

MAURICE RONDET-SAINT

DES ANTILLES
A PANAMA
ET A COSTA-RICA

NOTES ET CROQUIS



PARIS

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS

GRAPHIQUES, MARITIMES ET COLONIALES

184, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VI^e)

—
1931

MANIOC.org

La Médiathèque Caraïbe (Lamécia)

Conseil départemental de la Guadeloupe

MANIOC.org

La Médiathèque Caraïbe (Laméca)

Conseil départemental de la Guadeloupe

300 -

DU MÊME AUTEUR

Voyage de Circum-navigation. Badel, Châteauroux, Editeurs (épuisé).

Intérêts Maritimes français par le Canal de Panama. Badel, Châteauroux, Editeurs (épuisé).

Intérêts français en Amérique latine. Préface de M. M. SAINT-GERMAIN. Payot, Editeur (épuisé).

L'Afrique Equatoriale française. Plon-Nourrit (épuisé).

L'Avenir de la France est sur mer. Préface de M. Paul DOUMER. Plon-Nourrit (épuisé).

Aux confins de l'Europe et de l'Asie. Préface de M. A. LEBON. Plon-Nourrit (épuisé).

En France africaine. Préface de M. le Maréchal LYAUTEY. Plon-Nourrit (épuisé).

Choses de l'Indochine contemporaine. Préface de M. LE MYRE DE VILERS. Plon-Nourrit (épuisé).

Dans notre Empire jaune. Préface de M. E. ETIENNE. Plon-Nourrit (épuisé).

Randonnées transatlantiques. Plon-Nourrit (épuisé).

Randonnées asiatiques. Plon-Nourrit (épuisé).

La Grande Boucle. Préface de M. P. BAUDIN. Plon-Nourrit.

Dans notre Empire noir. Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales.

Un Voyage en A. O. F. Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales.

LAR

L.

9 17 29

RON

MAURICE RONDET-SAINT

PA 09

120

RON

DES ANTILLES
A PANAMA
ET A COSTA-RICA

NOTES ET CROQUIS

PA 09



PA 09

PARIS
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS
GÉOGRAPHIQUES, MARITIMES ET COLONIALES
184, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VI^e)

1931

A LA MARTINIQUE

La France contemporaine a le droit de reprendre pour son compte l'orgueilleux mot de Charles-Quint : « Sur mon empire, le soleil ne se couche jamais ! » Le Français d'aujourd'hui peut parcourir le monde en retrouvant d'un bout à l'autre de la planète nos couleurs à l'abri desquelles se développent notre paix, notre civilisation, notre rayonnement économique. Et de dire, lui aussi, évoquant le « Civis romanus sum ! » des Anciens, d'affirmer la grandeur de son pays et de dire fièrement à son tour, partout où il est : « Je suis citoyen français ! »

C'est que, voyez-vous, pour le comprendre, notre pays, et le mettre à son vrai plan, ce n'est point de l'intérieur de nos frontières qu'il faut le voir et le juger. C'est du dehors, dans l'ensemble de son épanouissement mondial, dans la mesure de ce qu'il représente par rapport aux autres peuples. Ceux, trop nombreux encore chez nous, qui n'ont voulu, ou pu, contempler et juger ainsi notre nation n'ont de son rôle

et de sa mesure qu'une image incomplète : donc, diminuée. Ils sont tels ce châtelain qui, de sa demeure, ne connaîtrait que les aîtres, et ne l'aurait jamais contemplée dans le recul de son cadre.

Pour aborder les choses générales, aujourd'hui, en connaître la doctrine et se pénétrer de leur portée, il faut aller à elles : voyager. Le temps n'est plus où le poète recueillait les suffrages des beaux esprits avec ce mot attendrissant et simplet : « Partir, c'est mourir un peu !... » Partir ? C'est vivre, étudier, rapporter à ses compatriotes les enseignements et le profit de ses observations. Voyager ainsi est servir son pays.

Le *Pellerin-de-Lalouche*, un beau paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique, va nous conduire aux Antilles, notre première escale.

Un départ de paquebot évoque déjà les lointains qui vous attendent. Cette foule qui s'agite dans le brouhaha de l'embarquement, en le vaste et grand hall de la C. G. T., inauguré voici peu, évoque à elle seule un monde : des métropolitains de toutes conditions ; des Sud-Américains ; des gens de couleur, personnages opulents ou modestes travailleurs ; des ecclé-

siastiques et des religieuses ; des soldats coloniaux ; quelques Anglo-Saxons : un tout disparate et caractérisé qui, pour quelques jours, va faire, en réduction, de ce navire, une Cosmopolis empreinte du caractère propre à la partie du globe, but du voyage.

Nous mouillons au Verdon, non loin des gigantesques travaux qui s'y poursuivent en vue de la création d'un grand port d'escale, face à Royan.

La mer est démontée, dehors. Nombre de navires attendent là une accalmie, ou sont venus chercher refuge. Nous appareillons, la nuit venue. En route. Et à Dieu vat ! comme disent les marins. Le lendemain matin, réveil dans un calme surprenant. Un regard par le hublot. Qu'est-ce ? La terre ? Et je reconnais... Royan ! Devant la mer monstrueuse et le danger de talonner sur la barre, où les fonds dépassent la cote des cartes, le commandant a pris la sage résolution de virer. Et nous voici revenus à notre point de départ. Le soir, nouvel essai de sortie, qui réussit, cette fois. C'est le grand départ, le « nez dans la plume ».

Dans le noir, un sifflet strident domine le rugissement de l'ouragan : c'est le pilote, que nous débarquons, et qu'attend un robuste vapeur

du pilotage. Rudes hommes, que ces pilotes, à la mer, par tous les temps... quand on peut les débarquer : ce qui n'est pas toujours. Combien, passagers involontaires, ont fait ainsi un voyage au long-cours ?... Bien payés, au moins ? Très inégalement, suivant les cas et les lieux. Une réforme, simple mesure d'équité, et demeurée depuis trop longtemps en suspens, s'imposerait vis-à-vis de toute une catégorie de ces bons serviteurs.

Le nez dans la plume ? Ah ! on y est, et bien, cette fois. Encore que moins hautes que celles jadis vues dans le Pacifique Nord, entre le Japon et le Canada où, pendant vingt-deux jours, nous fûmes dans des montagnes d'eau de 16 à 18 mètres, avec 3 ou 400 mètres d'amplitude, les lames sont monstrueuses, déchaînées. Leur crête s'envole en poussière blanche, chassée par un vent furieux. Des paquets embarquent par les écubiers, inondant l'avant. Certains pénètrent dans les chaufferies par les manches à air. Jusqu'au couloir des premières qui, par un grand hublot entrebâillé un instant, se transforme séance tenante en ruisselet. Le commandant Hervé, un rude marin doublé d'un charmant homme, reçoit, lui aussi dans son appartement, situé au faite du château,

la visite d'un paquet. Le grand jeu, quoi. Et les sans-fils de se succéder, annonçant de toutes parts des événements de mer. Quelques S. O. S. : « Au Secours ! » nous parviennent de la Manche et de la côte bretonne. Un autre sans-fil, du *Brazza*, des Chargeurs Réunis, qui, des eaux portugaises, nous apporte le salut et les vœux de l'excellent commandant Carriou, avec qui nous fûmes, l'an dernier, en A. O. F., et de quelques amis, à son bord.

*
* *

Notre regretté ami, l'éminent président Dal Piaz, a dit, dans un discours prononcé lors d'une manifestation de la L. M. C. à la Sorbonne : « De tous les compartiments de l'activité humaine, il n'en est pas qui se soit dans une plus large mesure transformé par l'effet des applications de la science, que la marine, en ce dernier quart de siècle. »

Enonciation combien juste. Je revoyais, il y a quelques années à Singapore la *Seyne*, des Messageries Maritimes, alors affectée à l'annexe Singapore-Java. Et je me remémorais un voyage effectué dans ma belle jeunesse à bord de ce vénérable bateau de quelque 3.000 tonnes,

alors courrier « de luxe » sur la ligne Marseille-Alexandrie. la *Seyne*, pourvue d'une mâture à phares carrés, s'aidait de la voile par brise favorable. Incrustés dans les cloisons, des globes à bougies éclairaient — éclairaient?... — en même temps les couloirs et les cabines. Des indigènes tirant sur les pankas, sorte d'énormes éventails fixés au plafond, faisaient office de ventilateurs. Pas une salle de bains. Comme nourriture, des conserves. Comme distractions : ses propres réflexions. Et le tout à l'avenant.

De nos jours, c'est-à-dire en quelques lustres, un « liner » neuf résume en ses flancs toutes les merveilles du progrès moderne : en passe de disparaître, le dur métier des chaufferies : le charbon pulvérisé, la chauffe automatique au mazout, ou le moteur, remplacent rapidement la houille. L'électricité règne partout en maîtresse et fait du navire un palais de lumière, ou met sa force au service de tout, depuis l'ascenseur jusqu'aux appareils de manœuvre. Le « frigo » assure, des semaines, voire des mois durant, tous les vivres aussi frais que s'ils arrivaient du marché. Sur les plus récents leviathans de la mer, la barre automatique guide rigoureusement le navire vers sa destination, sans le secours du timonier, tandis que la sonde

électrique permet au commandant de connaître en permanence sur quelles profondeurs il navigue. Tout paquebot de quelque importance a son orchestre, ou son puissant phonographe qu'une ingénieuse disposition permet de répartir par postes répéteurs dans les différentes parties du navire. Et, le plus souvent, maintenant, son cinéma. Il existe même des courses de chevaux... de bois ! Occasion de jouer gros ; progrès tout relatif, celui-là. Les salles de bains ne dépareraient pas la demeure la plus cossue. Les tonnages ont suivi le progrès : les bateaux de 25, 30.000 tonnes sont aujourd'hui courants : comme les cargos de 12 à 15.000 tonnes.

En les temps modernes, on peut dire que si les Pasteur, les Edison ont été les grands bienfaiteurs de l'humanité, les Branly, les Marconi ne leur cèdent en rien. Car la sans-fil, c'est, en navigation, la disparition de cette redoutable chose qu'était l'isolement du marin, sitôt le port quitté. De nos jours, en quelque point des océans que navigue un navire, il peut donner de ses nouvelles, en recevoir, demander assistance, savoir à tout instant ce qui se passe dans le monde entier, communiquer avec les autres bateaux et, chaque matin, distribuer à ses passagers, quand il est une

grande unité, les derniers télégrammes du monde entier, en un journal imprimé à bord. Et déjà, le téléphone sans fil devient courant !...

