unis et ces pays latins.

Les résultats de ces efforts ont été satisfaisants. Voici les chiffres des exportations américaines en 1925 dans ces pays (en dollars);

Cuba	196.873.185
République Dominicaine	15.761.871
Haïti	12.727.447
Petites Antilles	47.519.437

1. *A short history of the United States*, p. 867, New-York, Macmillan, 1923.

Mexique	129.884.917
Amérique Centrale	54.791.244
Colombie	24.564.017
Vénézuela	16.508.574

Certaines comparaisons sont encore plus pertinentes que ces chiffres, notamment celle que l'on peut faire entre le volume des exportations américaines aux Antilles et celui des exportations dirigées vers d'autres pays. C'est ainsi, en effet, qu'il résulte des statistiques de 1924 que la Chine, que l'on considère pourtant aux Etats-Unis comme l'un des principaux marchés ouverts à l'activité américaine, n'a, avec ses 400 millions d'habitants, acheté que le *septième* de ce qui est acquis aux Antilles avec une population de neuf millions. De même, les Antilles ont acheté plus des deux tiers des produits américains vendus à l'Asie et à la Malaisie, plus de quatre fois les exportations en Afrique. Comparés au commerce américain dans l'Amérique Centrale, les chiffres du commerce des Antilles sont plus remarquables encore : *onze fois* ce qu'importent les cinq petites républiques espagnoles de l'isthme américain. Quant à Cuba, il a acheté, seul, plus de produits américains que l'Argentine, le Brésil, la Bolivie, l'Equateur et le Paraguay réunis.

On ne possède pas de chiffre absolument précis des investissements américains faits dans les pays limitrophes de la mer des Antilles. Rien que le Mexique a absorbé des milliards de capitaux américains. Cuba possède des industries diverses appartenant à des Américains, qui représentent plus d'un *milliard* de dollars. Une seule banque de New-York y possède de nombreuses plantations de sucre. Le chemin de fer cubain est propriété américaine. Quant à l'industrie du tabac, elle est contrôlée en partie par des intérêts américains. De même, en Amérique Centrale.

A elles seules, les grandes compagnies américaines qui dominent certains marchés de l'Amérique, comme la *United Fruit* et, en Colombie, la *Tropical Oil*, représentent des participations américaines que l'on peut chiffrer par plusieurs centaines de millions de dollars.

Politiquement, économiquement, la mer des Antilles est donc devenue un lac américain. Le dollar y est tout puissant, l'oncle Sam respecté. James Monroë, s'il revenait sur terre, admirerait sans doute l'admirable application qui a été faite de sa doctrine. Et il témoignerait peut-être quelque gratitude à ceux qui ont continué avec un si constant succès sa politique : Roosevelt, Wood, Gorgas, Goethaels, John Hay, Lansing, Taft, Magoon, le colonel Black et tant d'autres. Il devrait aussi rendre hommage à Andrew Carnegie. C'est grâce à lui, grâce à son intervention financière qu'à pu se constituer et s'établir la fameuse Union Panaméricaine. L'Union, qui possède à Washington un beau palais dû à la générosité de Carnegie, groupe toutes les républiques d'Amérique. Le palais de l'Union est vraiment « le Capitole de toutes les Républiques américaines dans la capitale des Etats-Unis ». Monroë eût-il pu espérer cela? Pour créer des liens plus nombreux entre les diverses républiques d'Amérique, une revue a été créée et paraît mensuellement en anglais, espagnol et portugais. Des Congrès importants, où chaque République se fait officiellement représenter, se réunissent à intervalles rapprochés : à Mexico en 1887, à Rio de Janeiro en 1900, à Buenos-Ayres en 1904, à Washington en 1910, à Santiago du Chili en 1923. Grâce à la coopération américaine et à l'activité du Dr L.-S. Rowe, l'Union Panaméricaine est devenue véritablement le *clearing house* des relations panaméricaines.

Ainsi, chaque jour, s'affermissent et se multiplient les liens qui unissent les divers Etats de l'Amérique. On connaît, par ailleurs, les tentatives multiples de fédération des Etats de l'Amérique Centrale, que les Etats-Unis ont soutenues et approuvées. Andrew Carnegie, que l'on retrouve ici encore, fit construire, avec l'appui de l'Union Panaméricaine, à Cartago, dans la république de Costa Rica, un « Temple de la Paix », sorte de Cour de la Haye pour les pays de l'Amérique Centrale, où auraient été arbitrées et résolues toutes contestations. Malheureusement un tremblement de terre, en 1917, détruisit les espoirs de Carnegie. La turbulence des pays d'Amérique Centrale reste toujours inapaisée...

Quoi qu'il en soit, l'union des Etats Américains n'est plus un vain mot. La solidarité américaine, dont parlait M. Hughes, est devenue une réalité. Le Président Monroë a donné il y a un siècle la charte du continent Américain. Que de différends ont été résolus en son nom, que de traités d'arbitrages, que d'accords particuliers favorisés par l'Union Panaméricaine! A Rio de Janeiro, à quelques milliers de kilomètres de la Maison Blanche, s'érige un Palais Monroë. Et, en décembre 1923, quand fut célébré le centenaire de la fameuse Adresse, il y eut à Richmond, en Virginie, des délégués de tous les Etats Américains.

Depuis Monroë, l'influence des Etats-Unis n'a donc fait que croître. C'est à eux que le Vénézuéla, en conflit avec l'Angleterre et l'Allemagne, s'adressa. Ils sont devenus le Mentor des républiques mineures de l'Amérique latine. A eux les petits Etats demandent aide, secours et protection. Et, bien souvent même, sans en être requis, les Etats-Unis, inspirés sans doute autant par des sentiments désintéressés que par le souci de leurs intérêts, interviennent en Amérique

Centrale pour faire régner la paix et l'ordre. Ces interventions soulèvent souvent des protestations et des résistances, comme, notamment, au Mexique. Mais, pour l'opinion américaine, les Etats-Unis, dépositaires de la justice, détenteurs du droit, n'interviennent jamais qu'avec impartialité et désintéressement.

Aux yeux du peuple américain, cette conviction justifie tout, la révolution de Panama, la guerre contre l'Espagne, l'occupation de Haïti et de Saint-Domingue, l'expédition punitive de Pershing au Mexique, les débarquements de *marines* à Tampico et en Amérique Centrale, les « protectorats financiers ». Cette doctrine pragmatique fut, pendant longtemps celle de l'Angleterre. Bons élèves, les Etats-Unis l'ont adopté avec sincérité. Elle ne saurait nous satisfaire. Mais il serait injuste de n'en point tenir compte dans l'appréciation de la politique extérieure des Etats-Unis, notamment dans la mer des Antilles.

Il serait injuste, au surplus, de ne pas reconnaître que partout où s'exerce leur influence, les Etats-Unis ont réalisé de sensibles progrès. Devenus une puissance mondiale, les Etats-Unis ont prétendu exercer les droits que cette qualité nouvelle leur conférait et ils l'ont bien montré en se créant un domaine colonial étendu, mais ils ont consenti également à assumer les devoirs qui incombent aux Etats puissants. Parmi ces devoirs, l'obligation essentielle est l'éducation des peuples inférieurs. Tel est le fardeau qui pèse sur les épaules de l'homme blanc, tel est le *while man's burden*. Les Etats-Unis ont accepté allègrement cette tâche et, partout où règne l'oncle Sam, les Etats-Unis ont transporté les aspects les plus caractéristiques de leur civilisation.

Tous les peuples ont un sentiment orgueilleux de leur

originalité, de leur supériorité : cette conviction se trouve à la base de toutes les grandes entreprises coloniales d'aujourd'hui. Il en est ainsi aux Etats-Unis. Et, aux Philippines aussi bien qu'en Amérique Centrale, les Américains ont importé ce qui constitue l'essentiel de leur civilisation matérielle.

En quoi consiste cet apport américain? Un souci constant d'ordre, de propreté, d'hygiène, de prospérité, de confort. Aux Philippines, comparant la domination espagnole à l'occupation américaine, un Philippin remarquait, non sans ironie, que les premiers édifices élevés par les Espagnols étaient des Eglises, alors que le premier soin des Américains avait été de bâtir une fabrique de glace artificielle. Cette boutade ne saurait caractériser deux formes de colonisation aussi différentes dans leurs méthodes que dans leurs fins. Elle n'en est pas moins intéressante et symptomatique. Car, aux Etats-Unis, le bien-être matériel est généralisé. Il paraît même, à chacun, la fonction essentielle de toute société politique. *A clean city for a clean people*, disait déjà John Smith, apôtre des Mormons, quand il établissait dans les déserts de l'Utah la colonie des Saints du Dernier Jour. Ces quelques mots sont tout un programme. On songe au mot de *Commonwealth* dont Cromwell s'était servi pour baptiser sa république et dont il ébauchait la réalisation en créant, grâce à son fameux Acte de Navigation, cette marine marchande qui allait devenir pour l'Angleterre la cause de sa richesse et l'instrument de sa grandeur.

Imitateurs des Anglais, les Américains ont importé partout leurs exigences confortables et hygiéniques. Dans toutes les îles qu'ils dominent, ils ont installé des conduites d'eau pure, fait régner la propreté, construit des routes, bâti des hôtels propres et pratiques, établi des *fountains*,

où l'on trouve les meilleurs *ice-cream sodas* du monde, créé, à la Havane comme à Balboa et à San Juan, d'admirable *country-clubs*, entourés d'immenses terrains de sport.

Ce souci du confort se retrouve partout. Il est anglais, sans doute, mais il est américain surtout, par les formes assez particulières, vraiment américaines, qu'il a prises dans les possessions de l'oncle Sam. Tels ces immenses refuges pour soldats et marins que l'Y. M. C. A. et les *Knights of Columbus* ont établi dans plusieurs villes des grandes Antilles. D'où cette remarque d'un autre Philippin, que, dans son archipel, les trois principales institutions sont actuellement l'église catholique, l'Y. M. C. A. et la *Standard Oil*.

S'il fallait caractériser le confort anglais et le confort américain, qui participent d'une commune préoccupation, on indiquerait sans doute que les Anglais, à la Barbade ou à Trinidad, ont mis plus de poésie dans leurs habitations, enfouies dans la végétation, alors que les Américains ont plutôt visé, à Balboa et à Porto-Rico, à faire grand, vaste et imposant. La demeure britannique ne sera pas neuve et solennelle, elle sera « victorienne », avec tout ce que ce terme comporte de bonheur serein et de joie paisible. L'habitation américaine, impeccable, fraîche et vaste, sera bâtie en *mission style*, blanche et neuve. C'est à peine si la poésie des Tropiques la parera d'attrait et de langueur.

Le souci américain de propreté et de confort a eu des résultats magnifiques : construction de villes nouvelles et admirables, comme Vedado, à côté de la Havane, Balboa, non loin de Panama, Santurce, faubourg de San Juan de Porto-Rico; destructions presque radicales de maladies tropicales, dans ces pays rongés par la maladie et la fièvre jaune. Pas de confort, de vie agréable sans ordre et sans

police. Assez de turbulences espagnoles dans les îles et sur le continent. L'ordre doit régner partout. Il est indispensable à la prospérité des pays qui ont le bonheur de vivre sous l'égide de l'oncle Sam, oncle rude et sévère, mais aussi préoccupé de la prospérité de ses protégés que de ses intérêts bien compris. Comment trafiquer avec un pays en continuelle révolution, dont la monnaie est avariée? La paix sera observée, même après intervention de *marines*, car les biens américains doivent être respectés, les transactions commerciales rester possibles.

Pour faire régner sur les bords du lac américain la paix américaine, l'oncle Sam n'hésite pas à employer la force, chaque fois que la persuasion ne suffit pas. Afin de rendre la répression rapide, aussi bien que pour faciliter le développement économique des pays protégés, les Etats-Unis ont construit à grand'peine, dans les trois îles des grandes Antilles, des réseaux de routes admirables, comme en possèdent les Etats-Unis. Ces routes permettent des transports rapides, qu'il s'agisse de troupes et de marchandises. Ainsi sont assurées à la fois la prospérité et la sécurité des peuples protégés. Les Romains n'agissaient pas autrement pour établir sur le monde la paix romaine, la *Pax Romana*. L'oncle Sam s'inspire de cet illustre exemple pour assurer sur une partie des Antilles la paix américaine, la *Pax Americana*.

II. — CUBA ET L'INFLUENCE AMÉRICAINE

L'influence des Etats-Unis sur Cuba date du traité de Paris de 1898, qui mit fin à la guerre hispano-américaine. Mais, en réalité, elle remonte beaucoup plus loin dans l'histoire. Du jour où ils conquièrent leur indépendance,

les Etats-Unis comprirent que leur intérêt essentiel était de ne pas se laisser entourer par une puissance européenne, ce qui eût compromis tout leur essor. En 1803, ils achètent la Louisiane à la France et obtiennent ainsi la possession des vallées du Mississipi, du Missouri et de l'Ohio. En 1819, ils acquièrent la Floride, possédée, depuis Hernando de Soto, au début du xvi^e siècle, par l'Espagne.

Les seules colonies conservées par l'Espagne après la révolution américaine, sont disséminées et d'une importance relativement médiocre. Cuba, dans la mer des Antilles, est la plus proche des Etats-Unis. Aussitôt, elle provoque les soucis des hommes d'Etat américains. Dès 1808, le président Jefferson déclare que les Etats-Unis s'alarmeraient de voir la « Perle des Antilles », « Clef du Golfe du Mexique » et « Bastion des Indes », occupée par une autre puissance que l'Espagne.

Cette préoccupation se comprend. Dès que, par la Louisiane et la Nouvelle-Orléans, ils eurent pris accès sur le golfe de Mexique et sur les rivages des Caraïbes, les Américains affectèrent de considérer la mer des Antilles comme la « Méditerranée américaine » et, comme telle, étant sous leur protection, dépendance et suzeraineté.

Dans cette Méditerranée américaine, où les Etats-Unis ont aujourd'hui de si puissants intérêts, Cuba, la plus grande des Antilles, joue un rôle essentiel, analogue à celui de Malte dans la Méditerranée européenne. Malte commande, entre la Sicile et la Tunisie, tous les accès de la Méditerranée orientale avec la partie occidentale de cette mer. De même, Cuba, à courte distance de la Floride et du Yucatan, au Mexique, contrôle la navigation entre le golfe du Mexique et la mer des Antilles.

Cette importance s'est encore accrue depuis le creuse-

ment du canal de Panama, « carrefour du monde ». De même que les Anglais tiennent aujourd'hui à Gibraltar et à Malte, surtout parce qu'ils leur sont indispensables pour conserver la possession du canal de Suez, les Américains attachent une importance particulière à Cuba, à cause de sa proximité de Panama.

Tout ceci explique qu'à maintes reprises les Etats-Unis aient offert à l'Espagne de lui acheter Cuba. Dès 1848, le président Polk fit offrir 100 millions de dollars pour l'acquisition de l'île.

En 1868, la révolution éclata à Cuba. Ce fut une longue lutte. L'Espagne y dut envoyer sans cesse troupes, argent et généraux. Elle ne put cependant rétablir l'ordre. La guerre de guérillas lui fut aussi meurtrière que la campagne du Mexique pour l'armée française. Le général Weyler voulut agir par la terreur. Il n'y gagna que le surnom de « boucher », dont les Américains se servirent pour justifier leur intervention.

La situation finit par être très tendue entre l'Espagne et les Etats-Unis. L'Amérique connut, à la fin du XIX^e siècle une fièvre d'impérialisme assez inexplicable. Les Américains, à tort ou à raison, s'attribuèrent le rôle de défenseurs du droit offensé. Leurs hommes d'affaires avaient d'importants intérêts à Cuba. Un beau jour, le *Maine*, croiseur américain, coula dans le port de La Havane. Ce fut la guerre.

Les Espagnols ont-ils fait sauter le *Maine*? La question reste controversée. D'après les dernières recherches faites sur l'épave, il semble bien que non. L'explosion fut due à un accident et non à une volonté criminelle. Au moment même, aucun Américain ne douta de la culpabilité des Espagnols. Il est très possible que, devant la menace de ce croiseur américain venu dans le port, en ces

heures critiques, sous le prétexte spécieux de la défense des intérêts et des sujets américains, les Espagnols aient souhaité tout haut la perte du croiseur. Rien de plus compréhensible, rien de plus explicable, dans un pays ensoleillé, où les mots n'ont pas toujours leur valeur absolue. Mais conclure de là à un crime est une affirmation rapide et téméraire.

Ce fut la guerre, guerre courte et sans gloire, où les Américains, malgré toutes les imperfections de leur armée, vainquirent les Espagnols sous Santiago de Cuba et où les croiseurs américains coulèrent sans trop de peine les vieux navires de l'amiral Cervera.

La paix fut faite le 10 décembre 1898. Les Espagnols évacuèrent Cuba, qui fut déclarée indépendante. Mais il était prévu que les Etats-Unis auraient un droit d'intervention très étendu. En fait, ils occupèrent Cuba pendant plus de trois ans, jusqu'au 14 février 1902, date de l'élection du premier président de la République cubaine : Tomas Estrada Palma.

Pourquoi les Etats-Unis n'annexèrent-ils pas Cuba? Quatre-vingt-dix ans plus tôt, Jefferson disait déjà que Cuba était « l'addition la plus intéressante que l'on pût faire aux systèmes des Etats » de l'Amérique du Nord. Mais, au début de la guerre contre l'Espagne, l'opinion européenne était très montée contre l'« impérialisme » des Etats-Unis. De plus l'opinion américaine — surtout parmi les démocrates — n'était pas partisan de la conquête de nouveaux territoires. Les Etats-Unis se suffisaient. C'est alors que, par un geste généreux et pour prouver que « le peuple américain n'obéissait à aucun motif égoïste », le Congrès déclara que le but essentiel de la guerre était la libération et non la conquête de Cuba.

Cuba fut libérée de la domination espagnole sans conditions. Elle fut libérée de l'administration américaine sous condition. Cette condition était le fameux amendement Platt, qui fut inséré dans la Constitution Cubaine et qui met de singulières restrictions à l'indépendance nationale de Cuba. Il impose notamment à Cuba l'observation scrupuleuse du traité de Paris de 1898, un contrôle financier, l'interdiction de conclure aucune alliance, la permanence d'un gouvernement stable, etc. La sanction, c'est l'occupation américaine.

Par le traité de Paris et le fameux amendement Platt, les Etats-Unis possèdent une influence prépondérante à Cuba. Tout est contrôlé par eux : finances, relations extérieures, hygiène, sécurité publique et administration d'une bonne justice. Est-ce un protectorat? Les Américains le nient.

Les Cubains s'unissent, d'ailleurs, aux Américains pour réfuter ce protectorat : « Nous, un Etat protégé? Quelle idée! Mais nous sommes libres, nous avons déclaré la guerre à l'Allemagne. Nous n'avons pas adopté le régime sec. Nous faisons partie de la Société des Nations. Et nous avons une armée... »

En effet, la République de Cuba a une armée. Elle a même une flotte. Son armée est relativement nombreuse : 32.000 hommes en temps de paix. Les soldats cubains sont bien équipés. Mais rien ne les distingue des soldats américains : même tenue, très propre. Ils montent gravement la garde devant le nouvel et beau palais du Président à La Havane; ils maintiennent l'ordre dans les campagnes; ils sont casernés dans le vieux Fort de la Fuerza. Et il suffit de quitter La Havane par Vedado ou par les vieux faubourgs de Casa-Blanca et de Regia pour rencontrer

des patrouilles prêtes à réprimer un *pronunciamiento*.

Le dernier *pronunciamiento* date de 1906. Les Américains s'étaient retirés depuis quatre ans, laissant à l'honnête président Tomas Estrada Palma le soin de gouverner l'île. Il eut une politique toute d'économie et réduisit l'armée au strict minimum. Le résultat fut, que, quatre ans plus tard, à l'époque des élections, des troubles éclatèrent. Des croiseurs américains mouillèrent dans le port de La Havane, de l'infanterie de marine fut débarquée et M. Charles E. Magoon, ancien gouverneur de la Zone du Canal de Panama, fut chargé, comme gouverneur provisoire, d'inculquer aux Cubains le goût de l'ordre, de la discipline et la crainte salutaire de la Grande République.

L'armée américaine ne resta que trois ans à Cuba : le dernier soldat quitta La Havane le 1^{er} avril 1909. La liberté d'être bien sages fut rendue aux turbulents Cubains. Un nouveau président fut élu, qui se garda bien de commettre la même faute que M. Palma, son prédécesseur : il constitua une nombreuse force publique et suivit l'exemple de M. Magoon, qui n'était pas économiste.

Depuis, les Etats-Unis n'ont plus dû intervenir à Cuba. L'ordre a régné et ce n'est qu'en 1911, 1912 et 1916 que s'est élevée la menace d'une nouvelle occupation américaine. La prospérité de Cuba est établie et les liens moraux et matériels qui unissent les Etats-Unis et Cuba ne cessent de se resserrer.

Un personnage très puissant à Cuba est, évidemment, le ministre des Etats-Unis. Par lui, la République de Cuba reçoit de sages avis et de précieux avertissements. La loi électorale provoque-t-elle des mécontentements? Aussitôt, il intervient et propose une réforme qui est votée par le Par-

lement cubain et qui est approuvée — bon gré, mal gré — par tout le monde. En 1920, l'élection présidentielle est très mouvementée. Il intervient encore. Et, par ses efforts, le Dr Alfredo Zayas est élu président de la République.

L'action du ministre américain, le général Crowder, est, souvent, excellente. Il poursuit la tradition des gouverneurs militaires américains, les généraux Brooks et Leonard Wood, qui gouvernèrent Cuba de 1898 à 1902. Sous leur administration, l'île fut pacifiée, la fièvre jaune vaincue, l'indépendance établie. Vingt ans plus tard, c'est grâce au général Crowder, qui fut envoyé à Cuba à l'intervention personnelle du président Wilson, que les luttes électorales ne dégénèrent pas en batailles. En 1920, par suite de la crise mondiale, Cuba connut une panique financière très grave. Le sucre, qui était monté à 23 cents la livre, descendit brusquement à 6 et à 5 cents. La situation était critique. Elle fut éclaircie, grâce à l'intervention toute puissante des banques américaines. De même en 1922, le général Crowder fit voter une série de réformes excellentes. En revanche, Cuba fut obligé d'emprunter 55 millions de dollars à New-York et cette nouvelle dette met Cuba dans une allégeance financière plus étroite vis-à-vis des Etats-Unis. Cette situation semble pourtant allègrement supportée par les Cubains. Aucune plainte, aucune protestation. Ils sont parmi les citoyens les plus imposés du monde avec une contribution moyenne de 25 dollars-or par tête d'habitants. Mais l'île est riche, la vie y est facile, le commerce rémunérateur et ce fardeau fiscal n'est pas trop pesant.

Tous ces liens multiples et divers confèrent-ils un protectorat de fait aux Etats-Unis? Assurément, l'amendement Platt leur confère des droits multiples et irritants sur l'île. La souveraineté de la République Cubaine subit de

multiples entraves, d'incessantes restrictions. La menace d'une occupation militaire n'altère-t-elle pas la liberté de Cuba? Avec quelques raisons, une énergie digne d'éloge et d'excellents arguments, les Cubains s'insurgent contre le « protectorat » des Etats-Unis. « Nous sommes, disent-ils, un pays neuf, qui est parvenu, au prix d'une lutte héroïque et opiniâtre à conquérir son indépendance. Cette lutte était inégale : Cuba contre la puissante Espagne, et nous avons dû nous assurer des alliés. Ce furent les Etats-Unis, vis-à-vis desquels nous avons conservé de la gratitude et l'intégrité de nos droits. La longue guerre dévastatrice, que nous avons dû mener contre l'Espagne, nous a laissés très affaiblis et mal organisés. On ne crée pas un Etat sans peine et sans labeur. Voyez les Etats-Unis. Qu'était Washington au lendemain de Saratoga? Que d'années ne fallut-il pas au jeune Etat Américain pour acquérir la maturité politique et l'adolescence morale! Quant à la guerre de Sécession, elle a laissé les Etats de l'Amérique du Nord sous le poids de dettes accablantes, à la merci des débâcles financières, en proie aux crises économiques. Il était impossible que Cuba, Etat nouveau-né, sans traditions politiques, sans institutions, sans expérience, sans argent, sans armée, dépourvu de tout, ne connût pas quelques crises difficiles. Les Etats-Unis, qui furent nos alliés, nous aidèrent et nous secondèrent en cette occasion. Mais ces interventions fortuites ne sauraient leur conserver d'autres droits que ceux qui dérivent de l'amitié, du voisinage et des rapports normaux d'un Etat puissant à l'égard d'une puissance mineure. »

Cette argumentation ne manque pas de pertinence. Elle s'appuie sur d'excellentes études juridiques cubaines et sur l'opinion d'un internationaliste fameux, M. James Brown

Scott, *el mejor amigo de Cuba* ¹. Celui-ci, notamment, est cité volontiers par les Cubains. Mais son opinion nuancée s'inspire, peut-être, de ses prédilections « pan-américaines ». Il n'est pas inutile, en effet, que l'influence assurément prépondérante des Etats-Unis soit habilement voilée et ménagée de légitimes susceptibilités.

Il est juste d'ajouter que le renforcement des institutions gouvernementales de la République cubaine ont eu cet heureux résultat de limiter l'influence politique des Etats-Unis. C'est ainsi qu'en 1925, le D^r Cosme de la Torriente, ambassadeur de Cuba à Washington, remporta un intéressant succès diplomatique à propos de l'île des Pins. L'île des Pins est une île d'une certaine importance, située au sud-ouest de Cuba, à quelque distance de la côte méridionale. On y arrive par Batabano, port de la rive cubaine, fondé en 1519 par les Espagnols et célèbre par ses pêcheries d'éponges. L'île est belle et fertile. C'est là que Robert Stevenson a situé la romanesque « Ile au trésor ».

Le traité de Paris de 1898 réserva le sort de l'île des Pins, qui était ainsi détachée de Cuba. Beaucoup d'Américains s'y établirent dans l'espoir que les Etats-Unis l'annexeraient et en feraient une colonie. L'île convient parfaitement à la culture des fruits tropicaux et particulièrement des pamplemousses (*grape-fruits*). L'exploitation de ces fruits prit bientôt une grande extension et leur commerce avec les Etats-Unis devint très fructueux.

Pendant plus de vingt-cinq ans, le sort de l'île ne fut pas réglé. Finalement après de longs pourparlers, un accord définitif fut voté à Washington, le 23 mars 1925, en vertu duquel les Etats-Unis renoncèrent sans restriction à tous

1. V. notamment *Cuba, la America Latina, los Estados Unidos* par James Brown Scott, 1^{re} partie, La Havane, 1926.

leurs droits sur l'île. La seule restriction, à l'article 3 du traité, est relative aux droits des citoyens américains établis dans l'île. Cette solution, longtemps désirée, résoud une des difficultés les plus graves qui séparaient Cuba et les Etats-Unis. Et Cuba obtient ici un succès marqué.