N'est-ce pas admirable ? Et Dal Piaz n'avait-il pas raison de dire que la marine — celle de guerre aussi bien — est ce qui, à notre époque, concrétise le mieux le progrès moderne sous toutes ses formes ?

La navigation continue de se heurter à un redoutable ennemi : le mal de mer. L'augmentation des tonnages est encore ce qu'on a trouvé de mieux à lui opposer. Non pas qu'on n'ait point tenté de le vaincre scientifiquement : il y a quelques années, un groupe de grandes firmes d'armement mit à la disposition de la L. M. C. un fonds destiné à rechercher les causes du mal, et son remède. La Ligue chargea le professeur Pozerski, de l'Institut Pasteur, de procéder à ces recherches. Elles durèrent un an et aboutirent à des conclusions alors publiées dans *Mer et Colonies*. Le siège du mal fut déterminé, et défini le remède : l'atropine, d'ailleurs base de la plupart des drogues vendues contre la si redoutée indisposition. Seulement, l'atropine a un défaut : c'est d'être un poison. Elle ne peut donc être absorbée à petites doses que pour une courte traversée de quel-

ques heures. Et le problème demeure entier.

Il est redoutable : non en soi, mais par ses répercussions. Combien de gens qui considéreraient la croisière comme un des plus attachants objectifs que puisse se proposer quiconque est à même de le faire, reculent devant la crainte de ce mal qui, lui aussi, « répand la terreur ? »... Crainte combien exagérée, au surplus, quand on considère que, à la mer, les tempêtes sont non moins l'exception qu'à terre. Puis, avec la taille des navires actuels, il faut qu'un temps soit tout à fait démonté — comme celui que nous venons d'éprouver, — pour qu'un grand paquebot soit à l'ouvrage contre la lame.

J'ai entendu, à ce propos, soutenir une thèse assez osée, mais qui vaut d'être citée : certains estiment que le mal de mer serait dû aux émanations d'iode et de brome que comporte l'atmosphère marine et qui exercerait sur certains tempéraments une influence nocive.

Théorie bien incertaine du fait que la plupart des « navigants » sont indisposés quand la mer est forte et cessent de l'être quand elle est calme. Ce à quoi les partisans de cette thèse ripostent que ces émanations sont fonction de l'agitation des flots.

Ce dire cité pour mémoire.

Constatation un peu humiliante : il semblerait que cette aversion pour la mer soit plutôt le propre des Français à l'encontre de ces milliers d'Américains, d'Anglais, d'Allemands, de Scandinaves dont l'afflux alimente chaque année le formidable mouvement du tourisme maritime mondial : ici encore, un rude effort de propagande reste à accomplir chez nous sous ce rapport. Il a, convient-il, été déjà entrepris par la L. M. C., et a porté ses fruits : témoin quelques initiatives de ce genre, inaugurées ces années dernières, chez nous ; et couronnées de succès. Résultats de début ? Certes. Assez encourageants toutefois pour qu'ils soient inlassablement poursuivis. Comme doit l'être, de la part de l'armement, la campagne contre le puéril préjugé de tant des nôtres touchant le fait de naviguer, par crainte du mal de mer. Les travaux du professeur Pozerski ont posé les jalons de la lutte à entreprendre contre ce terrible ennemi de la marine. Il y aurait un intérêt majeur à ce que cet effort collectif soit repris et vigoureusement poussé jusqu'à la solution, si possible.

*
* *

A une table du bar, nous sommes là quelques-

uns : un chef de service des douanes, jadis connu au Maroc, que nous évoquons. Le commandant qui, voici peu de temps, faisait la ligne Havre-Gdynia. Et nous voici parlant de la Pologne, où nous fûmes, nous-mêmes par mer, il y a quelques années. Il y a là, encore, un ministre de Chine en Amérique, personnalité formée à l'européenne, et qui fréquenta longtemps nos grandes écoles. Tout naturellement, la conversation dérive sur la Chine, et les vieux souvenirs rapportés de là-bas, au cours de divers voyages. Un autre nous entretient des mondes nouveaux, vers lesquels nous voguons. Et les propos, passionnants d'intérêt, de porter successivement et tout naturellement sur des points si divers du globe, comme, au Cercle, on parle du dernier potin, du récent beau crime ou de la victoire d'un outsider.

La vie de bord, et ses horizons illimités. Son suprême attrait, aussi : si grand que, quand il vous a pris, le reste apparaît tout petit !...

A la tempête, enfin franchie après cinq jours de lutte du brave *Pellerin-de-Lalouche*, contre les lames monstrueuses, et au cours de laquelle le commandant a dû, par instants, abaisser la vitesse à sept nœuds, parfois moins encore, voici le grand large, apaisé, sous ses moutons

de belle brise. Chacun a repris son entrain, tandis que, de jour en jour, se ressent mieux l'approche des tropiques. Nous faisons, non point du franc Nord-Sud, mais de l'Est-Sud-Ouest. Et cependant, en quelques jours les vêtements coloniaux ont succédé aux lourds lainages de nos hivers d'Europe. Le Créateur nous a, en vérité, attribué une des plus modestes planètes de sa vaste collection.

*
* *

Une terre, petite, escarpée et nue nous annonce que l'Atlantique est franchi : la Désirade, sentinelle avancée de nos Antilles, dont elle marque l'atterrissage. Comment se fait-il qu'aucun feu, aussi modeste soit-il, n'en signale l'approche ? Ce lieu a, de ce fait, déjà vu des sinistres. Si les choses restent en l'état, il sera un jour le théâtre d'une catastrophe. Attendra-t-on cela, comme pour éclairer la côte entre Pointe-à-Pitre et Basse-Terre, où pas un feu, là non plus, n'existe ?

*
* *

Une rapide escale à la Guadeloupe, que nous touchons, avant d'y revenir, dans peu de temps,

de la Martinique où notre séjour va se trouver singulièrement abrégé par le gros retard que nous a infligé la tempête, au départ de France, et l'obligation où nous sommes de respecter les correspondances compliquées de notre itinéraire. Et bientôt voici, revue après plus de trois lustres, notre vieille, capricieuse et si prenante colonie antillaise.

Changée ? Non : la même exactement que jadis. Avec les très nombreuses autos en plus, cependant.

Sitôt quitté notre paquebot, nos aimables compagnons de traversée, dont le si sympathique et si allant général Girod, héros de la guerre aérienne, ancien député et président de la commission de l'Armée, et serré la main de l'excellent commandant Hervé, nous voici à terre, entourés d'amis, déjà. La cordialité d'accueil est une des caractéristiques de la vie coloniale.

Nous revoyons, tels quels, la darse, servant de quai d'embarquement en même temps que de point de charbonnage. Vieille et saumâtre connaissance, au surplus, que ce lieu où nous retint cinq semaines, à notre retour du Pérou et de Panama, en août 1914, la division de puissants et rapides croiseurs du type *Dresden*,

embusqués comme par hasard dans ces eaux quelque temps avant le conflit, et à laquelle notre *Condé*, un autre petit vieil aviso et deux unités anglaises du même ordre n'eussent offert qu'une bien précaire résistance.

Un beau jour, nous filâmes, eûmes la chance de « passer par mailles », et de regagner la France sans autre encombre : sur le moment, car, par la suite...

Tels quels aussi, le chargement de charbon par tout un essaim de femmes piaillant ; l'installation de la C. G. T., grouillante de monde ; sur la gauche, l'ancien petit arsenal herbu et quiet. On va, dit-on, reprendre ici le vieil et périmé programme des Points d'Appui de la Flotte. Que « s'appuiera-t-il » ? De temps en temps quelque modeste stationnaire, dans le genre de l'*Antarès*, vu l'autre jour, en passant à Pointe-à-Pitre ; ou, de-ci, de-là, à intervalles éloignés, une grande unité de passage ?

Une flotte ? Nul n'y songe ? Alors, le « petit vieil arsenal herbu et quiet » semblait bien suffire à la tâche, et ne coûtait guère, ni ne demandait le gros personnel à demeure qu'il lui faudrait pour jouer à de longs intervalles un rôle de véritable Point d'Appui. Va-t-on

renouveler cette erreur, déjà condamnée par une précédente expérience ?

Après seize années, nous retrouvons telle qu'elle encore l'avenue, fâcheux accès menant à la ville, avec sa longue rangée de cases sordides, inquiétantes, que borde un égout en plein air. Certains pays se parent pour se présenter en beauté et atténuer les faiblesses du second plan. A la Martinique, il semble que ce soit le contraire et que, par modestie, ce joyau de la nature qu'elle est en sa variété, sa richesse et son charme, cherche à ménager les transitions au visiteur en se présentant d'abord à lui sous un si humble, si défavorable aspect. Seulement, voilà : du chapelet incessant d'étrangers qui passent ici, soit en cours d'escale, soit amenés par les quelque douze grands navires étrangers de croisières touristiques qui, annuellement, touchent Fort-de-France et débarquent chacun trois ou quatre cents touristes, combien en est-il, parmi ceux-là, qui de la Martinique, n'auront vu que cet aspect-là et quitteront notre colonie en allant colporter dans le monde des comparaisons désobligeantes ? Ceci n'a, au surplus, pas échappé aux pouvoirs publics locaux et, me disait le très aimable et très distingué M. Sévère, maire de Fort-de-France,

un vaste projet de remaniement urbaniste de la ville est en instance et doit être l'objet d'une prochaine réalisation.

Fort-de-France possède une beauté : sa Savane, nom donné à la vaste esplanade, plantée de superbes palmiers, ornée en son centre d'une statue de l'impératrice Joséphine, et située dans un cadre qui, plus connu, serait célèbre dans le monde entier.

Le site, en bordure de l'admirable baie, d'un côté, et du large, de l'autre, se complète d'un promontoire que couronne une vieille et pittoresque forteresse, aujourd'hui déclassée. Il a été question de la transformer en square. L'administration militaire a refusé, sous le prétexte que ce fort sert de dépôt de munitions : *... la ville soit aux premières places, si ça sautait ?...*

Un souvenir, à ce propos : pendant la guerre, le croiseur *Amiral-Aube*, alors en ces parages, reçut l'ordre d'envoyer d'urgence en France ses gros canons et leur approvisionnement en projectiles. Le tout fut chargé sur un cargo affrété à cet effet, et... que l'*Amiral-Aube* eut pour instructions d'escorter : si bien qu'on assista à ce spectacle d'un croiseur sans canons convoyant un cargo dont les cales étaient pleines

d'artillerie ! Cela vaut l'histoire du *Goeland*, vieux stationnaire à roues longtemps mouillé à Dakar. Un jour arriva l'ordre d'expédier d'urgence à Cherbourg le rafiôt devant l'urgence du changement de ses chaudières. Ce après quoi, le *Goeland* fut livré aux Domaines pour être vendu à la ferraille. Et depuis, c'est un bateau citerne, le *Marigot*, qui enregistre les embarquements du monde maritime de là-bas. Tout est bien qui finit bien.