Renonçant à l'île des Pins, les Etats-Unis renonçaient également au dessein d'y établir une base charbonnière et pétrolière pour leur flotte de guerre. Ce souci inspira la restriction que comportait le traité de Paris. L'île des Pins, proche du Yucatan et de la Floride, commande, en effet, les accès du golfe du Mexique, à la fois vers l'Atlantique et la mer des Antilles. Un tel point d'appui était important. Pourquoi les Etats-Unis y ont-ils renoncé? Parce que, en vertu d'accords antérieurs, ils possèdent à Cuba des bases navales excellentes et suffisantes : Guantanamo et Bahia-Honda.

Par l'amendement Platt, les Américains se sont, en effet, alloué le droit d'établir des stations navales sur la côte de Cuba. Le 2 juillet 1903, un accord leur octroyait, contre une redevance annuelle de 2 millions de dollars, la possession des ports de Bahia-Honda et de Guantanamo.

Bahia-Honda est située sur la côte nord de l'île, à l'ouest de La Havane. C'est une port excellent; son nom signifie : « baie profonde ». Il commande le détroit de la Floride et l'accès du golfe du Mexique. Mais les Etats-Unis se sont réservé le droit de s'y établir sans en user.

Supérieure encore à Bahia-Honda et par sa situation et par ses qualités navales est la baie de Guantanamo, où une station américaine est installée. Placée à l'extrémité orientale de Cuba, non loin de Santiago et, comme elle, sur la côte sud de l'île, la baie de Guantanamo commande le *Windward Passage* qui sépare Haïti de Cuba et constitue un point d'appui de première valeur.

A Guantanamo, les Américains se sont réservé la disposition de 30.000 acres de terres, où ils ont construit des *barracks* pour leurs soldats et leurs marins. La possession de cette enclave leur coûte 2 millions de dollars par an. Ils ont, en outre, la maîtrise sur tout le golfe qui a une superficie de 10.000 acres. Ils ont pu ainsi créer sur le rivage des embarcadères et des dépôts de combustibles : charbon et mazout pour leur flotte de guerre. Dans les camps de Guantanamo résident à demeure 1.100 hommes de l'infanterie de marine. Pour ces soldats exilés, le séjour de Guantanamo, petite bourgade perdue dans les marais salants, est peu agréable. On songe, sur le bord de cette baie, encaissée entre des montagnes rousses, envahie par les atterrissements des rivières de Guantanamo qui s'y jettent dans la mer, étouffée par une chaleur souvent accablante, aux décors africains de certains romans de Joseph Conrad. Heureusement, Guantanamo possède un stand de tir, qui est, paraît-il, le meilleur de toute l'Amérique. De plus, Santiago n'est pas trop lointain et, à proximité des camps, se trouvent deux petites villes : Caimanera et Boqueron, où les marins nostalgiques trouvent des American bars, des alcools et des maisons de danse.

Comme pour Saint-Thomas, dans les îles des Vierges (*Virgin Islands of the U. S.*), récemment achetée au Danemark, on peut dire que Guantanamo est le « Gibraltar de la mer des Antilles ». A proximité du *Windward Passage* qui sépare Haïti de Cuba, elle menace directement la Jamaïque et assure à la flotte américaine la prépondérance sur la mer des Antilles.

Dans toute la mer des Antilles et dans l'Océan Pacifique comme à Cuba, les Etats-Unis ont poursuivi opiniâtement une intelligente politique de « bases navales ». C'est ainsi

qu'ils détiennent non seulement Bahia-Honda et Guantamo dans la Méditerranée américaine, mais encore les Corn Islands et Cristobal sur les rives du Continent, San Juan à Porto-Rico et Saint-Thomas. Plusieurs autres ports pourraient, le cas échéant, servir de bases navales auxiliaires. Quant au Pacifique, on sait la belle constellation maritime qu'y possèdent les Etats-Unis : Balboa et Sitka aux extrémités du continent américain, Guam, Pearl-Harbour aux Hawaï, Pago-Pago aux Samoas, Manille, Cavite et Olongapo aux Philippines.

Cette politique maritime, inspirée par l'exemple britannique, se justifie par la puissance navale des Etats-Unis. Le rayon d'action d'une flotte est limitée par la facilité de la ravitailler en munitions et en combustible. Sans points d'appui, une flotte se trouvant à plus de deux mille kilomètres de ses bases est pratiquement sans valeur. Il est, en effet, impossible de ravitailler un navire en plein océan, sans un port ou une rade sûre. Les Américains se convainquirent de cette nécessité au cours de la guerre contre l'Espagne. Ils durent alors la constater à Cuba et aux Philippines, loin des ports des Etats-Unis. Le ravitaillement des troupes qui investissaient Santiago de Cuba fut souvent compromis par l'état de la mer et l'absence de port. Encore les autorités américaines suppléèrent-elles dans une certaine mesure à cette déficience en s'installant d'autorité à Mole-Saint-Nicolas, en Haïti, de l'autre côté du *Windward Passage*.

Les intérêts économiques des Etats-Unis à Cuba ne sont pas inférieurs à ses intérêts politiques. Dès avant la conquête de son indépendance, Cuba était un marché propice à l'expansion américaine. Depuis le traité de Paris, leurs entreprises se sont accrues et multipliées dans de grandes proportions. Les Britanniques, Anglais et Canadiens, ont

fort à faire pour lutter contre un rival aussi proche et aussi puissant. Pourtant, leurs banques et leurs lignes de navigation sont prospères. Et ils conservent la prépondérance dans l'organisation des chemins de fer cubains.

Les Etats-Unis sont encore plus utiles à Cuba que Cuba n'est utile aux Etats-Unis. La grande richesse de Cuba, c'est, aujourd'hui, le sucre. Pour le tabac, le marché est mondial et les tabacs de La Havane trouvent partout acheteur. Mais, pour le sucre, il n'en est pas de même. Sauf pendant la période exceptionnelle de la guerre et de l'après-guerre, la production de sucre correspond sensiblement à la demande mondiale. Où Cuba pourrait-il vendre son sucre sinon aux Etats-Unis?

Heureusement, les Etats-Unis, au total et par tête d'habitant, sont les plus grands mangeurs de sucre du monde. Ce sont eux qui absorbent 90 p. c. de la production cubaine; ce sont eux aussi qui, avec leurs capitaux, contrôlent les plus grosses entreprises sucrières de Cuba; ce sont eux qui raffinent la majeure partie du sucre brut produit par Cuba.

On comprend la catastrophe que serait pour Cuba l'élévation subite des droits américains sur les sucres. En attendant ce châtement possible, Cuba jouit, à l'entrée aux Etats-Unis, d'un droit préférentiel très favorable. Comme la production américaine est insuffisante pour répondre à tous les besoins, il n'est pas à craindre que ce traitement privilégié ne soit modifié avant longtemps, surtout si Cuba reste une alliée fidèle. Et même dans l'éventualité lointaine où le sucre de canne de la Louisiane et le sucre de betterave du *Middle-West* prendraient une importance très considérable, il est presque certain que les puissantes sociétés sucrières américaines, qui travaillent à Cuba, auraient assez d'in-

fluence à Washington pour empêcher une mesure protectionniste qui ruinerait leur prospérité.

Cette éventualité semble, au surplus, bien hypothétique, surtout après la crise de 1920. Par un mouvement imprévu, le prix du sucre de Cuba s'avilit soudainement et provoqua la débâcle. Il fallut l'intervention financière des Etats-Unis pour conjurer le péril. Les banquiers américains profitèrent de cette occasion inespérée pour prendre une influence considérable dans les entreprises cubaines. Une grande partie des plantations et des usines sucrières passèrent aux mains des Américains. Quant au tabac, son exploitation passa sous le contrôle de la finance des Etats-Unis. Des statistiques récentes révèlent les énormes investissements faits par les Américains à Cuba: au total 1.250 millions de dollars, soit près de 30 milliards de francs ¹. En tête, dominant toutes les autres participations, viennent les entreprises sucrières, pour près de 800 millions de dollars. Puis apparaissent dans de plus faibles proportions, les chemins de fer — la *Cuban Railroad Company* est américaine —, les propriétés immobilières, les hôtels, les domaines ruraux, le tabac et diverses industries.

On voit ainsi l'importance prépondérante du sucre à Cuba. A Cuba, pour emprunter une expression américaine, le sucre est vraiment roi. Sa valeur marchande et l'importance de sa production sont la mesure de la prospérité nationale. Son prix est-il stable et rémunérateur? Tout va bien. S'avilit-il brusquement comme lors de la crise de 1920? C'est la panique.

Il suffit de quitter La Havane par le *ferry-boat*, à travers le port et les quartiers de Casa-Blanca ou de Regla,

1. Publiées notamment dans *The Cuba Review*, New-York, avril 1924, p. 25.

pour trouver, aussitôt, une campagne verte, onduleuse, étendue, où déferlent, à perte de vue, des champs de cannes à sucre. Les bananeraies ne sont que des enclaves. Quant aux plantations de tabac, elles sont relativement peu étendues et n'ont d'importance prépondérante que dans l'ouest, spécialement dans la province de Pinar-del-Rio.

L'industrie sucrière a fait, depuis quelques années, de grands progrès à Cuba. Partout, la force motrice est produite par l'électricité ou par la vapeur. On ne rencontrera plus guère, sauf dans la province de *Oriente*, dans les environs de Santiago, ces moulins à vent, qui à Barbados, à Trinidad, ailleurs encore, servent toujours, suivant le procédé désuet de fabrication du *muscovado sugar*, à broyer les cannes à sucre.

Ce serait une erreur, pourtant, de croire que Cuba ne produit que du sucre raffiné, propre à la consommation. Il n'en est pas encore ainsi. Le sucre produit à Cuba n'est, dans une très large mesure, que du sucre brut (*raw sugar*). Le raffinage de ce sucre brut se fait, presque toujours, aux Etats-Unis.

A Cuba, une usine sucrière est le centre de toute une vaste organisation. C'est une *centrale* et elle mérite vraiment cette appellation. Presque toujours, des voies ferrées y aboutissent. De distance en distance, parmi les plantations infinies, se trouvent des stations. Là se concentrent quelques routes champêtres, boueuses, où circulent de lourds charriots, à roues gigantesques, traînés par des buffles lents et insensibles à l'aiguillon. On y charge les cannes à sucre sur des wagons. Une locomotive poussive y est attelée et amène toute sa cargaison à la centrale, à la *baley*.

La voie ferrée qui mène à l'usine traverse un pays admirable. De toutes parts, des montagnes, entre lesquelles

sont accrochés, en tapis vert, des champs de cannes à sucre. La *White-River* coule entre les champs. Des peupliers tremblants marquent son cours sinueux. Des groupes de palmiers abritent quelques cabanes de travailleurs noirs. D'autres sont au travail, non loin de la voie, qui tranchent les dures et hautes cannes à coups de *machete* et les dépouillent de leurs feuilles inutiles.

Autour des hameaux se groupent quelques bananeraies, de pauvres plantations de maïs, des prairies où paît un bétail rabougri, des champs incultes, mangés par le soleil. Des femmes prennent de l'eau à un puits banal. Un feu brûle devant une hutte en bois. C'est la vie médiocre et quotidienne. Enfin, au sommet d'une large croupe, des cheminées effilochent leur fumée dans le ciel clair, des toits rouges apparaissent. C'est la sucrerie.

On atteint enfin une petite gare où des nègres chargent des sacs de sucre sur des wagons. Là est l'hôtel où est accueilli le personnel américain, non satisfait par le confort sommaire des hôtelleries cubaines. Des maisons pour les ingénieurs ont été construites dans les palmes. Sur le quai de la gare s'amoncellent des tas de *bagasse*, qui sont le résidu de la canne à sucre après le broyage. On s'en sert comme combustible et sa valeur est telle que toute la force motrice de l'usine est produite par la *bagasse*. C'est par elle qu'est fabriquée l'électricité qui fait fonctionner le chemin de fer et les pompes, grâce auxquelles les énormes quantités d'eau indispensables sont élevées à cette altitude.

Pour l'épargner, de vastes bassins en ciment ont été construits, où l'eau se débarrasse, après la fabrication, du soufre dont elle est chargée. Elle peut ainsi servir cinq ou six fois. Des jets puissants pulvérisent l'eau souillée dans l'air et hâtent l'évaporation. Et l'air, dans toute l'enclave

de l'usine, est empoisonné par une odeur sucrée, sulfureuse, qui sèche la gorge et qui écœure.

Dans l'usine, ce sont les opérations courantes et cachées. Les cannes à sucre sont amenées par une courroie sans fin, broyées entre des presses multiples et puissantes. La *bagasse* est recueillie d'une part, et le jus sucré, qui, mélangé d'eau, additionné de soufre et de chaux, subit les filtrages et les coctions nécessaires au raffinage, d'autre part. Enfin, au bout d'une longue opération invisible, le sucre blanc apparaît. On le recueille dans des sacs, automatiquement, et une courroie sans fin, contrôlée par des gens à peau brune, charge les sacs sur les wagons.

Grâce à la fertilité de son sol, grâce à la proximité de l'immense et riche marché américain, Cuba est devenu ainsi le sucrier du monde (*the world's sugar-bowl*). Sa production moyenne atteint annuellement quatre millions de tonnes de sucre. Elle suffit à alimenter les Etats-Unis et à assurer la prospérité de l'île. C'est grâce au sucre aussi que les Américains complètent leur influence politique par de formidables intérêts économiques et assurent leur emprise sur la « perle des Antilles ».

L'influence américaine sur Cuba a eu, d'ailleurs, des résultats remarquables. C'est aux Américains que La Havane doit ses beaux boulevards et ses nouveaux quartiers, sa police et ses autos. Cuba leur doit surtout la disparition de la fièvre jaune.