*
* *

Sauf un bel hôtel du Gouvernement qui, placé un peu plus loin eût fort bien fait dans l'ensemble de la Savane. Fort-de-France demeure le type de la vieille ville coloniale française, avec ses maisons basses, ses rues à angle droit bordées de ruisseaux profonds : le tout dans une note de certain laisser-aller. Et c'est pourquoi, dans les tracts de propagande touristique — bilingues, soit dit incidemment — qu'il sera bon d'établir à l'intention des touristes de ces croisières étrangères dont je parlais tout à l'heure, il serait nécessaire d'insister sur le caractère même de « vieille cité coloniale », qui est sa marque. Les étrangers comprendront mieux : tel, à la

Nouvelle-Orléans, cet Américain qui, me montrant la belle mais modeste capitale de notre Louisiane, puis l'orgueilleuse nouvelle métropole de luxe, des larges avenues bien décorées et des buildings, me disait en me désignant successivement l'une et l'autre : « Ville française », avec une moue. « Ville américaine !... » avec fierté. Il oubliait qu'à l'époque où nous avons déjà créé la Nouvelle-Orléans, somptueuse cité pour son temps, ses ancêtres, à lui, s'abritaient sous des cases en bois.

Morale : ne négligeons jamais, en rien, le point de vue d'autrui, avant le nôtre.

Fort-de-France comporte un élément nouveau : ce bien joli quartier tout neuf, s'étaguant vers Didier et où de superbes villas entourées de beaux parcs, forment un ensemble qui, dans un site magnifique, splendeur des yeux dans cet admirable pays, égale ce que les grandes cités coloniales étrangères, si vantées, peuvent montrer de mieux.

C'est là, tout en haut, que se trouve la villa du gouverneur, et que nous sommes reçus par le si aimable gouverneur P.-I. Cantau, en l'absence de notre ami, M. le gouverneur Gerbinis, et sous les auspices de qui nous sommes accueillis avec cette cordialité, cette bonne

grâce souriante, cette largesse que seuls connaissent ceux qui ont fréquenté, sur leur terrain, nos compatriotes coloniaux, j'y insiste à dessein.

Leur terrain ? Le monde... La conversation tombe sur ces gouverneurs Gourbeil, Poulet, le très regretté Guy, qui, tous, gouvernèrent aux Antilles ; ce dernier, de qui je fus l'hôte en Guinée. Et Gourbeil fut notre amphitryon, jadis, à Saïgon. Nous nous sommes rencontrés, dans le temps, en A. O. F. avec le colonel Fauché, qui est ici, parmi nous. D'autres convives sont, eux aussi, des Africains. « La plus grande France » est autour de cette table...

Un respecté ami, retrouvé ici encore, avec combien de joie et de gratitude : Mgr Bouyer, le vénérable évêque de Fort-de-France, qui, en 1914, nous recueillit. Déjà seize ans... et les jeunes gens de vingt-cinq ans, alors des enfants, considèrent ces événements comme se confondant avec les croisades, les guerres de Louis XIV et celles du Premier Empire, voire l'année terrible de 1870-1871 : combien vite les générations s'ignorent et cessent de se comprendre !

« Les mariages, me dit Mgr Bouyer, se font généralement ici vers 15 ou 18 heures. » Voilà une coutume que les métropolitains devraient

bien emprunter aux Antillais. C'en serait fini de ces insupportables cérémonies nuptiales de midi, où le cortège arrive en retard et où un abbé, ami de la famille, se croit obligé de répéter à l'intention des conjoints une harangue entendue mille fois ; où, aussi, le défilé dure une heure et plus, reportant la délivrance de l'assistance aux environs de 14 heures, et souvent davantage, sans que les congratulants aient pu déjeuner avant, ni après. Par quelle puérole observation de préjugés périmés les gens qui s'unissent éprouvent-ils le besoin de convoquer à leurs perspectives de satisfactions intimes le ban et l'arrière-ban de leurs relations connues et inconnues ?

Au surplus, la même observation s'applique aux enterrements. Ici aussi, l'heure habituelle de midi est un défi à la discrétion envers autrui. Et puis encore, ou les gens perdent un proche aimé et, l'étalage de leur douleur devant une majorité d'indifférents, le plus souvent venus en service commandé, n'ajoute rien à l'événement. Ou ils conduisent à Monte-à-regret — nom de la rue qui mène au cimetière dans une grande ville de province — un parent à héritage rappelé enfin à lui par le Créateur compatissant. Et alors les simagrées contristées pour

la galerie sont matière à sourire, pour cette même galerie indifférente ou sceptique.

Quand donc comprendra-t-on que les choses et les sentiments de famille demandent le huis-clos entre proches parents et intimes ? Tout y gagnerait : et les convenances ; et l'élévation des sentiments ; et le choquant d'une sorte de publicité parfaitement déplacée ; et, ce qui n'est pas négligeable, une certaine discrétion vis-à-vis des tiers. Témoin ce fait parfaitement authentique, qui me revient :

Des gens connus mariaient une fille. On avait recouru, pour la circonstance, aux offices d'un prélat étranger au diocèse. Le vénérable ecclésiastique se crut obligé de sortir le discours classique :

« Vous, Monsieur, vous apporterez à celle qui vous est confiée la protection qui... que..., etc.

« Vous, Madame, vous suivrez dans la vie le noble exemple que vous a donné votre sainte mère... »

On avait oublié de prévenir le prédicant que la « sainte mère » avait jadis plaqué le domicile conjugal pour « vivre sa vie », suivant la formule aujourd'hui consacrée.

Comme c'était un très grand mariage, que l'assistance était fort nombreuse, l'histoire fit,

à l'époque, le tour de Paris. Tandis que, dans la stricte intimité, elle n'eût pas eu d'autre portée.

Jadis, voici seulement une vingtaine d'années, en nos Antilles, une cérémonie religieuse était un bien gracieux spectacle, par l'assaut de jolis costumes : marmottes éclatantes ; amples jupes ; riches foulards ; beaux bijoux de filigrane d'or, qu'arboraient les belles créoles. Fini tout cela, ici encore. Comme partout. Les chapeaux-cloches, les robes-chemises et les jupes courtes ont relégué dans les armoires des grand' mères ces jolis souvenirs du passé.

Encore quelques années, au train dont va ce mouvement, et un universel décrochez-moi-ça, uniforme et hideux, aura enlevé à toutes les races qui peuplent le monde, ce qui leur restait de cachet original. Ici encore, rançon du progrès ? Tant pis pour celle-là.

Heureusement, le progrès a ses avantages. Et quels ! Le bien-être et la richesse d'abord. On ne peut pas dire qu'en ces pays chauds et en dehors des opulentes demeures vues à Didier, le bien-être soit l'objet d'une recherche spéciale : les demeures sont le plus souvent légères et sans luxe. Le bois et la tôle ondulée dominant. La douceur du climat permet à la

masse des vêtements souvent sommaires, notamment chez les enfants qui, littéralement, pululent. Mais les grosses fortunes, certaines énormes, sont nombreuses. Et, fait plus démonstratif que tout, le budget de la colonie qui, avant 1914, était de quelque 4 millions, en aligne aujourd'hui 85. Si donc, dans ces conditions, les aménagements publics n'ont pas progressé davantage en nos Antilles, pas plus en Martinique qu'en Guadeloupe, où le budget dépasse 40 millions, c'est qu'il y a une cause ou plutôt des causes. Ces causes, nous chercherons à les dégager par la suite après que nous aurons pu embrasser d'un coup d'œil l'ensemble de notre situation antillaise. Il semble, en effet, au premier abord, paradoxal de constater que notre pays a aménagé dans la mesure que l'on sait le Maroc en quinze ans, Madagascar, l'A. O. F., l'Indochine, la Tunisie en quelques lustres — sans parler de l'Algérie, prolongement transméditerranéen de la France — et que, en un évident contraste, nous en soyons restés par tant de côtés, au point initial dans nos possessions de l'archipel américain desquelles certains malveillants commentaires étrangers, mal avertis de ce que nous avons accompli partout ailleurs dans le monde,

avancent qu'elles sont la manifeste démonstration de notre incapacité coloniale. Affirmation intrinsèquement inexacte, au demeurant : quand, en effet, deux petites colonies insulaires, réunissant une population de quelque 450.000 âmes arrivent à accuser un mouvement extérieur annuel de plusieurs centaines de millions, bientôt un milliard, on peut dire qu'elles font preuve d'une intensité de production, d'une vitalité économique que plus d'un pays, parmi les plus civilisés, pourrait leur envier. Et cela, c'est plus que tout, la raison d'être, l'honneur aussi, de la colonisation. Le reste, sans être négligeable, certes, ne vient qu'au second plan.

On ne sait pas, ou l'on ne se rappelle pas assez, en France et ailleurs, que la Martinique est le pays qui a peut-être donné au monde le plus noble exemple qu'on ait jamais enregistré, de stoïcisme civique, de courage, de confiance en soi et de foi dans l'avenir : voilà une colonie qui, en deux minutes — deux minutes ! — a été décapitée de son élite ; qui a vu anéantir sa capitale, rasée de fond en comble par un des plus effroyables cataclysmes qu'ait enregistré le monde, et dont pas un des quelque 40.000 habitants qu'elle renfermait n'a survécu : pas un ! En deux minutes, il n'est resté de son bel

et riche chef-lieu Saint-Pierre qu'un désert, un amoncellement de cadavres calcinés, des vestiges, où les métaux, les verreries, tout avait instantanément fondu...

Ceci s'est passé le 8 mai 1902. Et ce fut l'œuvre de la Montagne Pelée, haute colline plutôt que montagne, à l'aspect débonnaire, flanquée à mi-hauteur d'un lac qui était, de temps immémorial, un but d'excursions.

La Martinique perdait ainsi d'un seul coup l'élite de sa population, concentrée à Saint-Pierre, et les trois cinquièmes de sa population blanche. Combien de pays, devant un semblable désastre, se fussent relevés ? Elle l'a fait cependant, donnant ainsi un des plus beaux exemples qui soient de la vitalité française. Et Fort-de-France, aujourd'hui peuplée de 40.000 habitants, a hautement repris le sceptre de la métropole antillaise. Mais, dit-on seulement cela aux étrangers qui viennent ici ? Regrettable, inopportune discrétion. Et voici que, lors de notre venue, la redoutable petite Montagne Pelée est redevenue menaçante en conjonction, une fois de plus, avec le régime volcanique du Centre-Amérique. Seulement, aujourd'hui, instruit par une dure expérience, on s'est méfié. Très sagement, sans souci des critiques et de l'acuité

qu'elles revêtiraient si, par la suite, il n'arrivait rien, le gouverneur P.-I. Cantau a fait évacuer toute la région limitrophe du volcan. Le savant professeur Arsандаux, de Paris, a été envoyé l'assister de ses conseils : encore que, déclare trop modestement le professeur, au fur et à mesure que l'on étudie ces phénomènes, le plus clair que l'on en constate est... qu'on n'y comprend rien. Ce qui l'a, non sans raison, incité, il le proclame, à éloigner par un abord plutôt sévère, la foule des questionneurs importuns. Dame ! Mettez-vous à sa place...

Durant notre séjour, la Montagne Pelée veut bien se tenir à peu près tranquille encore, que, quelques jours avant notre arrivée, elle ait projeté vers le ciel une colonne dont on a évalué la hauteur à quelque 7.000 mètres ! Et, quand nous visitons Montmartre, la basilique qui, du haut d'un piton éloigné, domine Fort-de-France, le curé nous montre les pulvérencences calcinées recouvrant encore le sol...

Partout, en quelque partie du monde que l'on se trouve, on constate combien la nature se plaît aux contrastes. Cette île est un pays de rêve : le climat est doux ; presque tempéré. Dans les parties basses, les champs de cannes à perte de vue représentent une richesse immense.

La route du col du Carbet est une splendeur de la nature que n'oublie plus qui l'a vue. La végétation, sous ce climat humide et chaud, est paradoxale d'ampleur. Sur les arbres, les plus rares orchidées s'étalent. La route qui, soit dit incidemment, résiste mal à l'intensité du trafic automobile, se déroule entre deux haies de plantes, de luxe chez nous, brousse ici ; et parmi lesquelles la fougère géante est reine. De l'eau partout, en torrent, en cascade. Il semblerait que la végétation se batte, pressée dans la défense de sa place au soleil. Le ciel est radieux. Le sol est généreux. Individuellement, les gens d'une charmante amabilité ; un éden, nous dis-je. Mais, sur cet éden, la nature a suspendu l'épée de Damoclès de la Montagne Pelée. Et les hommes ont gâché en partie la vie en ces lieux avec la Politique, par un P majuscule : cette politique « insulaire », que l'on retrouve ailleurs et qui, aux questions de principe, aux choses d'ordre général substitue en tout, ici, les irritantes et souvent odieuses questions de personnes, combien compliquées des susceptibilités de couleur. Si bien que, parfois, l'éden comporte des relents d'enfer... et le crépitement des revolvers : le gouverneur Richard en sut quelque chose.

Rien de parfait en ce monde, nulle part !

EN GUADELOUPE

Le *Guadeloupe*, de la C. G. T., nous conduit en quelques heures en Guadeloupe. Nous dépassons Saint-Pierre, évacuée, ai-je dit, et où 4.000 habitants étaient venus, en dépit des effrayants souvenirs d'un passé si récent, se réinstaller. Nous longeons la côte à distance respectueuse, mais assez faible pour contempler d'aussi près que possible l'éruption. Ainsi vue, celle-ci ne donne qu'une idée relative de ce qu'elle peut receler de redoutables phénomènes. Du faite du volcan dévale une coulée blanche émettant des vapeurs, et au contact de laquelle la mer bouillonne avec violence. Si l'on ne savait ce dont la montagne est capable, le spectacle serait quelconque, et l'on ne comprendrait pas que la terre entière soit tenue jour par jour au courant de l'éruption. Il l'est moins quand on se représente que si, du volcan, était projetée une de ces monstrueuses éjections de vapeurs mortelles, à d'in vraisemblables températures, comme il lui advint déjà, et que le

vent rabatte cela sur le pays, le désastre serait une fois de plus effroyable.

Mieux vaut n'y point penser, tout en s'en gardant au mieux.

Le lendemain, au petit jour, voici Pointe-à-Pitre, la capitale commerciale de la Guadeloupe, à la jonction des deux parties très distinctes qui constituent l'île, séparées par un petit bras de mer étroit — cours d'eau plutôt que bras de mer, que l'on appelle la Rivière Salée — et en font un très exceptionnel, sinon unique exemple de constitution naturelle : la partie Est, plate et couverte de plantations de cannes ; la partie Ouest, bien cultivée, elle aussi dans sa région basse, mais occupée en très majeure partie par un massif montagneux, boisé, et dont le point culminant est le volcan de la Soufrière.

* * *

Sitôt embarqué le pilote, arrivé dans un archaïque canot à rames, copieusement lesté de grosses pierres et, évocation d'un vieux passé que l'on ne retrouve plus que rarement, le *Guadeloupe* s'engage dans le long chenal qui, du large, conduit au fond de la rade. Le balisage

est abondant, mais le chenal, d'une étroitesse et d'une sinuosité à rendre acrobatique la navigation, là-dedans, d'un grand navire. Une rectification s'impose là.

Pavillon de la L. M. C. en tête de mât comme il en sera partout au cours de cette croisière, par une marque de bienveillante collaboration de la C. G. T à notre action, le *Guadeloupe* mouille, non à quai, comme à Fort-de-France, mais assez près de terre.

Un peu plus loin, un gros vapeur à l'allure débonnaire est en chargement au quai de la Transatlantique, à quelque distance de l'avisio *Antarès*, en croisière dans ces régions : le *La Martinière*. Ce nom ne vous dit rien ? C'est cependant celui d'un bateau spécialisé dans un trafic unique en son genre. Le *La Martinière* est le navire chargé de conduire périodiquement en Guyane la fâcheuse cargaison des forçats et des relégués. Il arrive de là-bas et, en route, ses « aménagements spéciaux » démontés, il prend du fret pour la France.

Détail caractéristique que nous donnera le commandant, type de bon et cordial marin : sur cent condamnés, on ne compte guère, en moyenne, plus d'un quart de métropolitains français. Les trois autres sont des étrangers

ou des exotiques. Ceci n'en dit-il pas plus long sur certain côté de notre société contemporaine que toutes les considérations des sociologues ?

Nous trouvons en M. Dormoy, charmant et obligeant cicerone, comme le fut, à Fort-de-France, son si aimable collègue M. Jusselin, un concours sans lequel je me demande comment nous nous serions tirés d'affaire ici, quelque entraînement que nous ayons des randonnées lointaines. Un remorqueur de la Compagnie nous conduit à terre, où nous attend une bonne auto française avec, au volant, un des as du lieu, nous assure-t-on, en ce pays où devraient venir faire leur apprentissage tous les aspirants-as du monde entier, comme vous le verrez par la suite.

Auto française, dis-je. En effet, ici comme à la Martinique, la plupart des autos sont de marque américaine. Or, rien qu'à la Guadeloupe, tant voitures que camions, on en compte 1.700 ou 1.800. Cet essor s'explique par le fait que les deux colonies sont demeurées dépourvues de tout réseau ferré. Quand est apparu l'automobilisme, celui-ci a aussitôt répondu à un besoin général et s'est développé en conséquence.

Pourquoi américaines ? Je m'en suis enquis, et voici la réponse qui m'a été faite : pendant la guerre, ce furent les Etats-Unis qui pourvurent pour une part majeure, sinon intégrale, aux besoins extérieurs de nos Antilles. Des relations maritimes régulières, auxquelles on n'eût jamais songé auparavant, s'établirent. Elles se sont poursuivies depuis. Et comme, en vertu du principe majeur demeuré trop méconnu de notre monde des affaires pour son plus grand préjudice « la marchandise suit le pavillon », le mouvement commercial a suivi la bannière étoilée, à commencer par les autos. C'est seulement depuis peu de temps que nos marques commencent à prendre une place sur ce marché, non négligeable, puisque, entre les deux colonies, il représente un total de quelque 4.000 unités, en progression. De même, les farines et maints autres produits essentiels, jadis fournis par la métropole ont, pour cette même raison, continué à venir d'Amérique.

Poursuivant leur politique d'affaires, les Américains tourneraient maintenant leur effort vers la canalisation du trafic passager vers l'Europe par New-York. Ils ont établi dans les Antilles une ligne régulière calculée pour que le délai de traversées, grandes et petites, par cette voie

soit aussi rapide que la communication directe sur l'Europe, et pas plus coûteuse. Un court séjour de quelques heures, prévu à New-York, permet ainsi aux Antillais de toutes nationalités de contempler les écrasants buildings, le mouvement formidable, la masse et la puissance de la monstrueuse cité et d'avoir ainsi un élément de comparaison quand ils vont ailleurs. Publicité platonique ? Non. Pratique. Exemple de méthode aussi ; et que quiconque aurait tort de ne point méditer.

*
* *

Si la Martinique est un Eden, la Guadeloupe en est un autre, avec sa fertilité prodigieuse, l'eau partout, son climat, son ciel, la prodigalité de sa fertilité, la parfaite beauté de son massif montagneux. Avec ses côtés faibles, par contre, comme sa jolie sœur martiniquaise mais combien accentuées...

Elle possède son volcan, la majestueuse Soufrière qui, de temps immémorial, a eu la sagesse de ne point s'associer aux tumultueuses agitations de sa voisine, la Montagne Pelée.

La nature, dans ses impénétrables mystères, a voulu que ce beau pays payât, lui aussi, son

tribut aux fureurs déchaînées que, parfois, elle lance sur l'humanité, comme pour lui rappeler sa faiblesse :

Le début de septembre 1928 avait été exceptionnellement radieux et calme. Le 11, cependant, arrivait, en pleine sérénité du ciel, l'avis que se formait un cyclone, semblant se diriger vers l'île. Le 12, l'ouragan chargeait, épouvantable. Quand, après vingt heures de terreur, il disparut, la Guadeloupe était ravagée ; une vingtaine de mille — dit-on — d'habitations, maisons ou cases, détruites ; les plantations, rasées ; les caféiers et les cacaoyers anéantis ou mutilés pour des années ; la plupart des sucreries et des rhumeries, base de l'activité économique de l'île, dévastées, immobilisées pour longtemps ; les forêts, les palmeraies saccagées : des années d'efforts, comme les perspectives d'avenir, compromis ; les cités et les bourgs bouleversés, en partie effondrés.

1.800 morts, et, par la suite, de nombreux décès, surtout parmi les vieillards et les enfants, furent, en vies humaines, le tribut payé à la catastrophe.

Mont Pelé ! Mont Pelé !! entend-on à tout instant dans la conversation, à la Martinique. Ici, c'est : Cyclone ! cyclone !!