La lutte contre la fièvre jaune est un des actes les plus héroïques de la guerre hispano-américaine. Pendant la campagne, le nombre de soldats américains qui succombèrent de la fièvre et de la malarie fut considérable. Impossible de rien faire pour les sauver. C'est alors — en 1900 — que l'autorité militaire entreprit une étude sérieuse et

méthodique de la fièvre jaune. Cinq médecins furent choisis : Walter Reed, James Carroll, Lazéar, Guiteras et Agramonte. Après huit mois de recherches, ils furent convaincus, contrairement à l'opinion générale, mais conformément à la thèse géniale du médecin cubain John Finlay, que la fièvre jaune n'était pas d'origine microbienne, mais se transmettait par la piqûre de moustiques contaminés. Un d'eux, le Dr Lazéar s'offrit, avec une incomparable abnégation, pour subir des piqûres d'insectes. Il fut si gravement atteint qu'il en mourut.

L'héroïque trépas du Dr Lazéar convainquit le commandement militaire de l'exactitude de sa théorie. D'autres expériences furent encore faites sur des soldats qui s'offrirent volontairement, calmement, à la mort. Ce sont Kissinger et Moran, dont l'héroïsme mérite la plus profonde admiration.

Puis, sous la direction du gouverneur, le général Léonard Wood, et du major Gorgas, la lutte contre le fléau fut entreprise avec énergie et méthode. On pourchassa partout les « *slegomya* », qui transmettent les germes mortels. On enfuma les maisons contaminées. On isola les malades dans des chambres protégées par des toiles métalliques. Au camp Lazéar, on poursuivit l'étude de la maladie et l'on découvrit des remèdes appropriés. Le résultat, c'est que toute l'île fut assainie. A La Havane, le fléau fut vaincu en moins de trois mois. Dans un faubourg, à Santiago de la Vega, la fièvre jaune reparut en 1901. Elle fut combattue sans tarder. En six semaines elle fut complètement bannie. Depuis, aucune épidémie ne s'est déclarée. Seuls, des cas sporadiques ont été constatés, qui ont été rapidement isolés et soignés.

Contre la malaria, la lutte fut entreprise avec la même

ardeur, mais elle fut plus difficile. On inonda avec du pétrole tous les marais et toutes les eaux stagnantes. Enfin, l'« *anapholes* », qui transmet la malaria, de même que le « *stegomya* », dut se rendre à merci.

Actuellement, Cuba est aussi salubre que Colon et Panama. Le fruit de l'admirable effort des Etats-Unis est l'assainissement de tous les terres tropicales où domine leur influence. La malaria n'est plus que sporadique à Cuba, à Panama, aussi bien qu'à Porto-Rico. Quant à la fièvre jaune, à l'affreux *vomito negro*, il n'est plus qu'un souvenir dans les malsaines *tierras calientes* des rivages de la mer des Antilles, qui lui payaient naguère le tribut de la mort.

Ces résultats incomparables de la discipline médicale américaine ne furent pas réalisés seulement par des méthodes prophylactiques. Il ne suffit pas d'assainir les corps, il faut assainir les villes, dessécher les marais, les inonder périodiquement de pétrole. A toutes ces tâches les Américains s'appliquèrent. A Cuba, comme dans toutes les terres tropicales qui sont sous leur obédience, ils ne se contentèrent pas de transformer et d'aérer les vieilles villes espagnoles. Ils construisirent aussi, comme Balboa à côté de Panama, une série de villes tropicales bâties en *mission style*, bien dessinées, enfouies dans la verdure, qui sont des modèles d'urbanisme colonial. C'est ainsi que La Havane se prolonge dans la campagne, par un nouveau et vaste quartier : Vedado. Là vivent, dans des habitations somptueuses, les riches Cubains et les étrangers. Le décor est magnifique. De longues avenues de palmiers groupent de belles maisons blanches, entourées de jardins et de pièces d'eau. A l'ancienne méthode espagnole d'« urbanisme », remarquable à l'époque, une nouvelle école a succédé et elle a doté La Havane d'une ville admirable.

A Java, à côté de Batavia, empoisonné par les fièvres, les Hollandais ont construit, parmi les arbres et les fleurs, Weltevreden, Meester Cornelis et, plus loin, Buitenzorg. Aux Philippines, les Américains ont adjoint à Manille une capitale d'été, Baguio. De même à La Havane, où Vedado a été créé; à Porto-Rico, où le faubourg de Santurce complète la vieille ville de San Juan; à Colon et à Panama, où Cristobal et Balboa reproduisent les mêmes types de villes coloniales américaines. Il n'est pas jusqu'au Vénézuéla lointain qui n'ait suivi l'exemple américain : Caracas est doté, depuis peu d'années, d'un quartier séduisant qui mérite assurément son nom de : *El Paraiso*.

L'influence américaine, si proche et si profonde, se retrouve partout à Cuba. Le progrès a pénétré dans toute l'île, par les routes admirables que le colonel Black et ses *engineers* a construites pendant la première occupation. Ces routes incomparables, ces ponts innombrables, dus au Génie américain, ont créé des relations intenses jusque dans les coins les plus reculés. Le souci de mieux vivre, le désir d'atteindre une civilisation égale à celle des puissances occidentales a provoqué chez le peuple cubain une émulation magnifique. Depuis vingt-cinq ans, l'île s'est complètement transformée. La torpeur espagnole a fait place à l'activité productrice. La prospérité exubérante des Etats-Unis a « contaminé » Cuba. La naissance de nouveaux besoins a provoqué dans tout le peuple cubain un grand effort laborieux dont il recueille aujourd'hui les fruits. Le gouvernement du général Machado complète magnifiquement l'outillage économique de Cuba grâce à d'importants travaux publics. Dans cette île opulente, où la Providence a prodigué tous ses bienfaits, la vie est devenue large, opulente et heureuse. De nouvelles villes se sont créées, des industries se sont

développées, des chemins de fer ont été construits, des aqueducs menés des montagnes aux agglomérations, des hôpitaux élevés et entretenus, l'ordre et l'aisance partout répandus. Cuba indépendante mérite plus que jamais son orgueilleux surnom de « Perle des Antilles ».

III. — LES RÉPUBLIQUES NÈGRES

La politique extérieure des Etats-Unis présente d'étranges contradictions. Pendant plus d'un siècle, la vocation politique des Etats-Unis parut uniquement continentale. C'est vers la conquête d'un vaste domaine territorial, étendu jusqu'à l'océan Pacifique, qu'ont tendu toutes les énergies et toutes les préoccupations américaines. De nombreuses années ont été employées à la conquête et à la mise en valeur de cet immense empire, voisin des treize Etats de 1783, infiniment riche et susceptible d'un développement prodigieux. Aujourd'hui encore, cette tâche démesurée absorbe la majeure partie des activités américaines.

Propriétaires d'un vaste domaine de terre ferme, les Etats-Unis paraissaient devoir pratiquer, pendant de longues années, une politique exclusivement continentale. Une telle politique semblait de l'intérêt des hommes et dans le vœu de la nature. A cette tâche toutes les activités de la nation peuvent s'employer utilement. A quoi bon disperser son attention et ses intérêts?

Depuis 1898, cependant, la politique américaine s'est complètement modifiée. Les préoccupations ne sont plus exclusivement continentales et, si le département d'Etat n'intervient qu'avec répugnance dans les affaires d'Europe et d'Extrême-Orient, il n'en est pas de même de l'Amérique Latine et des Antilles auxquelles les Etats-Unis accordent

une attention chaque jour plus vive. Peu à peu, les intérêts essentiels des Etats-Unis, exclusivement continentaux à l'origine, sont devenus insulaires et maritimes. La Méditerranée américaine n'est pas seulement une périphrase. C'est une définition lourde de sens.

Autre contradiction dans la politique américaine. Pendant le cours de leur évolution politique, les Etats-Unis ont tendu, avant tout, à être un pays peuplé exclusivement de race blanche, *a white man's country*. De cette préoccupation constante ont résulté, d'une part, la guerre de Sécession et, d'autre part, les lois strictes qui prohibent l'immigration jaune dans les Etats limitrophes du Pacifique. Aux Etats-Unis, malgré la guerre de Sécession, la défaite des Confédérés, le quinzième amendement à la Constitution, l'hostilité contre les nègres reste vive, particulièrement dans les Etats du sud, où les nègres sont pratiquement privés de tous droits politiques, parqués dans des quartiers spéciaux et soumis à de multiples vexations et humiliations.

Dans le nord, où l'animosité est moins apparente, il suffit de citer les massacres de Chicago, l'incendie du quartier nègre à East-Saint-Louis, les émeutes de Cleveland, où les tanks firent merveille, les tueries de Washington pour que l'on constate que les Etats-Unis ne sont pas encore l'Eden de la race noire ¹.

Or, par une contradiction peu explicable, les Etats-Unis ont une particulière délection pour les Etats nègres disséminés dans le monde. En Afrique, ils ont accordé à l'Abysinie, une attention que justifie sans doute l'importance

1. V. principalement : FRANCK L. SCHOELL : La question des noirs aux Etats-Unis, Payot, Paris, 1923, — ainsi que : Le mouvement pan-nègre aux Etats-Unis et ailleurs, par CH. DU BUS DE WARNAFFE, Revue Congo, mai 1922.

potentielle de ce marché exotique, susceptible de s'ouvrir à l'exportation américaine¹.

Mais c'est au Libéria que vont surtout leurs sympathies et leur appui. Car la république de Libéria, sur la côte occidentale d'Afrique, est une création américaine, la première, pour ainsi dire, des colonies des Etats-Unis. C'est sous la présidence fameuse de James Monroë que cette république fut constituée. En 1816, une société privée, l'*American Colonisation Society*, se fonda et entreprit la lutte contre l'esclavage aux Etats-Unis. Son but essentiel était de rendre à l'Afrique les descendants des indigènes qu'y avaient arrachés, jadis, les négriers anglais, hollandais et espagnols, et d'y fonder des colonies. Ce devaient être des centres civilisateurs le long de la côte africaine, grâce à quoi les Etats-Unis pourraient, graduellement, se débarrasser de leurs millions de nègres.

C'était un noble et utile dessein. Vers 1822-1823, les premiers convois de nègres affranchis furent débarqués sur les rivages africains. En l'honneur du président des Etats-Unis, les nègres baptisèrent la ville qu'ils construisirent Monrovia. En quelques années arrivèrent ainsi sur les côtes du Libéria 12.000 nègres. Ce fut presque tout. Le mouvement fut bientôt enrayé et le flux d'émigrants nègres cessa.

En 1847, les nègres du Libéria s'avisèrent de copier les Américains. Ils proclamèrent leur indépendance, rédigèrent une constitution calquée sur la constitution américaine et nommèrent un président. Celui-ci, qui se nommait Joseph Jenkins Robert, avait le rare privilège d'être un nègre

1. A signaler les multiples publications du *Department of Commerce* de Washington consacrées à l'Abyssinie et notamment : *Abyssinia ; Present commercial status* etc., 1918.

intelligent, habile et intègre. Il parvint à faire reconnaître la nouvelle République par les Etats-Unis. Ce premier Président fut un administrateur remarquable. Il régna pendant près de dix ans, avec une autorité et une prudence incontestées. En 1856, ce fut un mulâtre, Stephen A. Benson, qui obtint la première magistrature de la république. Il ne fut en rien inférieur à J.-J. Robert.

Depuis, Libéria, privé de la tutelle des Etats-Unis, a végété. La constitution est toujours en vigueur. Mais la colonie de nègres américains ne s'est guère développée. Ils ne sont guère, aujourd'hui, plus nombreux qu'il y a cent ans. S'ils ont donné aux villages proches de la côte des noms anglais : New-York, Virginia, New-Georgia, Philadelphia, Barker-Hill, Hertford, ils ont totalement négligé de coloniser l'intérieur, qui reste mal connu et inaccessible. Sur tout le territoire de la république, il n'y a pas de chemin de fer. Les routes sont rares et difficiles : la seule chaussée, digne de ce nom, ne mesure pas 40 kilomètres. Le seul progrès réel que l'on puisse mettre à l'actif de ces noirs, qui ont perdu, dans l'atmosphère africaine, le fragile vernis de la civilisation acquis pendant la servitude, était, à Monrovia, un poste assez puissant de télégraphe sans fil. Mais voilà ! les Libériens n'ont pas de chance. A l'exemple des Etats-Unis, ils déclarèrent la guerre à l'Allemagne et, certain triste jour de 1917, un sous-marin allemand émergea en rade de Monrovia, braqua ses canons de chasse vers la ville et, avec quelques projectiles bien placés, détruisit cette station de radio, orgueil et richesse de la République nègre. Que pouvaient faire les Monroviens ? Aucun destroyer allié ne courait la mer dans ces parages et l'armée libérienne ne compte que 650 hommes, armés de manlichers démodés. En revanche, le Libéria put signer le traité de Versailles

et fut admis à faire partie de la Société des Nations.

Financièrement, le Libéria est, évidemment, à la merci des Etats-Unis. En 1912, les banquiers de Wall-Street consentaient à émettre, au profit du Libéria, un emprunt de 1 million 700.000 dollars. Grâce à cet emprunt les Etats-Unis ont obtenu le droit de contrôler les douanes de la République et ont imposé la présence, à Monrovia, d'un conseiller financier.

Malgré ce conseiller financier, la situation du Libéria n'est pas parfaite, puisque, en novembre 1921, le président de la République, M. Charles-Dunbar Burgess-King, dut venir aux Etats-Unis solliciter l'émission d'un nouvel emprunt de cinq millions de dollars.