*
* *

En Martinique, l'administration a pris, entre autres, une sage mesure contre les méfaits du Mont Pelé : Elle a fait venir un savant, un « volcaniste », pourrait-on dire.

En Guadeloupe, l'administration n'a pas voulu rester désarmée contre le retour d'un cyclone. Et elle a fait apposer une affiche sur les précautions à prendre en cas de retour du phénomène. S'il ne revient que dans quelques centaines d'années, l'affiche sera là. Et s'il ne revient jamais, le geste aura été fait.

Au surplus, ne voyons-nous pas, à Paris, reparaître annuellement, consciencieusement, les avis apposés le long des quais pour interdire, à époque fixe, la pêche du saumon et de l'ombre-chevalier ? On n'a pêché ni de l'un ni de l'autre depuis la remontée de la Seine par les Normands. Et encore... Mais enfin, tout de même, s'il venait un saumon ou un ombre-chevalier ?

On ne prend en rien jamais trop de précautions.

*
* *

La métropole a fait son devoir vis-à-vis de nos compatriotes guadeloupéens : le Parlement a

voté 100 millions. Une souscription publique a versé 5 millions. D'importants envois en nature ont été faits.

La distribution de cette assistance empreinte d'un haut esprit de solidarité nationale n'a pas été sans soulever en Guadeloupe d'acribes critiques. Le fait était à peu près inévitable, certain précédent martiniquais l'a prouvé. Comme toujours et en tout ici, la politique s'en est mêlée : ce terrain est si mouvant, si rempli de fondrières qu'on me pardonnera de le contourner sans m'y engager.

Ce qui est digne de l'admiration et du respect de la famille française tout entière, c'est qu'on retrouve là, en ces combien douloureuses circonstances, ce même stoïcisme, cette même résignation empreinte de froide résolution, cette même volonté de lutter, de recommencer, de « remettre ça », suivant la vigoureuse expression en cours, dont firent si noblement preuve après 1902 les Martiniquais.

La plus grande France est un bloc mondial. Et rien de ce qui intéresse un de ses éléments ne saurait, aujourd'hui plus qu'hier, demain plus qu'aujourd'hui, la laisser indifférente à ceux des nôtres, qui, là-bas, au delà de l'Océan, ont ainsi, et une fois de plus, honoré la Patrie commune.

A sa reconnaissance et à son hommage, ils ont droit.

*
* *

Sitôt franchis les faubourgs — les faubourgs ! — une agglomération de cases sordides, faites de tous les matériaux de fortune, et d'infortune, qui sont tombés sous la main. Là sont venus comme ils pouvaient, après le désastre, les gens de modeste condition.

Rien, mieux que ces lignes de notre confrère Pierre Daye, publiées dans *l'Intransigeant*, ne saurait dépeindre ce qu'est ce pays, ombre au glorieux tableau de la colonie française :

« La Déclaration des Droits de l'Homme au son du tam-tam...

« Pourquoi les gens de la Guadeloupe font-ils de la politique, au lieu de se contenter de faire du sucre et du rhum ? Est-ce pour se distraire de la perpétuelle menace que font peser sur eux les cyclones et les tremblements de terre ?

« Rien de hideux ni de misérable comme le petit port de Pointe-à-Pitre. Il y a un an, il fut ravagé par un cyclone qui ne laissa intact presque aucun édifice, tuant des centaines de gens. La ville devait être, sans doute, bien laide et bien délabrée auparavant. Ce qui reste révèle

une misère que je n'aurais pas osé imaginer.

« Un plan régulier, mais des rues étroites, sans ombre, bordées de maisons en bois, et en tôle. Des chaussées à peine pavées. Presque partout, les traces du cyclone ont disparu, les dégâts ont, tant bien que mal, été réparés. Résultats : on dirait, sous le soleil brûlant, d'un immense village nègre ou d'un camp de convicts.

« Dans la puanteur qui, sur la place du Marché, n'est qu'un peu plus intense qu'ailleurs, un chien crevé, le ventre ballonné, pourrit au soleil, entre les étaux de deux commères noires à madras qui vendent des crabes frits, des piments des bananes et des viandes innommables que couvrent les mouches. Plus loin, comme il a plu le matin, des rats en putréfaction flottent dans la boue.

« Pas de peinture, sinon sur quelques portes écaillées. La couleur déteinte du bois et de la tôle ternie. Par les fenêtres, des intérieurs sordides. La cathédrale n'a pas un carreau intact, ni une porte qui ferme...

« Des êtres misérables, noirs et métis, nonchalants, gais pourtant, et vêtus de loques...

« J'éprouve l'impression que nul effort n'est entrepris et que tout le monde, ici, se dit : « A quoi bon améliorer ? A quoi bon travailler ?... »

« Puisque, après tout, la menace du cyclone
« demeure et que l'ouragan peut tout détruire à
« nouveau, demain... »

« C'est vrai la France généreuse a, dit-on,
envoyé cent millions, à titre de secours, après le
désastre.

« Mais où sont les cent millions ? A quel
usage, mon Dieu ! ont-ils bien pu servir ? Et,
s'ils n'ont pas été utilisés, qu'attend-on pour leur
donner leur destination ?

« Dans le public, ce sont des murmures : les
cents millions ? Partis, volatilisés : pots-de-vin
et combines. Ici, vous savez, la politique...

« Mais j'interroge un fonctionnaire qui a
toutes raisons d'être renseigné. Il sourit : « Les
« cent millions, monsieur, sont intacts ; soyez-en
« assuré. Ils n'ont pas encore été répartis. »

« Me voilà rassuré. Mais, encore une fois,
qu'attend-on ? Au fait, Pointe-à-Pitre deviendra
peut-être une ville délicieuse lorsque l'on aura
régulé cette question...

« Le virus politique atteint ici un degré de
nocivité que, malgré tout ce qu'on en a raconté,
je ne pouvais imaginer aussi néfaste. Il suffit de
parcourir les journaux locaux pour s'en convain-
cre. D'informations, point. Mais, pour les plus
futiles questions, des colonnes et des colonnes

de discussions. De discussion ? Non. D'injures dans le vocabulaire le plus réjouissant par son mélange de vulgarité et de solennité périmée. Pas une idée générale. Pas une nouvelle intéressante. Mais l'involontaire révélation d'une bassesse qui, tout de suite, en dit long sur l'esprit de ceux qui vivent de ces lamentables querelles.

« On peut être fanatique de politique représentative et démocratique. Je gage, néanmoins, que, transposée ici, déformée, exacerbée, corrompue, cette politique atteint un degré d'ignominie — et de cruauté aussi, parce qu'enfin cette colonie, qui pourrait être si belle, en meurt — qui semble sans remède...

« On se plaît à rêver d'un nouveau cyclone, qui mettrait la ville par terre, en même temps qu'il exterminerait toute la gent politicienne et ne laisserait vivre que la population créole. Alors un dictateur viendrait, qui interdirait à celle-ci de s'occuper encore d'élections et du reste, et qui — avec les cent millions que le Parlement ne devrait pas manquer de voter à nouveau — ferait bâtir, sur un plan plus vaste avec des rues dix fois plus larges, des avenues et des places, une cité nouvelle. S'il avait quelque imagination, il pourrait même faire planter des arbres. Car personne, à Pointe-à-Pitre, n'a l'air

de savoir que, dans le sol de l'île, la végétation est dix fois plus active qu'en France...

« Seulement, ce qui serait à craindre, c'est que ce dictateur ne vienne du Nord et n'ait l'accent yankee. Allez donc voir à Cuba ou à Porto-Rico, dans les Antilles ex-Danoises ou à Panama. »

Poussé au noir, ce tableau ? Non, Une photo, aussi exacte que le roman de ces deux talentueux créoles, André Perge et Renée Lacascade : *L'Île qui meurt*, titre concrétisant le fait.

*
* * *

Nous voici dans la campagne. Nous franchissons la Rivière Salée, qui coule entre deux rives marécageuses bordées d'une sorte de petits palétuviers. Et nous sommes sur l'autre partie de l'île, aussi différente de la Grande-Terre que le seraient deux pays séparés par de larges espaces.

De la canne, encore, à perte de vue, dans toute la plaine qui s'étend au pied du massif, et que coupent, de-ci de-là, des chemins de fer industriels.

Sur la route, c'est un incessant défilé d'autos, d'autobus, bondés, à la carrosserie sommaire,

et dont des lettres au pochoir indiquent les destinations. Soumise à cette intensité de trafic, la chaussée se rebiffe à la seule façon qui lui soit permise : Elle se transforme en trous, en bosses, en ornières, en chapelet de cassis, en réduction de paysage lunaire ; le tout, agrémenté de tournants en épingles, à se demander chaque fois si l'on sera projeté par-dessus bord. Nos bagages et nous, dansons là-dedans, durant des heures, une sarabande infernale, tandis que notre chauffeur, plus favorisé, à la ressource de se cramponner à son volant. Et nous allons faire, comme cela, 65 ou 70 kilomètres, jusqu'à Basse-Terre. Où sont nos belles voies de l'an dernier en A. O. F., propices au 60 de moyenne à l'heure, sur un billard ?... Honneur au Créateur qui, ici, nous a permis d'arriver entiers et sans laisser un membre en route, jusqu'à destination. Honneur aux modernes constructeurs qui livrent aujourd'hui des voitures capables de passer par de semblables épreuves et d'effectuer couramment un tel trajet sans que le pont arrière cède, ni qu'on ait laissé une roue à la traîne, ni que l'avant-train, ayant plaqué sa caisse en chemin, parvienne seul au but. Encore, un jour, notre direction a-t-elle cassé à l'instant même où nous allions stopper. Cinq minutes

plus tôt, et nos os trouvaient là un repos imprévu.

Un tel état de choses a soulevé, cela va de soi, un concert de protestations, en soi justifiées. Et pourtant, l'administration fait, comme ce pianiste du Far-West sur lequel une affiche priait le public de ne pas tirer : ce qu'elle peut. Des équipes de travailleurs, disposés à intervalles rapprochés, s'appliquent à rafistoler tant bien que mal la chaussée. Ils n'en peuvent mais : le pneu la pulvérise, la broie, la creuse et la cabosse. La route est et demeurera vaincue parce que, ni comme tracé, ni comme matériaux, elle n'a été conçue et point davantage exécutée pour le service qu'on lui demande aujourd'hui. Nous avons connu, en France, ce pénible stade ; et l'avons, en partie tout au moins, franchi à coups de millions ; pour ne pas dire de milliards. Mais, ici ? Un seul remède, avec l'élargissement et la rectification des tournants trop aigus : le pavé, puisque le vestrumitage en surépaisseur serait aussi coûteux et constituerait, sous ce climat perpétuellement humide, un permanent danger de dérapage ; encore qu'à la Martinique, moins accidentée, il est vrai, ce système semble avoir réussi. Si la colonie ne peut faire face à cette dépense, on ne voit pas bien la solution.