Mais l'Abyssinie et le Libéria ne sont pas les seuls pays nègres du monde. Non loin des Etats-Unis, les noirs dominent encore à Haïti et à Saint-Domingue. Lors de son premier voyage de découverte, Christophe Colomb, venant de Guanahani, dans les Bahamas, atteignit les rivages sauvages d'une grande île, qu'il baptisa Hispaniola ou, suivant le nom que lui donnaient les indigènes, Haïti, ce qui signifie « haute terre ». Proche de Cuba, à courte distance de Porto-Rico, dont la sépare le détroit de Mona, Hispaniola devint le centre des entreprises coloniales des Espagnols dans la mer des Caraïbes. Colomb y établit un fort, dès son premier voyage, et, en 1493, y construisit la première ville d'Amérique : Isabella, du nom de sa souveraine, sur la côte septentrionale de l'île. Et c'est dans la cathédrale de Saint-Domingue que reposent, dit-on, les restes du grand navigateur.

Base espagnole sur les rivages américains, Hispaniola eut, comme toutes les îles des Antilles, une existence mouvementée. C'est de là que partirent, à la conquête de l'or, les plus grands des *conquistadores* : Cortès, le vainqueur cruel

de Montezuma; Pizarre, conquérant du Pérou; Balboa, qui découvrit l'isthme de Panama; Ponce de Léon, premier gouverneur de Porto-Rico et colonisateur de la Floride; Velasquez, qui s'empara de Cuba; Hernando de Soto, qui remonta le Mississipi jusqu'à l'actuelle Memphis; bien d'autres encore. C'est à Saint-Domingue que fut fondée la première université américaine, plus de cent ans avant Harvard; c'est là que vécut Las Casas, apôtre des Indiens. Et l'île conserve encore, en maints endroits, le souvenir de Colomb, de son fils Diego, de Bodabilla, son successeur, et de l'infâme Ovando, oppresseur des Indiens. Comme toutes les colonies espagnoles, Hispaniola fut bientôt la victime des marins de toutes les nations. Dans ses eaux luttèrent sir John Hawkins et sir Francis Drake. Les forbans les infestèrent, et, en 1677, les Français parvinrent à s'emparer de la partie occidentale de l'île : Haïti. Les Espagnols, au contraire, réussirent à se maintenir dans la partie orientale, Saint-Domingue.

Vers la fin du XVIII^e siècle, un vent de liberté passa sur l'île. Au traité de Bâle, l'Espagne avait cédé l'île entière à la France. C'est alors que Toussaint Louverture profita de la guerre en Europe pour soulever les esclaves nègres contre les blancs. Spartacus fut vainqueur. Le général Leclerc, envoyé à Haïti par Bonaparte, fut incapable de réprimer la révolte. Il y mourut de la fièvre jaune. Son seul succès avait été de s'emparer de Toussaint Louverture, de le charger de fers et de l'envoyer en France, où, interné au fort de Joux, il périt misérablement.

Au Libéria, les nègres américains calquèrent la constitution américaine. A Haïti, les nègres français copièrent la constitution de l'an VIII. L'un d'eux, Dessaline, devint empereur et monta sur le trône sous le nom de Jacques I^{er}.

Ce fut un triste règne de deux ans : Jacques I^{er}, empereur nègre de Haïti, livré aux pires débauches, fut assassiné.

A l'Empire succéda la République, puis la Royauté. Haïti, terre d'expériences politiques ! Christophe, un mulâtre, qui fut roi sous le nom capétien d'Henri I^{er}, régna treize ans. Puis ce fut Soulouque et, pendant un siècle, une succession variée de régimes politiques, de constitutions et de souverainetés toutes différentes et tragiques. Sur 28 chefs d'Etat, 5 furent assassinés, 10 exilés, un abdiqua et un autre se suicida. Il n'en est aucun, je crois, qui ait pu arriver paisiblement au terme de sa magistrature.

L'histoire de cet Etat nègre serait amusante, si elle n'était lamentable et cruelle. On a décrit le spectacle de cette armée noire plagiant stupidement la Grande Armée. Et que dire de cette cour noire où l'on rencontrait le Duc de la Limonade et Son Altesse le Prince Bolo ! On songe à la « Grande Duchesse de Gérolstein » et aux plus joyeuses parodies d'Offenbach. Mais toutes ces scènes d'opérettes se terminaient en drames sanglants. Les assassinats politiques, pendant un siècle, furent incessants, les révoltes et les rébellions constantes. La guerre civile déchira maintes fois l'île.

Le plus lamentable est que Saint-Domingue partagea le sort de Haïti. Successivement indépendante, soumise à l'Espagne, unie à la République haïtienne de 1822 à 1844, Saint-Domingue connut les mêmes perturbations politiques. De 1863, date des guerres de la restauration, à 1904, la République Dominicaine a accumulé une dette extérieure de 32 millions de dollars. Et la situation n'a cessé d'être bouleversée.

La situation troublée de l'île provoqua de bonne heure les convoitises des Etats-Unis. Les premières visées amé-

ricaines datent de la guerre de Sécession. Reprenant le projet du président Monroë, Lincoln forma le dessein de diriger l'émigration noire non plus vers l'Afrique, mais vers les Antilles. Un crédit de 600.000 dollars fut ouvert; un bureau de l'émigration fut créé au Département de l'Intérieur. Une première colonie fut fondée à l'île de la Vache, au large de Haïti. Ce projet d'Abraham Lincoln n'eut guère de succès. L'assassinat de son auteur le ruina bientôt définitivement ¹.

En 1870, le président Grant, qui avait tenté, mais en vain, d'acquérir, peu de mois auparavant, les Antilles danoises, conçut le projet d'annexer Saint-Domingue, appui précieux pour les Etats-Unis dans les Antilles. Il poussa très loin ses projets et envoya des agents à Saint-Domingue, pour préparer l'annexion, à la faveur des luttes politiques. Grant, pourtant, dut renoncer à ce dessein audacieux. Il perdit, au cours de ces intrigues, pour un motif futile, l'amitié du sénateur Sumner, du Massachussets, président du Comité des Affaires étrangères, et à tort ou à raison craignit, sans cet appui, ne pouvoir obtenir l'adhésion du Congrès américain au coup de force préparé et au fait accompli.

Dès cette époque, on commença, aux Etats-Unis, à prendre intérêt aux Antilles. La révolte de Cuba provoquait d'ardentes sympathies. Le sort de ces îles parut d'une importance capitale. Il fut même question, vers 1875, de créer une grande base navale américaine dans la rade dominicaine de Samana, l'un des mouillages le mieux situés de l'Amérique tropicale. Plus tard, au cours de la guerre de Cuba, les Etats-Unis prirent momentanément possession

1. SCHOELL, *op. cit.*, pp. 171-2.

de Mole-Saint-Nicolas en Haïti et y ravitaillèrent leur flotte en munitions et combustibles. Déjà, dans les mêmes passages haïtiens, des hommes d'affaires américains s'étaient emparés d'un rocher couvert de guano, la Navaza, et s'y maintinrent jusqu'à ce que cet îlot eût été complètement dépouillé de sa couche d'engrais ¹.

Bientôt, les Etats-Unis eurent des prétextes plus sérieux pour intervenir dans l'île d'Haïti. Vers 1901, en effet, les créanciers européens de la République Dominicaine se crurent en droit d'exiger le payement des intérêts de leurs prêts. Saint-Domingue ne put payer ses dettes. Ce fut la banqueroute. C'est alors que les Etats-Unis intervinrent. Pour empêcher l'intrusion des puissances européennes dans les affaires américaines, ils offrirent de prendre Saint-Domingue sous leur surveillance et de restaurer ses finances. Ainsi fut fait. En 1907, John Hay, secrétaire d'État du président Roosevelt, signa un accord aux termes duquel un commissaire américain assumerait la gestion des douanes et des finances dominicaines.

En 1914, la situation financière de Haïti, déchiré par les factions, devint identique à celle de Saint-Domingue. Devant une intervention armée de la France et de l'Allemagne, les Etats-Unis offrirent encore de régler ce différend. Un accord, semblable à celui conclu avec Saint-Domingue, fut signé avec Haïti. Et aujourd'hui encore, ces deux Républiques, nègres, comme le Libéria, sont sous le protectorat financier des Etats-Unis.

Ce protectorat leur confère des droits aussi étendus que ceux que leur accorde le *Platt Amendment* à Cuba. La révolution ayant continué à sévir, des troupes américaines

1. E. RECLUS : *Nouvelle Géographie Universelle*, t. XVII, p. 9 et 10.

furent débarquées pendant la guerre à Port-au-Prince ainsi qu'à Saint-Domingue. Elles y sont encore et y ont rétabli l'ordre. Suivant la politique adoptée à Cuba, les officiers américains ont entrepris, avec de louables efforts, la réforme de l'administration des deux Républiques. La situation sanitaire a été améliorée. Comme à Cuba aussi, un réseau de routes, dignes des grandes chaussées romaines et des voies établies par le colonel Black et ses *engineers*, couvre l'île. Sous l'impulsion américaine, les Républiques nègres semblent, enfin, jouir de l'ordre et de la paix. Ce n'est pas trop tôt.

IV. — PORTO-RICO, DÉPENDANCE AMÉRICAINE

Dans les trois grandes Antilles, on assiste partout au même conflit : la tradition espagnole et française en hostilité avec l'influence grandissante des Etats-Unis. Il en est ainsi à Cuba, où les mœurs et la langue espagnoles ne se laissent pas plus entamer par l'influence étrangère que le *Spanish Main* jadis ne subit la suprématie des ennemis ; en Haïti, où le français conserve une vitalité étonnante ; à Saint-Domingue, où les permanences latines restent vivaces.

Il en va de même à Porto-Rico, dépendance des Etats-Unis. Il suffit, pour s'en convaincre, de parcourir rapidement la capitale de l'île, San Juan. Cette belle ville, aux remparts admirables, est restée, malgré vingt-cinq ans de domination, très espagnole, bien plus espagnole peut-être que la Havane, qui n'est pourtant pas américaine. Il n'y a aucun mélange de population : les Porto-Ricains vivent et se marient entre eux. Quant aux Américains, ils sont, dans l'île, des immigrants, des colons : ils ne s'y implantent pas. Et si San Juan, malgré ses pignons à l'espagnole, ses *miradores*,

ses façades peintes en couleur criardes, doit subir ces grands tramways rouges, qui ont l'air de sortir des abattoirs de Chicago, il n'a, du moins, pas remplacé le nom chantant de ses rues étroites par une numérotation sans imprévu : *Calle del Santo Cristo, Calle San Sebastiano*. La rue des affaires, que bordent déjà de hauts *buildings* blancs et identiques, a conservé, elle aussi, son nom espagnol : *Calle de Téluan*. Et elle le conserve, bien que les Américains prétendent la qualifier déjà de *Wall Street* de Porto-Rico.

Aucune assimilation donc. Les deux populations se superposent sans se confondre. Les Espagnols ont modifié à peine leur genre de vie. Les Américains ont apporté avec eux leurs grands hôtels somptueux, leurs hôpitaux, leurs clubs, leur administration et leurs méthodes. Ils ont construit, en dehors de l'île de San-Juan, un faubourg, Santurce, très comparable à Vedado, proche de La Havane, et à Balboa, nouveau Panama. Mais il n'y a aucune mixtion entre les populations latines et les immigrants américains. Chacun conserve jalousement sa langue, ses mœurs, ses habitudes. En dépit d'efforts louables, l'anglais ne fait guère de progrès parmi les Porto-Ricains, qui préfèrent bien souvent les universités d'Europe aux grandes écoles des Etats-Unis. Cette imperméabilité des populations espagnoles des Antilles est surtout phénomène digne d'observation quand on songe à l'incomparable faculté d'assimilation des Etats-Unis, *melling-pot*, creuset où se fondent et se confondent des gens venus de tous les pays d'Europe.

Comme à Cuba, l'influence des Etats-Unis n'a, pourtant, pas été médiocre. Depuis un quart de siècle, la prospérité de l'île a crû dans de remarquables proportions. D'étendue très comparable à Trinidad et à la Jamaïque, Porto-Rico jouit, grâce aux Etats-Unis, d'une stabilité économique

digne d'attention, malgré sa population dense. Son café conserve une réputation établie depuis un siècle. Son tabac ne vaut point, sans doute, le meilleur Havane, ce merveilleux *vuella de abajo*, produit dans les environs de Consolacion del Sur, à Cuba, mais il est, néanmoins, d'excellente qualité. La production de sucre de Porto-Rico augmente chaque année, grâce à l'ouverture de l'immense marché américain. Quant au commerce des fruits tropicaux, s'il n'est point capable de faire à la Jamaïque et à l'île des Pins une concurrence victorieuse, il réalise de fort intéressants progrès.

Où les progrès accomplis par les Américains sont les plus remarquables, c'est, assurément, au point de vue sanitaire. A Porto-Rico, ils durent, comme à Cuba, lutter avec acharnement contre la fièvre jaune. Ils n'ont rien négligé pour faire de leur nouvelle possession coloniale une terre délivrée de toute épidémie. Avec leur méthode habituelle, ils ont établi partout des systèmes de distribution d'eau pure, des égouts, des hôpitaux. Et la malaria et la fièvre jaune ont disparu de « l'île enchantée ».

Porto-Rico n'est pas bien étendue : on va sans trop de peine de San Juan à Ponce, sur la côte méridionale de l'île. Le colonel Black et ses *engineers*, qui ont doté Cuba de routes admirables, ont accompli pareil miracle en faveur de Porto-Rico. Et la chaussée, parfaite comme une voie romaine, chemine parmi des cultures opulentes, escalade des collines rocheuses et altières, plonge au creux des vallées où tourbillonnent des torrents. Sur la route cheminent des âniers farouches qui vous saluent en espagnol, d'une voix chantante. Les bourriquets, maigres et hirsutes comme des ânon d'Algérie, agitent des clochettes argentines. Des villages pauvres, auxquels les Américains ont

adjoind un bâtiment de *mission style*, dispersent leurs maisons de torchis parmi les bananiers poudreux. Les champs de tabac, recouverts de claies pour les protéger du soleil ardent, montent à l'assaut de la montagne. Les étendues infinies de cannes à sucre déferlent au loin.