*
* *

La route pénètre enfin dans cette partie montagneuse et boisée de l'île, et qui vaut à celle-ci sa légitime réputation de beauté. Le long de la corniche dominant la mer, les points de vue, plus admirables les uns que les autres, se succèdent dans l'encadrement d'une végétation paradoxale. Mais aussi, de bout en bout de la route, le cyclone a passé : les infortunés palmiers sont devenus un tronc décapité ; d'innombrables arbres ont été déracinés ; les autres tendent vers le ciel leurs branches, veuves de leur feuillage, mortes. Dans les villages, des débris gisent çà et là, tandis qu'aux maisons légères de jadis se sont substituées des cases primitives, bâclées, neuves comme leur affreuse toiture en tôle ondulée. Ce, tandis que, de toutes parts, la sylve et la flore surgissent de nouveau, s'élèvent comme si, de leur manteau étincelant, elles voulaient cacher les coups de faux du cataclysme. Admirable nature. Si redoutable aussi, parfois...

*
* *

« Villa Pichon », porte au frontispice de sa grille une villa coloniale, non loin d'une bien jolie

cascade dans un délicieux site, à peu de distance d'un assez vaste hôtel précédé d'une large pelouse. Et le souvenir me revient du docteur Pichon, cet homme charmant et discret, à qui l'âge n'avait rien enlevé de sa vigueur ni de sa belle foi en la vie : le docteur Pichon s'était assigné la noble et si utile tâche d'aménager sa petite patrie, de la doter de voies de pénétration, de l'associer au grand tourisme international, d'y instaurer des hôtels ; de faire, en un mot, comprendre à ses concitoyens que le monde tourne, change de jour en jour, et que qui ne conçoit ni ne suit ce mouvement se condamne lui-même à la régression, au moins relative. Il avait fondé un groupement s'appuyant sur une petite revue très vivante, la *Guadeloupéenne* ; et, à force de confiance en sa mission, de force de conviction désintéressée, il était parvenu à secouer les indifférences, à vaincre les inerties, à susciter les collaborations. En un mot, à créer un mouvement. Ce joli hôtel — le seul digne de ce nom en ce pays — fut son œuvre.

Un accident stupide, un bain forcé après le repas, déterminant une congestion, causa, voici peu de temps, la mort de cet homme de bien, doublé d'un bon citoyen. Séance tenante, l'effort s'est arrêté. Quelques mois ont suffi pour que ce

qu'avait créé Pichon redevînt à rien. Et ce qui, à peu près seul, reste de ce grand animateur, est le monument que ses amis lui ont élevé sur une esplanade, à Basse-Terre.

Ainsi donc, en ce pays où les intelligences, les énergies abondent, il a suffi de la disparition d'un si remarquable promoteur d'initiatives pour que tout ce qu'il avait réalisé et projeté s'effrite et disparaisse. Comment expliquer ce contraste entre les qualités d'une élite et son manifeste désintéressement envers les objets d'ordre général ? Comment ?...

*
* *

Nous traversons rapidement Basse-Terre, où nous reviendrons pour gagner Saint-Claude, notre objectif.

Paradoxe de la nature, qui l'a coupée en deux, la Guadeloupe en est un autre, au point de vue urbain : Pointe-à-Pitre est, de fait, la capitale et possède une bâtisse assez miteuse, baptisée Déléation du Gouvernement ; Basse-Terre est une quelconque et bien peu reluisante agglomération très « vieille colonie », allongée le long de la mer, en partie abritée par la montagne, mais sans autre port que le rivage, pourvu d'un

bout de wharf privé, appartenant à la C. G. T. Sans plus. De Basse-Terre, une route, excellente en maintes de ses parties, celle-là, grimpe vers les « Mornes », la montagne et gagne Saint-Claude, centre d'une dizaine de mille d'habitants disséminés sur un vaste espace, où se voient de belles plantations de bananiers. C'est à Saint-Claude qu'est le Palais du Gouverneur, en une assez vaste bâtisse, et sa résidence effective, tandis que les services sont dans un ancien hôpital désaffecté à Basse-Terre, à quelque 500 ou 600 mètres de différence d'altitude et à 6 kilomètres de distance.

Depuis qu'on parle de décentralisation, en voilà.

C'est à Saint-Claude qu'est principalement casernée la troupe, à laquelle, soit dit incidemment, on s'obstine à continuer de faire porter aux colonies l'affreux et si incommode casque en cloche, auquel toutes les autres armées coloniales et notre marine ont, depuis plus ou moins longtemps, renoncé : l'histoire de nos képis et de nos pantalons garance, jusqu'en 1914.

Tous les gens chics de la colonie résident, quand ils le peuvent, à Saint-Claude, où la différence constante de température avec Basse-

Terre est de plusieurs degrés. Au-dessus encore, à Matouba, sont les plus belles villas, elle est presque frisquette. Des autobus circulent couramment entre les deux points. Beaucoup de ces demeures comportent un tennis. C'est même à peu près la seule trace d'accession au sport que j'aie vue en nos Antilles, où le triomphant, l'universel football, a à peine pénétré. Pas davantage, à Fort-de-France ou à Pointe-à-Pitre, je n'ai aperçu le plus modeste yacht ou la moindre embarcation de plaisance. Et pourtant, quel beau champ offrirait à des yachtmen les superbes rades de ces deux points. Se trouvera-t-il ici un homme — ou un groupe — pour déclencher un mouvement qui serait en même temps, plus peut-être en ce pays qu'ailleurs, un bienfait social ? Et la question de couleur, si elle joue là son rôle, est-elle un obstacle définitif ? Je me garde d'apprécier, et pour cause.

Seul, le cheval demeure en honneur ; mais lui, pour une autre cause : c'est que nombre de points sont demeurés seulement accessibles par ce mode, quelque tours de force que l'on demande à l'auto, en ces chemins étroits de cette partie, la seule aménagée, de la montagne : descentes vertigineuses aboutissant sou-

vent en angle droit à des ponceaux jetés sur des gouffres, non moins vertigineux ; rampes donnant, à les aborder, l'impression d'être verticales ; chaussées cahotantes aux points chaotiques, si je puis employer ce presque pléonasme.

De-ci, de-là quelques bouts de chaussée dallée, un peu dans le genre des anciennes voies romaines. Ceci est, paraît-il, un vestige de l'occupation anglaise, jadis ; la plupart des routes de cette contrée étaient alors ainsi aménagées. Le temps et une longue incurie n'en ont laissé subsister que le peu qui reste.

Mais, par compensation, que ces lieux sont admirables, avec les hautes murailles des torrents, garnies de leur végétation inouïe de variété et de couleur ; leur cadre de forêt tropicale ; leurs échappées sur la mer dont, à cette hauteur, l'horizon se confond avec le ciel. Et puis, dominant l'ensemble, visible de partout, la majestueuse Soufrière, dont le volcan en sommeil se manifeste seulement par quelques fumerolles, quand il ne se perd pas dans les nuages. Inoubliables visions.

*
* *

La Guadeloupe — comme, au surplus, dans

une mesure moindre, la Martinique — n'offre pas un hôtel fréquentable à des touristes. Fort heureusement, il est, nous l'avons souvent éprouvé, une providence pour le globe-trotter. Celle-ci se traduit en l'occurrence par l'hospitalité que nous offre, en sa jolie villa de Saint-Claude et sur l'introduction de notre ami Gratien Candance, député de ce pays, le plus accueillant ménage qui soit : M. et Mme Anselin, dont la société se double de celle de leur voisin et ami, M. Moynac, un très distingué et très érudit ancien haut fonctionnaire de l'enseignement. Sans leur accueil, le « palais » de la Délégation, à Pointe-à-Pitre, et l'obligeante intervention du directeur de la C. G. T. dans cette même ville, nous n'avions qu'à rembarquer et à poursuivre notre randonnée. C'est dire le temps et l'effort qu'il faudra pour qu'on puisse songer à canaliser, vers ce pays, même un embryon de caravanes touristiques.

Je lisais dernièrement dans le *Courrier Colonial* un chaleureux appel, signé de l'honorable M. Couyba, ancien ministre du Commerce, en faveur de l'adduction du grand tourisme international vers nos deux colonies antillaises. J'ai moi-même partagé ces vues ; voire, dans le temps, à l'époque où je connaissais seulement

la Martinique, pondu là-dessus un rapport officiel. Je persiste à penser qu'on peut, dans ce dernier pays, jeter avec une circonspection panachée de sens pratique et appuyée sur une parfaite connaissance de la très délicate et très spéciale industrie qu'est celle du tourisme les bases d'un essai. Par la suite, peut-être serait-il possible d'aborder très prudemment, le moment venu, une organisation s'inspirant, en tout petit, de ce que le si regretté président Dal Piaz a magnifiquement réalisé en Afrique du Nord. Pour l'instant, l'examen élémentaire de la question commande d'en rester au stade du projet d'avenir. Quant à la Guadeloupe, rien, absolument rien à faire, présentement dans cet ordre : ni l'état des routes, ni la précarité des conditions d'embarquement à Basse-Terre ; ni la distance qui sépare Pointe-à-Pitre des objectifs touristiques, c'est-à-dire du massif montagneux ; ni, sauf dans une faible partie de ce dernier, son inaccessibilité à peu près absolue ; ni le défaut d'une quelconque industrie hôtelière digne de ce nom, ne permettent d'envisager l'exploitation touristique de la Guadeloupe d'ici bien longtemps. Et le moins que l'on risquerait à se lancer dans une voie de réalisation quelconque aurait pour premier

résultat d'engloutir sans compensation de l'argent, ce qui serait fâcheux d'abord ; d'aboutir à une définitive contre-propagande s'étendant à nos Antilles, ce qui serait désastreux ensuite.

*
* *

Il est à Saint-Claude un homme fort distingué et avec qui j'eus grande satisfaction à entrer en contact : c'est M. Thionville, président du Club des Montagnards, qui pourrait être à la colonie ce qu'est chez nous le Club Alpin, si l'animateur de ce club trouvait sur place seulement quelques concours. M. Thionville, ancien haut fonctionnaire, a consacré son activité à l'étude, à l'aménagement d'accès de la Soufrière. De sa villa, située au-dessus de Saint-Claude, il a constamment sous les yeux sa grande amie, et la surveille. Il me donne sur elle, qu'en fait peu de gens connaissent, de bien intéressants détails. L'ascension, me dit-il entre autres, peut s'effectuer à cheval ou à mulet jusqu'en un point nommé les Bains-Jaunes, où sont de réputées eaux chaudes. Seulement, une fois là, comme aucun abri n'existe, force est de s'en construire un : ce qui est évidemment une solution. Un lac s'étend à flanc de

montagne, comme au Mont Pelé, avant 1902. Des Bains-Jaunes, il faut grimper à pied, tant la rampe est raide et le sol difficile. Mais quelle compensation quand, par temps clair, on contemple, s'étalant comme sur une carte, l'archipel des Saintes, la Désirade, Saint-Barthélemy, la Dominique, la Martinique ! La Dominique, soit dit incidemment, cette île d'essence française, dont les vingt et quelque mille habitants parlent notre langue, où la capitale s'appelle le Roseau, et qui coupe en deux notre archipel antillais. Que n'a-t-on jamais cherché à négocier avec l'Angleterre la rétrocession de cette petite terre, qui vit à peu près exclusivement de la culture du citron, et n'offre, en fait, pour nos voisins d'outre-Manche, aucun intérêt, ni économique, ni stratégique, tandis que sa possession nous permettrait de constituer, avec nos Antilles, un tout homogène. Et puis, j'y insiste, la Dominique est pays français.

Ce détail : c'est en Dominique qu'on trouve les derniers représentants des Caraïbes qui, lors de la venue des Européens, peuplaient les Antilles et furent, par la suite, entièrement exterminés partout ailleurs.

M. Thionville me dépeint l'émotion qu'il y a à contempler de près le cratère, où le sol est en

permanence agité d'une sourde trépidation, et où les fumerolles attestent que le monstre dort seulement ; et, finalement, il me propose d'organiser l'ascension. C'est bien tentant. Mais, à la réflexion, je ne suis nullement outillé pour cette dure expédition. Et puis, étant donné la saison, je risque fort de m'appliquer ce long et pénible exercice d'une journée commençant en pleine nuit pour contempler peut-être, du faite... le rideau des nuages, la vue portant à un mètre. Je renonce donc, avec le gros regret de n'avoir point eu sous les yeux cette chose unique, que je ne reverrai jamais plus.

*
* *

Autre bizarrerie de la nature : en nos Antilles, la faune est autant dire absente. Pas d'oiseaux, ou si peu. Point de gibier. Encore moins de fauves. Par contre, la Martinique fut infestée de trygonocéphales au point qu'on dut envisager des mesures générales de destruction. Notamment, lors de la coupe des cannes, on attaquait le champ par les quatre côtés ; on laissait au centre un îlot où les serpents refoulés étaient brûlés. Cela se pratique encore. On recourut pour la destruction des reptiles à l'in-

troduction de la mangouste, un petit carnassier très féroce, ennemi acharné des serpents. La mangouste a rempli son office, et assure-t-on, les reptiles ont fort diminué. Seulement, n'ayant plus en aussi grande abondance le serpent à se mettre sous la dent, ou simplement pour changer son menu, elle s'est intéressée aux basses-cours, y a pris goût et est devenue à son tour un fléau.

A la Guadeloupe, contraste singulier, il n'existe aucun serpent. Par contre, les rats pullulent. On se dit que la mangouste était seule capable de les détruire. Et ici encore on a importé le petit carnassier. On avait seulement omis que le rat travaille la nuit, tandis que la mangouste dort, et que la mangouste s'occupe le jour, tandis que le rat se pelotonne dans les bras de Morphée. De cette alternance, il est résulté que les rats continuent à croître et à multiplier, suivant le précepte aujourd'hui un peu trop négligé par les hommes. Par les femmes aussi, d'ailleurs : sauf en certains pays, dont ceux-ci. Et que la mangouste qui, décidément aime la volaille, ravage maintenant les basse-cours guadeloupéennes, lesquelles, jadis, ne se connaissaient point d'ennemis.

Comme quoi la solution des problèmes, les

plus simples en apparence, laisse bien rarement d'être délicate, sinon aléatoire.

J'ai visité jadis à Butantan, près de Sao-Paulo, l'extraordinaire et somptueux Institut d'ophidisme que les Brésiliens ont établi là. J'avais été frappé du fait que les assistants de l'établissement circulent parmi les reptiles de toutes tailles et de tous poils — si j'ose dire — parqués là en de vastes esplanades aménagées, simplement protégés jusqu'à mi-cuisse par de hautes et épaisses bottes de cuir. J'en avais conclu que le serpent ne se dresse ni ne saute, comme on me l'avait confirmé en Basse-Californie, où pullule le sale crotale, le serpent à sonnettes ; croyance d'autant plus autorisée que n'importe quel serpent suspendu par l'extrémité de sa queue se redresse tout juste d'un peu plus que la longueur de sa tête.

Eh ! bien, il paraît que ce n'est pas exact, tout au moins en ce qui concerne le cobra, le trygonocéphale de la Martinique, où il abonde au point que la mangouste importée ne suffisant pas à la détruire, on paie annuellement encore aujourd'hui, me disait-on, plus de 2.000 primes de 25 francs aux chasseurs du reptile. Un des procédés employés par ceux-ci, soit dit incidemment, et si l'on ne m'a pas « fait marcher »,

consisterait à introduire un poussin, pourvu d'un hameçon, dans le repaire réperé du reptile, et à « pêcher » celui-ci, tout comme un simple goujon. Fait curieux : les peaux, maintenant commercialisées et cher payées partout maintenant, ne sont pas utilisées là-bas.

Non seulement le trygonocéphale se lève, la tête haute, et, tel un ressort, se détend pour bondir, mais il lui arrive de se dresser, pour un instant, de toute sa taille, qui peut atteindre exceptionnellement jusqu'à deux mètres.

Principalement à l'époque de la reproduction en mai et juin, il attaque parfois, de même que les mâles se livrent à ce moment de furieux combats. On en a vu poursuivre l'homme, qui n'a pas trop de la vitesse de ses jambes pour échapper et risque d'être atteint quand la poursuite, qui ne dépasse guère 2 à 300 mètres, se produit sur un terrain en pente, où le reptile peut mieux utiliser, pour se propulser, la sorte d'ergot dur qui termine sa queue.

Légende, encore, que le serpent mord. Il ne mord pas ! il pique. Quand il veut atteindre sa victime, il « arme » les deux canines, dont il est pourvu, c'est-à-dire qu'il ouvre à la fois la poche à venin de ses gencives et l'orifice de ses crocs. Et c'est en donnant un coup de sa

tête agissant comme un marteau qu'il perfore l'épiderme.

Histoires que tout cela ? Peut-être ? Quand on a pas mal roulé sa bosse, dans le monde, on ne s'étonne plus de grand'chose. Mais, si vous n'y croyez pas, je ne vois aucun inconvénient à ce que vous alliez vous rendre personnellement compte...

*
* * *

Une autre curiosité naturelle, en ces pays, est le mancenillier. Vous savez, cet arbre aux émanations mortelles sous lequel le librettiste de *l'Africaine*, le célèbre opéra, un peu démodé maintenant, fait mourir son héroïne, pour l'ensevelir ensuite, ainsi qu'il convient, dans des flots d'harmonie. Or, le librettiste a puisé dans sa seule imagination ce genre, d'ailleurs peu banal, de trépas. Que les personnes, lasses de la vie, choisissent donc un autre mode pour se rendre dans un monde meilleur, ou tout au moins qu'on affirme tel. Tout au plus, si l'on s'endort au pied de ce traître d'arbre, qu'il vienne à pleuvoir et que, du mancenillier, des gouttes tombent, chacune provoque une irritation vive et douloureuse. Seulement, *l'Africaine* ne pouvant se terminer sur une attaque de

démangeaisons, le librettiste a préféré la faire mourir. Et, à la réflexion, il a bien fait.

Ce qui est particulier chez ce fantaisiste de la sylve, c'est que son bois, fort beau et dont on fait des meubles de luxe est un poison violent. Sa poussière de sciure ou de polissage est nocive à un degré tel que les ouvriers qui le travaillent ont soin de le faire en plein air, en se tenant au vent, les voies respiratoires et les yeux protégés. Le mancenillier produit un fruit ayant l'engageant aspect d'une petite pomme. Ce fruit est, lui aussi, un poison. Au point que, lorsque tel de nos navires de guerre en tournée relâche aux Saintes, où les rivages sont couverts de mancenilliers, la municipalité fait connaître à son de tambour le danger qu'il y a à toucher à ces traîtresses et fausses petites pommes d'Api.

Puisque je parle des Saintes, ce détail, qu'on me donne : la population des îles où nos bateaux ont coutume de relâcher est beaucoup plus claire que celle des autres îles du petit archipel, où elle demeure en grande majorité noire. Mystère qu'explique peut-être le fait que, dans les premières, nombre d'enfants reçoivent les noms des bateaux visiteurs et qu'une partie de l'armorial de nos unités de croisières lointaines y figure. Comme quoi la marine demeure par

excellence le lien naturel entre nos colonies et la métropole. C. Q. F. D.

Quelle peut bien être, en ces petites terres perdues dans les eaux antillaises, la vie des gens qui vivent là, isolés du monde en plein xx^e siècle? En telles d'entre elles, ce sont des Blancs, venus aux temps jadis, qui les peuplent : grands gars, belles femmes, descendants de navigateurs normands retrouvés à l'état plus ou moins primitif. Dans d'autres, des Noirs purs. Là, des Scandinaves. En l'une d'elles, de la dimension d'un mouchoir de poche, la moitié de la population est hollandaise, l'autre française, l'une et l'autre vivant en bonne harmonie, paraît-il. Par quels extraordinaires processus toutes ces fractions hétérocytes de l'humanité sont-elles venues échouer en ces émergences océaniques, séparées intellectuellement, matériellement du reste des hommes? Mystères ou drames que l'on n'élucidera jamais.

Voici seulement un an, elles commencent à avoir quelques relations avec l'extérieur. Une goélette à moteur fait maintenant une navette régulière entre certaines de ces îles et la Guadeloupe. L'une d'elles possède même, depuis peu un poste de T. S. F.

Leur population? On me donne des chiffres:

Mais depuis que je sais que, à l'instar de plus d'une région de notre cher Midi, il existe aux Antilles une étroite corrélation entre les considérations fiscales ou électorales d'une part, et le recensement d'autre part, les indications que je pourrais vous donner là-dessus risqueraient d'être si fantaisistes que je préfère m'abstenir. Et si, plus haut, il m'est advenu de vous citer quelques chiffres, c'est qu'il fallait tout de même une base d'appréciation pour juger de l'ampleur du sujet.

Ces gens vivent tout de même en ces lieux perdus, faut-il croire. Un peu de culture, l'élevage, l'exploitation de carrières en certains points, la pêche assurent leur vie. Médiocrement sans doute, car ils commencent à émigrer en nombre vers les Etats-Unis et même le Canada.