Porto-Rico fut conquis par les troupes américaines pendant la guerre de Cuba, presque sans coup férir. Le général H.-R. Miles, qui commandait en chef contre les Espagnols, s'était réservé cette expédition dans l'espoir de s'y couvrir de gloire. Il fut bien déçu : il ne lui fallut pas quinze jours pour s'emparer de toute l'île et cette facile conquête ne lui coûta que trois morts et quarante et un blessés.

A la même époque, l'Oncle Sam, dont les ambitions se tournaient à la fois vers les Antilles et vers l'Extrême Orient s'emparaît des Philippines. Sous l'influence américaine, ces deux anciennes colonies espagnoles ont fait, depuis leur conquête, de semblables progrès. Leur gouvernement et leur évolution politique soulèvent de semblables problèmes. Les Philippines désirent l'indépendance ou, tout au moins, l'autonomie; Porto-Rico désire l'autonomie, sinon l'indépendance.

Déjà, les Porto-Ricains disposent de droits politiques étendus. Le statut de l'île, de la *dependence*, fut fixé par le *Foraker Act* du 12 avril 1900, qui fut amendé le 15 juillet 1909. Par le *Jones Act*, du 2 mars 1917, les Porto-Ricains ont obtenu le droit de vote et la qualité de citoyens américains. Ils ont un Sénat et une Chambre des Représentants, comme tout Etat américain. Pourtant, Porto-Rico n'est qu'une Dépendance. La différence essentielle entre les deux régimes politiques est que le président des Etats-Unis a conservé le droit de nommer le gouverneur et les trois fonctionnaires principaux de la colonie. De plus, l'île délè-

gue à Washington un commissaire qui, à la Chambre des Représentants, a voix consultative, mais non délibérative.

Ces réformes très libérales et calquées sur le *Jones Act* de 1916, qui règle le statut politique des Philippines¹, ne satisfont pas les Porto-Ricains. Leur opposition est, pourtant, moins véhémente et surtout moins insurrectionnelle que celle des Philippins, qui se souviennent toujours d'Aguiñaldo et de leurs longues guérillas contre les Américains. Ce que demandent surtout la plupart des Porto-Ricains, c'est que l'île soit érigée en Etat, comme l'ont été, en 1912, l'Arizona et le Nouveau-Mexique. Cette accession signifierait surtout que le gouverneur de l'île, de l'Etat de Porto-Rico serait non plus nommé par le Président des Etats-Unis, mais élu par les Porto-Ricains.

Cette réforme rencontre des appuis variés aux Etats-Unis et, à ce point de vue, il est tout à fait curieux de noter que l'actuel gouverneur de Porto-Rico, M. Horace M. Towner est un des plus vigoureux partisans de l'autonomie de l'île. Or, cette mesure aurait pour premier effet de le priver de ses pouvoirs. En 1924, il alla à Washington présider la délégation spéciale envoyée par Porto-Rico pour demander au président Coolidge et au Congrès la revision du *Jones Act*, de la constitution porto-ricaine.

Ce gouverneur Towner, ancien représentant de l'Iowa, est un homme de valeur. Sans avoir l'envergure du général Wood, Gouverneur-général des Philippines, on le dit intègre, intelligent et ferme. Et sa popularité justifiée s'accroît, peut-être, de la réputation médiocre du précédent gouver-

1. On trouvera un exposé complet de la question des Philippines dans : JACQUES CROKAERT, *Colonisations comparées*, (première série). Bruxelles, 1926, p. 97 et suivantes.

neur, M. Mont-Reilly, de Saint-Louis, qui était une créature du président Harding.

L'érection de Porto-Rico en Etat américain, dépendant de la Fédération des Etats-Unis, consacrerà, le jour où elle sera ratifiée, une politique absolument nouvelle. Jusqu'à présent, il était de principe cardinal pour la politique américaine que les Etats-Unis doivent être, avant tout, une nation continentale, compacte, homogène, unique. Un autre principe affirmait aussi que les Etats-Unis sont surtout un pays peuplé de blancs, *a white man's country*. Sans doute, la République américaine compte dix millions de nègres et quelques milliers de Japonais et de Chinois, établis principalement en Californie. Mais ces colonies de gens de couleur sont malaisément supportées par les *Yankees*. Le problème nègre est et reste un problème essentiel, ardu et insoluble. Et la question japonaise soulève des incidents incessants.

Or, Porto-Rico est une île lointaine, isolée, peuplée de 350.000 noirs et mulâtres. Le reste de la population est de traditions, de langue, de prédilections espagnoles. Elle est demeurée, depuis vingt-cinq ans d'occupation, absolument imperméable à l'infiltration américaine. Elle semble, dès lors, difficilement assimilable. Qu'en pensent les apôtres des récentes lois d'immigration américaines, lois qui sont d'autant plus strictes que l'immigrant européen, qui veut s'établir aux Etats-Unis, est plus éloigné du « type Nordic », ce fameux et idéal *Nordic Type* qui, au dire des théoriciens, possède l'heureuse faculté de « s'américaniser » rapidement et sans danger?

Tout ceci montre, que, malgré M. Towner, son habileté et son énergie, l'autonomie politique de Porto-Rico dans le sein de la Confédération américaine, se heurte à d'énormes

obstacles, à de nombreuses oppositions. Les Porto-Ricains les vaincront-ils? C'est ce qu'un avenir assez bref nous dira sans doute.

Quoi qu'il advienne, le phénomène porto-ricain est caractéristique à plus d'un point de vue. Voici donc une île espagnole qui a, peu à peu et malgré son exclusivisme, adopté des institutions américaines. Elle s'y est adaptée parfaitement et sans trouble. Bientôt, cette île acquerra une personnalité politique plus complète, des institutions plus parfaites et plus complexes. Elle les assimilera, sans doute, et les adoptera avec le même bonheur, la même facilité.

Ainsi, succédant à l'expansion économique américaine et à l'adoption, dans les colonies de l'oncle Sam, des goûts confortables et hygiéniques en faveur aux Etats-Unis, se produit une importation lente et progressive, sur une terre d'origine étrangère, d'institutions politiques nettement différentes. C'est là un aspect essentiel de la colonisation américaine. Et le tableau de l'impérialisme des Etats-Unis ne serait pas complet si l'on ne notait cette forme particulière de leur expansion coloniale : l'expansion des institutions politiques américaines, de la Constitution américaine.

V. — UN GIBRALTAR AMÉRICAIN

This fortress built by Nature for herself
Against infection and the hand of war.

SHAKESPEARE

Dans son désir de ressembler à l'Europe, l'Amérique a comparé plusieurs de ses villes à Gibraltar. Il en est ainsi de Québec, de Santiago de Cuba et, surtout, de Saint-Thomas.

Saint-Thomas est l'une des îles des Vierges, cette polynésie américaine qui fait la soudure entre les grandes Antilles et les Caraïbes. Lorsqu'il les découvrit, au cours de son second voyage, Christophe Colomb renonça à donner un nom à chacun des rocs, récifs, îles et flots qu'il rencontra dans ces parages et se contenta de baptiser l'archipel : les îles des Vierges, en souvenir des onze mille compagnes de Sainte Ursule. Il n'est pas sûr qu'il y ait onze mille îles et flots dans cette région des Antilles, mais il est incontestable que leur nombre est considérable.

Ce qui valut à Saint-Thomas d'être comparé à Gibraltar, c'est l'excellence de son port, admirablement abrité et bien situé, à l'un des « centres nerveux » de la Méditerranée américaine. Comme Gibraltar, ce port se trouve placé à l'une des extrémités d'une Méditerranée, alors que le canal qui unit cette mer intérieure à un Océan se trouve placé à l'autre extrémité. De plus, Saint-Thomas se trouve situé au milieu de la grand'route maritime qui mène les navires d'Afrique et d'Europe en Amérique. Jadis, au temps de la navigation à voiles, Saint-Thomas dut à cette situation prédestinée une prospérité qui fit de Charlotte-Amalie, capitale de l'île, — ainsi baptisée en l'honneur d'une reine de Danemark qui vécut au xvii^e siècle, — le centre du négoce dans la mer des Antilles.

Saint-Thomas était, en effet, la première escale américaine que pussent atteindre les voyageurs européens. Son port est un des plus beaux des Antilles qui en possèdent tant d'excellents. Carthagène ne le vaut pas et il peut rivaliser avec le havre de Curaçao. De toute part, la rade, ouverte par un étroit goulet en « chicane », est entourée de hautes collines rocheuses. Une flotte pourrait s'y abriter, en eau profonde, et y trouverait un refuge inexpugnable.

Vers Saint-Thomas affluaient alors du continent américain et des autres Antilles les marchandises les plus diverses. Saint-Thomas, comme Curaçao, La Havane ou Carthagène, fut un entrepôt en même temps qu'une place forte incomparable. Les boucaniers d'Amérique n'ignoraient pas ces qualités tactiques, eux qui avaient fait de Saint-Thomas un repaire plus important encore que Port-Royal, dans la Jamaïque, ou que Curaçao. Profitant de la bienveillance des autorités danoises, ils s'y étaient établis en force. De Charlotte-Amalie ils rayonnaient sur toutes les Antilles et infestaient les côtes du continent Américain. De là, ils fondaient aussi, comme des faucons, sur les convois de galions qui, chaque année, partaient de la Havane et portaient vers l'Espagne, vers Vigo, Cadix ou la Corogne, les richesses du Mexique, embarquées à la Vera-Cruz, et les trésors du Pérou et de la Nouvelle-Grenade, venus de Carthagène.

Dans la petite ville de Charlotte-Amalie, — la ville aux trois collines, — leur souvenir subsiste. Dominant le petit fort rouge bâti par les Danois, s'érigent deux tours blanches, que le voyageur sceptique prend volontiers pour d'anciens moulins à broyer la canne, suivant le procédé désuet qui servait à fabriquer le *muscovado sugar*. Mais les indigènes n'ont pas la même incrédulité : l'une, affirment-ils, est la tour de Barbe-Bleue ; l'autre, la tour de Barbe-Noire.

Ce sobriquet de Barbe-Bleue ne fut pas le nom d'un héros de conte de fées. Encore moins celui d'un pirate fameux. Mais, au xvii^e siècle, vécut à Saint-Thomas un pirate fameux, dont le sobriquet était Barbe-Noire. Après sa mort, on lui attribua une des tours. Et, par un curieux scrupule, on crut bon de baptiser l'autre cône la tour de Barbe-Bleue.

Barbe-Noire, lui, fut un flibustier célèbre. Ses exploits sont plus nombreux peut-être que ceux du capitaine Kidd ou de sir Henry Morgan, d'illustre mémoire. De son vrai nom, ce Barbe-Noire se nommait Edward Teach et il devait son sobriquet à une formidable barbe qui lui mangeait les yeux et lui donnait un air féroce. Avec ses naufrageurs, gentilshommes de fortune et boucaniers, il ravagea, pendant de nombreuses années, les côtes d'Amérique, de la Virginie aux Guyanes.

Son réel courage, sa force, l'inexpugnabilité de ses repaires à Saint-Thomas et dans les Bahamas, paraissaient lui valoir à jamais l'impunité, quand sa tête fut mise à prix. Un officier anglais, le lieutenant Maynard, résolut de s'en emparer. Il le prit en chasse pendant plusieurs mois, le serra de près et parvint enfin à l'atteindre. Ce fut alors un combat singulier d'une abominable sauvagerie, où Maynard parvint, grâce à son adresse, à prendre le dessus et à abattre son formidable adversaire. Ce redoutable *Black-Beard* anglais avait une réputation de cruauté bien établie. Il portait constamment sur lui trois paires de pistolets chargés, deux coutelas et un sabre d'abordage. Le nombre des navires qu'il dépouilla de leurs cargaisons, des matelots qu'il fit pendre haut et court, dépasse toute imagination. Son tardif trépas débarrassa les mers tropicales du plus audacieux des boucaniers d'Amérique.

A ces redoutables exploits, Edward Teach ajoutait encore d'avoir épousé quatorze femmes. Les obtint-il de gré ou de force? Sur ce point, l'histoire est muette. Elle enregistre le fait, sans plus, et il n'est que de le citer pour faire à cette Barbe-Noire une renommée de Barbe-Bleue.

Les pirates des mers d'Amérique appréciaient d'autant plus le refuge de Charlotte-Amalie que les possesseurs de

l'île n'avaient ni l'humeur, ni la force de s'opposer à leurs rapines. En 1671, Saint-Thomas, comme les îles voisines de Saint-Jean et de Sainte-Croix, tomba, en effet, sous la domination danoise. A cette date, la Compagnie danoise des Indes Occidentales envoya vers l'Amérique la *Couronne d'Or*, qui apportait les premiers colons de l'île de Saint-Thomas. Ces Danois s'établirent dans l'île. Ils eurent un gouverneur, Jorgen Iversen. Et le nom désuet de Charlotte-Amalie affirma leur occupation.

Malgré le conflit des ambitions rivales, qui se disputaient ces terres convoitées, les Danois ne furent jamais expulsés de Saint-Thomas. Le doivent-ils à l'appui des pirates? Peut-être. Il est, en tous cas, remarquable que ni les Anglais ni les Français, ni les Hollandais, ni les Espagnols, ni les Suédois qui colonisèrent Saint-Barthélemy, ni les Courlandais qui s'établirent à Tobago, ni les Chevaliers de Malte qui détinrent Sainte-Croix, bref qu'aucun conquérant n'ait pu les dépouiller de leur possession américaine. Devant une seule puissance ils s'inclinèrent : l'or américain.

Comme les Hollandais de Curaçao, les Danois de Saint-Thomas faisaient bon ménage avec les pirates. Eussent-ils pu faire autrement? On en peut douter. Ce qui est certain, c'est que les pirates servaient bien les intérêts danois, puisque, malgré la lutte séculaire qui fit des Antilles le champ-clos des Etats colonisateurs, trois îles d'Amérique sont restées danoises pendant deux cent cinquante ans.

En 1917, les trois îles danoises passèrent, sous la domination américaine. Dès la guerre de Sécession, les Antilles danoises suscitèrent les ambitions du gouvernement de Washington, alors très désireux de prendre pied dans l'une des îles des Antilles. Dès janvier 1865, le secrétaire d'Etat William H. Seward entama les premières négociations avec

le gouvernement de Copenhague. Ce fut un long marchandage. Poursuivant ses pourparlers, Seward offrit, le 17 juillet 1866, cinq millions de dollars pour tout l'archipel. Sa proposition fut repoussée. Contre-proposition danoise : 10 millions de dollars pour Saint-Thomas et Saint-Jean ou 15 millions pour les trois îles. Seward estime que c'est trop cher : il offre 7.500.000 dollars. Mais pour ce prix, le Danemark ne veut pas céder. Il consent seulement à aliéner Saint-Thomas et Saint-Jean. C'est son dernier prix, son plus juste prix. Seward s'incline. Les Etats-Unis payeront sept millions et demi de dollars pour les deux îles. C'est un prix considérable, car l'Alaska n'a pas coûté autant. Il est vrai que les Russes ne sont pas aussi besogneux que les Danois. L'acceptation américaine est reçue à Copenhague le 24 octobre 1876. Les Danois mettent une dernière condition à leur assentiment : le referendum. Il a lieu dans les deux îles, le 9 janvier 1868. Les Etats-Unis obtiennent une écrasante majorité : à Saint-Jean, ils eurent la totalité des voix et, à Saint-Thomas, il n'y eut que 22 votes pour le Danemark contre 1139.

La convention d'achat, malgré de si longues et pénibles négociations, ne fut jamais ratifiée. La politique intérieure américaine ne permit pas que le traité, adopté par le Rigsdag danois, fût porté devant le Congrès. Seward fut obligé de retenir le traité pendant deux ans. Sur ces entrefaites, le président Grant monta au pouvoir et se brouilla avec Sumner, qui avait, comme président du Comité des Affaires Etrangères, une influence considérable au Sénat. Quand, enfin, le traité fut présenté au Congrès pour être ratifié, Sumner l'attaqua. Il invoqua le prix élevé de ces deux îles et obtint un vote défavorable à la politique du gouvernement.

Elaboré en 1865, le projet d'acquisition des Antilles Danoises par les Etats-Unis ne revit le jour qu'en 1902. Cette fois-ci encore, le traité échoua : le Shorting refusa son adhésion à une voix de majorité. Ce ne fut qu'en 1916 que les négociations furent reprises entre le Danemark et les Etats-Unis par M. Robert Lansing, secrétaire d'Etat, et, le Ministre de Danemark à Washington, M. Constantin Brun. Le 17 janvier 1917, le traité fut signé. Il prévoyait le paiement de 25 millions de dollars en échange de l'abandon des trois îles : Saint-Thomas, Saint-Jean et Sainte-Croix. Le 31 mars, les troupes américaines débarquaient à Charlotte-Amalie et prenaient possession de l'archipel. L'ambitieux projet de William H. Seward était réalisé. Il ne s'en était fallu que de cinquante ans.

Ce fut incontestablement une très mauvaise opération. Et il ne manque pas, aux Etats-Unis, de bons esprits pour regretter ce marché onéreux. On a calculé, en effet, qu'à ce prix, les Etats-Unis avaient payé pour ces trois îles 300 dollars par acre, soit, au cours du dollar à 20 francs, 12.000 francs par hectare. On a beau être l'oncle Sam, il est incontestable que c'est payer bien cher la possession de cet archipel. A ceci, d'autres ajouteront que Saint-Thomas, malgré les qualités remarquables de son port, n'est pas à l'abri des cyclones (*hurricanes*) et que la ville eut à en souffrir cruellement en 1916. A quoi on peut répondre qu'il en est ainsi dans toutes les Antilles, à San-Juan comme à Saint-Thomas, et que, au demeurant, Saint-Jean possède un havre excellent qui a le rare privilège d'être à l'abri des cyclones, Corral-Bay.

Pourquoi les Etats-Unis acquièrent-ils à un prix si considérable trois îles danoises? Les raisons de cette acquisition sont multiples. Quand, en 1917, les négociations furent

sérieusement reprises entre Washington et Copenhague, la guerre sous-marine sévissait. Il fut question, à cette époque, de l'acquisition de Saint-Thomas par l'Allemagne, qui désirait y établir une base de submersibles. Déjà, en 1902, quand le traité avec les Etats-Unis échoua au Rigsdag danois, ce rejet avait été l'œuvre des germanophiles. La *Hamburg-Amerika Linie*, inspirée par la Wilhelmstrasse, avait étendu la résille des influences allemandes sur la mer des Antilles et l'Amérique Centrale. Au Guatémala, au Vénézuéla, dans d'autres pays encore, les intérêts allemands étaient considérables.

Les lignes de navigations vinrent unir tous ces efforts dispersés et il paraissait intéressant pour l'Allemagne de posséder un jour, dans ces parages américains, une île, Saint-Thomas ou Curaçao, qui concentrerait tous les efforts allemands dans la Méditerranée américaine et y jouerait un rôle analogue à celui que Hong-Kong accomplit pour l'Empire Britannique dans la Méditerranée chinoise. Ancien marché important des mers d'Amérique, Saint-Thomas paraissait destiné à retrouver sa prospérité d'antan et l'on comprenait, à Berlin, que les Antilles danoises seraient irrémédiablement perdues si elles tombaient au pouvoir de l'oncle Sam. Avec le Danemark, au contraire, l'avenir restait ouvert. Tous les arrangements semblaient possibles. Et c'est ainsi que l'Allemagne salua comme une victoire, en 1902, la rupture des négociations danoises avec les Etats-Unis.

En 1917, la menace allemande réapparaît. Le *Deutschland*, sous-marin géant, était parvenu à traverser l'Atlantique et avait atteint Baltimore. L'Amérique n'était donc plus invulnérable aux submersibles européens. Quel danger mortel n'aurait pas couru le commerce américain si Saint-Thomas

était devenu, dans les mers d'Amérique, un nouveau Zeebrugge! Pour la troisième fois, les négociations furent donc reprises. Elles aboutirent rapidement, en dépit des exigences exorbitantes des Danois. Les Etats-Unis ne discutèrent pas longtemps. Il fallait parer à tout prix la menace allemande. Bientôt, les Etats-Unis acquéraient les îles danoises pour un prix supérieur à celui qu'ils avaient payé, vingt ans plus tôt, pour les Philippines.

Assurément, les raisons de circonstances ne furent pas seules à déterminer la décision du Département d'Etat. L'acquisition des Antilles danoises prolonge dans le temps et dans l'espace la politique *thalassocratique* des Etats-Unis. Héritiers fortunés de la succession espagnole, les Etats-Unis ont arrondi leur patrimoine insulaire en y ajoutant la succession danoise. Leur influence prépondérante sur les grandes Antilles se complète ainsi par l'adjonction d'un archipel d'une valeur stratégique considérable. Tous les accès septentrionaux de la Méditerranée Américaine sont aujourd'hui entre les mains de l'oncle Sam, puisque l'*Anegada Passage* est contrôlé par ses ports aussi bien que le détroit de Floride, le *Windward Passage* et le détroit de Mona. De ce côté, Panama est bien protégé, la Méditerranée américaine parfaitement assujettie.

Cette domination de la Méditerranée américaine, réalisée en moins d'un quart de siècle, est caractéristique de la nouvelle politique des Etats-Unis. Elle s'inspire de tous les exemples britanniques, puisque, comme la politique anglaise, elle a eu pour objet et pour résultat la domination d'une mer intérieure. De tous temps, le contrôle des mers intérieures, des Méditerranées, a été une des préoccupations essentielles de la politique anglaise. Dès le Moyen Age, les marins anglais, qui vivaient alors comme aujourd'hui,

d'hui de l'exploitation du Dogger Bank, dominaient la mer du Nord. La bataille de l'Ecluse, en 1340, affirme cette suprématie.

La Méditerranée Nordique, avec ses deux bassins de la Baltique et de la mer du Nord, devient un lac anglais. La Hanse, née à Bruges, s'installe bientôt à Londres et impose à ces mers septentrionales sa suprématie. Grâce aux Shetlands, les flottes britanniques contrôlent l'accès de la Méditerranée nordique vers le Nord; grâce à Calais et à Douvres, elles ferment le *Channel*. Plus loin, en arrière-garde, se dressent les défenses maritimes de Southampton, protégé par l'île de Wight, de Plymouth, que défendent les incomparables marins du Devon, des îles anglo-normandes : Jersey, Guernesey, Sark et Alderney. Au cours des âges, cette prépondérance britannique s'affirme contre les rivalités flamandes, hollandaises, espagnoles et françaises. La Méditerranée nordique doit rester anglaise. Et la Hougue, Copenhague, en 1807, et, tout récemment, Héli-goland, confirment cette préoccupation séculaire.

Pour l'autre Méditerranée européenne, la Méditerranée latine, on sait dans quelle mesure et avec quelle constance les hommes d'Etat britannique se sont appliqué à en dominer les accès et les carrefours principaux. Gibraltar eut, dans cette Méditerranée ensoleillée, un rôle analogue à celui de Calais à l'entrée océanique de la Méditerranée nordique. Et l'on peut voir d'étranges similitudes entre l'importance que les Anglais ont attribuée, avant et après Lord Methuen, au Portugal, proche de Gibraltar, et le souci qu'ils ont marqué à préserver les côtes flamandes de toute influence étrangère. En fait, Calais et Gibraltar avaient un rôle semblable : la division, le dispersement de flottes ennemies. La jonction de deux escadres est impossible, quand les accès

de deux mers sont interdits. Calais interdisait toute alliance française ou espagnole avec des forces nordiques. Gibraltar s'opposait et s'oppose à la réunion des flottes françaises de la Méditerranée et de l'Atlantique, des escadres du Levant et du Ponant.

Dans la domination du monde, le contrôle des détroits et des canaux a une importance aussi capitale que la possession des grandes routes maritimes du globe. Cette politique comporte également l'assujettissement des mers intérieures, des Méditerranées, qui sont les anneaux essentiels de la chaîne dont est entouré l'Univers. C'est ainsi que, maîtres des Méditerranées nordiques et latines, les Britanniques ont acquis le contrôle d'autres mers fermées. Ils dominent la Méditerranée malaise, que constitue la mer de Java, grâce à Penang, à Singapour et aux Etablissements des Détroits. Hong-Kong et Wei-Hci-Wai leur donnent la prépondérance politique et économique sur la Méditerranée asiatique que forment les deux bassins de la mer de Chine.

A la prépondérance mondiale, que la tenace et patiente politique britannique est parvenue ainsi à s'assurer, échappe seule la Méditerranée américaine. Panama marque le premier recul de la politique anglaise. Depuis, l'influence américaine s'est peu à peu substituée à la prépondérance britannique dans ces mers d'Amérique, soumises naguère à la puissance du léopard anglais. Une Méditerranée, déjà, échappe à la suzeraineté mondiale de la Grande-Bretagne. Est-ce un revers définitif? Ou n'est-ce qu'une éclipse momentanée? John Bull résistera-t-il à l'Oncle Sam? Questions troublantes et fatidiques auquel nul ne peut se hasarder de répondre...

Riches de sucre, de tabac et de fruits tropicaux, telles sont donc les Antilles enchanteresses. Baignées par une mer lascive et parfumée, ces îles exotiques connaissent un climat idyllique et une végétation luxuriante. Au cours des siècles, elles ont vécu la plus passionnante des aventures humaines. Pirates et boucaniers, conquistadors et créoles, des gens de toutes nations y ont passé des années de passion et de fièvre, atteints par l'incomparable séduction des tropiques. Et aujourd'hui le divin attrait des terres prédestinées, qui vivent au baiser du soleil, s'exerce à nouveau avec un irrésistible prestige.

Souvent, l'esprit plein de souvenirs et de réminiscences, j'ai rêvé de ces îles en contemplant des cartes vieilles, aux couleurs fanées, aux lavis multicolores, ornées de caravelles, de palmiers et de dauphins, et, emporté dans le sillage des boucaniers, j'ai essayé de retrouver dans l'azur de l'océan le visage profond et mystérieux des Antilles.

Alors, suivant le fil de ma rêverie, j'ai songé à ces cartes célestes où les astrologues de jadis cherchaient notre destin et, unissant les étoiles des constellations, découvraient dans l'azur du ciel des figures et des groupes mythologiques : la Vierge, le Bélier, les Gémeaux. Sur les mappemondes terrestres, les îles d'Amérique étaient comme des étoiles innombrables perdues dans l'émeraude des flots, et les Antilles me sont apparues comme une miraculeuse constellation insulaire.

Poursuivant le cours de mes cogitations, j'ai uni en pensée ces îles multiples par des traits imaginaires et j'ai ainsi dessiné, avec cette guirlande d'îles fleuries et parfumées, qui unit les rivages dorés de la Floride aux bouches de l'Orénoque, une magnifique corne d'abondance. Rappelez-vous la carte des Antilles. La courbe est parfaite, avec, à l'extrême sud, Trinidad, que prolonge, en l'accentuant, l'éparpillement insulaire des petites Antilles. La corne d'abondance s'incurve harmonieusement vers Porto-Rico. Avec Haïti, elle s'épanouit magnifiquement. De toutes parts s'échappent des fruits prodigieux et tentateurs : la Jamaïque, embaumée de pamplemousses, Cuba ensoleillé et le groupe enchanteur des Bahamas avec leurs plages d'or blanc et les panaches frémissants de palmiers agités par la brise.

Tous ces fruits, toutes ces fleurs, les Antilles providentielles les dispersent, au souffle chaud du Gulf Stream, vers la Floride et les Etats-Unis. N'est-ce pas une orientation prédestinée? Les Antilles s'épanouissent vers les Etats Américains, elles s'offrent à l'Oncle Sam. Et l'Oncle Sam, aiguisant ses longues dents, ne dédaigne point les prémices de ce printemps tropical : la constellation insulaire l'attire, comme jadis les astrologues, contemplateurs des cieux, étaient amoureux des étoiles où s'inscrivait le destin des hommes. Est-ce là qu'est inscrit le sort de l'Oncle Sam? Peut-être. Et l'Oncle Sam l'a bien compris, car, non content des quarante-huit Etats qui constituent son vaste patrimoine, non content des quarante-huit étoiles qui anoblissent son drapeau, c'est au ciel des Antilles qu'il s'efforce de décrocher des étoiles nouvelles...

BIBLIOGRAPHIE ¹

LIVRES

I

- RECLUS (E.). — *Nouvelle géographie universelle*, t. XVII, Paris, 1891.
DODSWORTH (F.). — *The book of the West Indies*, London, 1904.
FISKE (A.-K.). — *The West Indies*, New-York, 1899.
FRANCK (H.-A.). — *Roaming through the West Indies*, New-York, 1920.

II

- ASPINALL (A.-E.). — *The British West Indies*, London, 1912.
BULKELEY (C.-T.). — *The Lesser Antilles*, London, 1889.
FROUDE (J.-A.). — *The English in the West Indies*, London, 1888.
VERRILL (A.-H.). — *Isles of spice and palms*, New-York, 1916.
WALKER (H. de R.). — *The West Indies and the Empire*, London, 1901.
SINCKLER (E.-G.). — *The Barbados Handbook*, London, 1912.
— *Trinidad and Tobago Handbook*.
CHAUVELOT (R.). — *Les Antilles françaises* (dans la Vie technique et industrielle, 1922).
— *The Dutch West Indies*, in : *Venezuela, a commercial and industrial handbook*, Washington, 1922 (publié par le Department of Commerce).
CUNDALL (F.). — *Historic Jamaica*, Kingston, 1915.
— *Handbook of Jamaica*.
SHATTUCK (G.-B.). — *The Bahama Islands*, London, 1905.

III

- KINGSLEY (C.). — *Westward Ho!* (innombrables éditions).
RODWAY (J.). — *The West Indies and the Spanish Main*, London, 1896.
ROUMA (G.). — *Les ressources économiques de l'Amérique Latine*, Bruxelles, 1922.

1. Cette bibliographie sommaire ne comprend que les ouvrages essentiels et d'un accès relativement facile; elle ne cite, le plus souvent, que des ouvrages récents. La documentation du présent ouvrage a été, en grande partie, recueillie sur place ou dans des journaux et périodiques que le lecteur peut difficilement se procurer. — L'ordre de la bibliographie suit approximativement l'ordre des chapitres.

- BLASCO IBANEZ. — *La Révolution mexicaine et la dictature militaire*, Paris, 1924.
- OBER (F.-A.). — *Travels in Mexico*, New-York, 1917.
- DILLON (E.-J.). — *Mexico on the verge*, New-York, 1921.
- DOMVILLE-FYFE (C.-W.). — *Guatemala and the States of Central America*, London, 1913.
- PALMER (F.). — *Central America and its problems*, New-York, 1910.
- PERIGNY (M. DE). — *Les cinq Républiques de l'Amérique Centrale*, Paris, 1914.
- MUURO. — *The five Republics of Central America*, New-York 1918.
- GARRARD HARRIS. — *Central America as an export field*, Washington, 1916 (publié par le Department of Commerce).
- CAILLE (A.). — *Le Guatemala et son avenir économique*, Paris, 1914.
- JALHAY (H.-L.). — *La République de Honduras*, Anvers, 1898.
- LEIVA (J.). — *The Republic of El Salvador*, Liverpool, 1913.
- NIEDERLEIN (G.). — *The State of Nicaragua*, Philadelphia, 1898.
- HURTADO (M.-S.). — *Guia de Costa Rica*, San José, 1922.
- BELL (P.-L.). — *Colombia, a commercial and industrial handbook*, Washington, 1921 (publié par le Department of Commerce).
- WILSON (O.). — *South America as an export field*, Washington, 1914 (publié par le Department of Commerce).

IV

- BISHOP (J.-B.). — *The Panama gateway*, New-York, 1915.
- FRANCK (H.-A.). — *Things as they are in Panama*, London, 1913.
- FRASER (J.-F.). — *Panama, l'œuvre gigantesque*, Paris, s. d.
- ROUSSEAU (H.-H.). — *The isthmian Canal*, Washington, 1910.
- VILLEGAS. — *The Republic of Panama*, 1917.

V

- BARGLAY (Sir T.). — *Le président Wilson et la politique étrangère des Etats-Unis*, Paris, 1918.
- COOLIDGE (A.-C.). — *Les Etats-Unis, puissance mondiale*, Paris, 1908.
- LATANE. — *America as a world power*, 1907.
- LATANE. — *The United States and Latin America*, 1920.
- JONES (C.-L.). — *The Caribbean interest of the United States*, 1916.
- VIALATTE (A.). — *Economic imperialism*, New-York, 1923.
- GARRARD HARRIS. — *The West Indies as an export field*, Washington, 1917 (publié par le Department of Commerce).
- ALFONSO (M.-F.). — *Cuba before the World* Habana, 1915.
- ROBINSON (A.-G.). — *Cuba old and new*, New-York, 1915.
- SCOTT (J.-B.). — *Cuba, la America Latina, los Estados Unidos*, Habana, 1916.
- AUBIN (E.). — *En Haïti*, Paris, 1910.
- STODDART (T.-L.). — *The french revolution in San Domingo*, New-York, 1915.
- DESCHAMPS (E.). — *La Republica Dominicana*. 1907.
- MORRIS (R.). — *Our island empire*. Philadelphia. 1899.
- OBER (F.-A.). — *Puerto Rico and its resources*, New-York, 1899.
- *Annual report of the Governor of Porto-Rico*. Washington.

- *The Danish West Indies*, Washington, 1917 (publié par le Department of Commerce).
- SMITH (L.). — *Sugar cane in Saint Croix*, Washington, 1921.
- *Saint Thomas and the Virgin Islands of the U. S. A.*, Saint-Thomas, 1919.

REVUES

Revue de l'Amérique latine ; Current History ; National Geographic Magazine ; Bulletin of the Pan American Union ; Commerce Reports ; World's Work ; Scribner's ; etc...

DOCUMENTS

Du West-Indian Committee (Londres);
De la Pan-American Union (Washington);
Du Department of Commerce (Washington) : Bureau of Foreign and Domestic Commerce.

TABLE DES MATIÈRES

I. — Le destin des Antilles.

	Pages
1. L'Insulinde américaine	1
2. La route des Indes	2
3. Le roman des Antilles	14
4. La Méditerranée américaine	22

II. — La guirlande des Caraïbes.

1. Un microcosme colonial	27
2. La « petite Angleterre »	38
3. Les richesses de Trinidad	46
4. La Reine des Caraïbes	53
5. Curaçao, colonie hollandaise	61
6. A travers la Jamaïque	73
7. Les Bahamas et les Bermudes	88

III. — Le long du « Spanish Main ».

1. Le « Spanish Main »	102
2. Evolutions et révolutions du Mexique	109
3. L'Amérique centrale et les Etats-Unis	121
4. Carthagène de Colombie	128

IV. — Panama.

1. La domination des d'roits	124
2. De Lesseps et Roosevelt	145
3. A travers l'isthme	157
4. Aux extrémités du canal	168
5. Panama indépendant	180
6. Panama et les Etats-Unis	189
7. La défense du canal	196

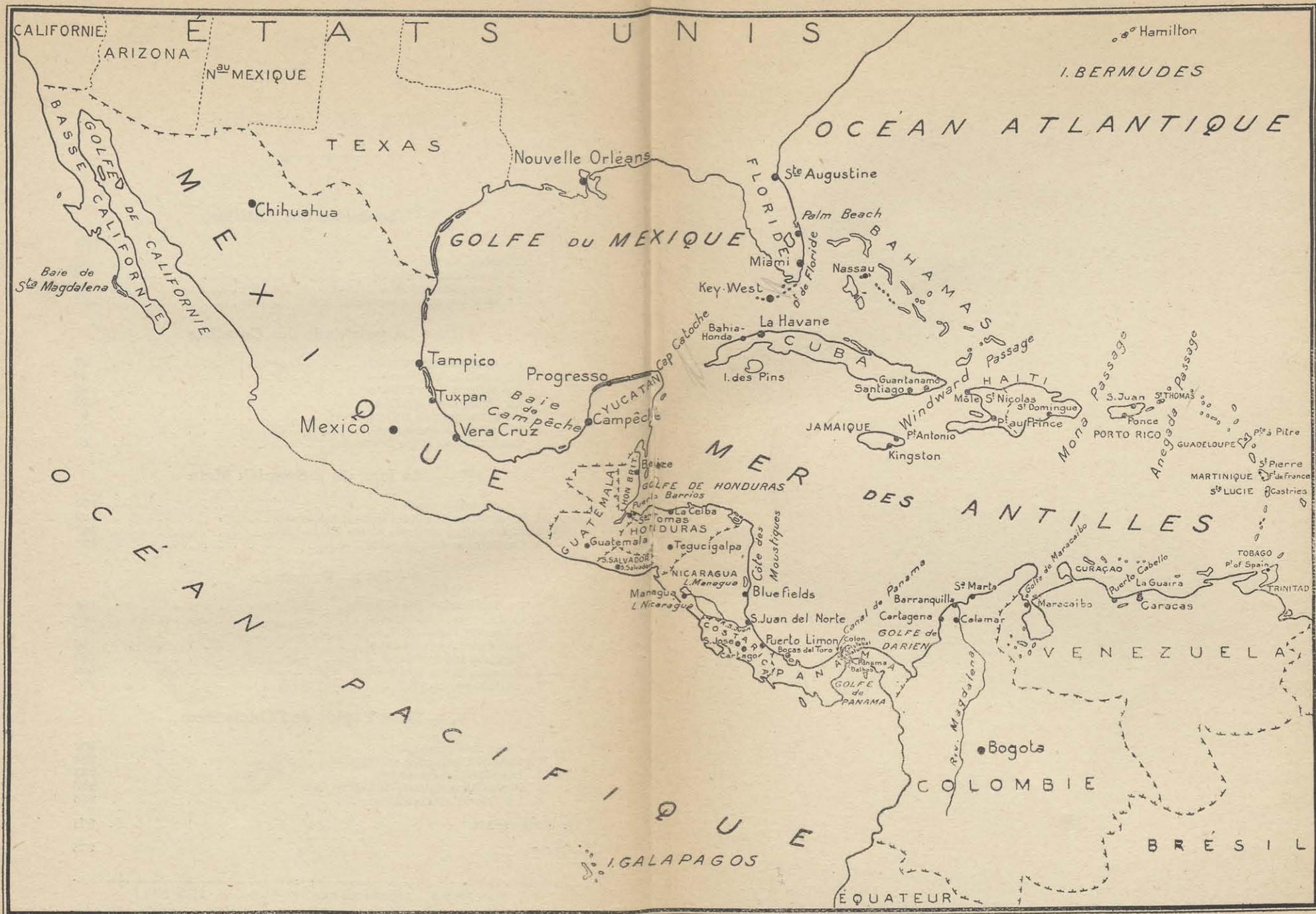
V. — Sous l'égide de l'Oncle Sam.

1. « Pax Americana »	202
2. Cuba et l'influence américaine	224
3. Les républiques nègres	243
4. Porto-Rico, colonie de l'oncle Sam	252
5. Un Gibraltar américain	258

Bibliographie.	271
---------------------------------	-----

Carte.	276
-------------------------	-----





LA MÉDITERRANÉE AMÉRICAINE

PAYOT, 106, Boulevard Saint-Germain, PARIS

COLLECTION D'ÉTUDES, DE DOCUMENTS ET DE TÉMOIGNAGES
POUR SERVIR A L'HISTOIRE DE NOTRE TEMPS

LOUIS ANDRIEUX.

A travers la République 30 fr.

MARGOT ASQUITH.

Autobiographie 24 fr.

A. BOUTARIC, Professeur à la Faculté des Sciences de Dijon.

Marcellin Berthelot (1827-1907) 15 fr.

MADISON GRANT, président de la Zoological Society de New-York.

Le déclin de la Grande Race 30 fr.

GUILLAUME II.

Souvenirs de ma Vie (1859-1888) 30 fr.

WILLIAM JAMES.

Extraits de sa Correspondance 18 fr.

D^r A. F. LEGENDRE, ancien directeur de l'École de Médecine Impériale de Tchentou.

La Civilisation chinoise moderne 24 fr.

KAKUZO OKAKURA.

Les Idéaux de l'Orient 15 fr.

WALTER RATHENAU.

Où va le Monde? 12 fr.

ERNEST SEILLIÈRE, membre de l'Institut.

CHRISTIANISME ET ROMANTISME

Alexandre Vinet, historien de la pensée française 15 fr.

Journal intime de A. Souvorine 16 fr.

LOTHROP STODDARD.

Le nouveau monde de l'Islam 24 fr.

Du même auteur :

Le flot montant des peuples de couleur 24 fr.

Avec 2 cartes hors texte en couleurs

M. A. DE WOLFE HOWE.

La Vie et la Correspondance de Barrett Wendell 60 fr.