La nouvelle ligne américaine entre les Antilles et le continent nord américain, de la Bermude Furness and C^o, facilite d'ailleurs ce mouvement.

Un de mes amis, qui eut un jour la curiosité d'aller visiter l'archipel, me racontait que, dès le premier jour, reçu dans une famille — car là-bas n'existe même pas un semblant d'auberge — il avait eu, au premier déjeuner du matin, du cabri ; au déjeuner, comme entrée, du cabri ; comme rôti, du cabri ; comme

dessert, aussi, sans doute, du cabri. Au dîner, du potage au cabri ; comme entrée, du cabri ; comme rôti, etc... « Toujours du même, et l'on recommence », comme disent nos joyeux forains. Epouvanté, mon ami s'enfuyait le lendemain sans esprit de retour. On comprend que, dans ces conditions, les habitants des îles ne reculent pas devant la perspective d'affronter la cuisine yankee...

*
* *

Quelque scrupule que j'éprouve à introduire en ces lignes la note sévère de l'économie générale, je ne puis tout de même passer sous silence un problème, vital pour la Guadeloupe : celui de la banane ; Rassurez-vous : je le traiterai succinctement, et vous éviterai l'aridité des chiffres.

Après le cyclone de 1928, toute la partie de l'île plantée en canne a été aussitôt remise en exploitation. Il n'en a pas été de même du reste, c'est-à-dire de la partie accidentée qui flanque, en majeure partie, jusqu'à la mer, le massif montagneux : la région de Basse-Terre, dont celle, admirable, de Vieux-Habitants, et, soit dit incidemment, pays originaire, m'assure-t-on, de la famille Pereire. Là étaient les célèbres plan-

tations de café, de cacaoyers, et s'exploitaient maintes autres productions. Avec le cyclone, ce fut le ravage, et, dans d'innombrables cas, l'anéantissement : donc la ruine.

La distribution des secours est lente : leur répartition délicate, parfois un peu déconcertante ; dans plus d'un cas, décourageante, ne fût-ce que du fait de l'imprécision de certain texte législatif ; maints intérêts profondément lésés. Chacun se débrouilla comme il put. Certains, comme cette dame habitant une région accidentée, mal accessible et qui nous disait : « Avant le cyclone, j'avais chevaux, voitures et auto. J'ai dû tout vendre à n'importe quel prix. Maintenant je vais à pied... » Et par quels chemins ! eût-on pu ajouter. « Dieu reconnaîtra les siens », disaient les massacreurs de la Saint-Barthélemy. Il n'est pas bien certain qu'il les ait reconnus tous, ici.

Même pour les matières les plus nécessaires à la vie, en ce pays où les végétaux et les fruits tiennent une si grande place dans l'alimentation, les prix étaient devenus prohibitifs. Pourtant, il fallait vivre, se refaire, trouver autre chose, parer aux cinq, six ou sept années que demandait la reconstitution des plantations d'arbustes vivriers, tels que le café et le cacao. C'est alors

qu'on se tourna vers la banane, jusqu'alors considérée comme une exploitation, sinon négligeable, du moins de second plan, mais qui, en quelques mois, entre en rendement. On planta donc à force, tant qu'on put, tout en conservant ce qui était susceptible d'être sauvé des plantations arborescentes. C'est même ce qui donne aux bananeraies guadeloupéennes, en général, cet aspect spécial qui déconcerte un peu quand on a vu celles de l'Amérique Centrale, de la Colombie et de l'A. O. F., avec leurs alignements impeccables, soigneusement sarclés, leurs larges avenues d'exploitation, leurs aménagements d'irrigation, leur conception visiblement méthodique.

En Guadeloupe, la bananeraie se présente le plus souvent sous une toute autre forme : une futaie irrégulière, plus ou moins clairsemée, où les bananiers poussent en ordre dispersé, côte à côte avec d'autres arbustes de culture : cacaoyers ou caféiers, ou du moins ce qui en reste ; si le sarclage est pratiqué, il advient que la prodigalité du sol aille plus vite que les sarcleurs ; point d'irrigations, pour la bonne raison qu'en ce pays privilégié il y a plutôt excès d'eau que défaut. En général, les fruits sont beaux et savoureux.

Jusqu'alors, le mouvement d'exportation, presque nul à la Martinique — 19.705 kilos en 1926 — a été peu important à la Guadeloupe où, de 604.000 kilos en 1924, il est monté à 1.431.300 kilos en 1926 pour retomber à 1.250.000 kilos en 1928, avec une valeur respective pour ces trois exercices de 627.000 francs, 1.917.000 francs et 1.580.000 en chiffres ronds.

Pas tout à fait zéro, mais bien près quand on sait que les Canaries, si défavorisées sous le rapport des facilités naturelles, puisque l'eau y coûte, en saison sèche, jusqu'à 75 francs le mètre cube, font annuellement pour 600 millions d'exportation de bananes.

On comprend que, devant un si modeste rendement, l'armement, et, en particulier, la C. G. T., dont les relations maritimes du groupe Guadeloupe-Martinique-Guyane avec l'extérieur relèvent à peu près exclusivement, en fait, ait limité son intervention à mettre sur ses paquebots à la disposition des exportateurs, un cube donné, d'ailleurs variable, et pas toujours certain devant l'intérêt très secondaire que représentait pour elle un si faible élément d'affaires.

Mais voici que, devant cette orientation, sous l'empire des événements, de la Guadeloupe vers l'exploitation bananière, salut pour toute une

fraction de la colonie, le problème change ; et il passe au premier plan de ses préoccupations présentes.

On s'en est préoccupé, voici quelque temps déjà.

Un projet basé sur le plan Dawes, a été élaboré. Deux paquebots spéciaux de 8.500 tonneaux, 14 nœuds, devaient être construits et, moyennant certaines conditions, l'exploitation confiée à la C. G. T. Lorsque l'affaire vint devant le conseil général, celui-ci estima que « la colonie n'avait pas à subventionner la C. G. T. » (sic).

La création d'un service maritime spécialisé était enterrée, du coup, « sine die ». Et, au fond, ce fut un bien, puisque, d'une part, le maigre mouvement d'un million et demi d'exportation annuelle ne pouvait permettre, même d'envisager la mise en service de la plus petite unité et que, d'autre part, des données précises manquaient — elles manquent encore — à même de fixer les possibilités de ce pays, dans l'ordre bananier.

On courait donc à un échec bien probable, et lourd de conséquences. En tous cas à des difficultés certaines, sinon inextricables, dans l'exécution.

La chose est à reprendre par le commencement. Et, me sera-t-il permis de dire incidem-

ment, c'est pour en étudier la solution avec les milieux compétents, que je fus aux Antilles, dument muni d'une double mission du ministère des Colonies et du ministère de la Marine Marchande. Mais, comme il serait long trop, fastidieux pour vous, et hors de mise en ces notes rapides, de vous exposer la chose tout au long, je vous en fais grâce. Oyez pourtant et pour finir cette amusante définition de la consommation qui m'a été donnée par un de mes interlocuteurs guadeloupéens, gros planteur, bien versé dans ces questions : « L'année, m'a-t-il dit, se divise dans les régions tempérées en deux saisons distinctes : celle des fruits jaunes et celle des fruits rouges. Les fruits jaunes : l'orange la mandarine, la banane, les « mendiants ». Et les petits fours, eût-il pu ajouter. Les fruits rouges : la cerise, la pêche, la fraise, la groseille et les autres produits de nos jardins, de nos vergers. Quand les fruits rouges apparaissent, c'en est aussitôt fini des fruits jaunes. Et réciproquement. On cesse de manger de la banane lorsque nos fruits donnent. Tout au plus peut-on prolonger la saison bananière en reportant l'effort vers les pays du Nord, où les fruits rouges n'apparaissent que vers fin août. »

Ce raisonnement, tout nouveau, n'est-il pas à la fois juste et ingénieux ?

*
* *

Je n'avais fait que traverser Basse-Terre, la seconde ville de la Guadeloupe, et sa capitale. J'ai pu enfin la visiter à loisir. Et j'ai compris une des raisons pour lesquelles certains étrangers intéressés ont, prenant l'exemple de la Guadeloupe, dit ou fait dire que incapables d'organiser ou d'administrer une colonie, nous ferions beaucoup mieux de céder, aux meilleures conditions, et de laisser à d'autres le soin d'en tirer parti à leur façon et suivant leurs méthodes. Ceux du dehors, qui tiennent ce raisonnement, ignorent, erreur pardonnable, ce que la France a, en moins d'un demi-siècle, réalisé dans le monde entier en tant d'immenses régions, dont certaines, impénétrées hier encore. Quiconque, Français ou non, en a eu la constatation sous les yeux n'a pu qu'admirer la rapidité et l'ampleur des résultats de notre colonisation. Et nous, en tirer une légitime fierté.

Mais que dire aussi, devant ce que je vois ici : une baie ouverte, le long de laquelle n'existe plus que l'amorce, d'un wharf détruit par le

cyclone. Un bout d'autre wharf, à la C. G. T. On eût pu établir un aménagement portuaire le long du rivage, qu'encadre, vu du large, un somptueux paysage. Cela a été négligé ; et c'est seulement une piteuse façade de bâtisses dépenaillées, qui s'offre aux yeux. Partout, une couche de peinture dissimule bien rarement le délabrement des constructions. Une petite place, sans le moindre abri, sert de marché. Et la grande place. Ah ! la grande place ! Le sol y rappelle en petit le massif montagneux avec ses bosses et ses ravins. Ça et là un ramassis de débris hétérocytes l'encombrent. De vieux fils de fer, demeurés là, attestent qu'on y a établi, un jour, une barrière provisoire. Quelques barques démantibulées gisent, comme un reproche aux fureurs de Neptune, De vieux troncs guillotisés par l'ouragan, dressent, penchés, leur tête décapitée. Pas un simulacre de débarcadère : la grève. Ici encore, pas un hôtel digne de ce nom, même modeste. Sitôt franchie la partie centrale de la ville, un amas de poisseux gourbis, séparés de distance en distance par une sentine. Une voirie absente. Absente ? Pas tout à fait, car elle a choisi pour déversoir des ordures ménagères l'extrémité de l'esplanade même, face à la mer. Pour une idée, ça c'est une idée !...

Voyez-vous un passager, non prévenu, débarquant en ces lieux, la nuit, que les flots soient calmes ou non ? Et un étranger se faisant une opinion sur la colonisation française, par ce tableau, nullement chargé, et que relève un peu un Hôtel de Ville passable, dont la grande salle s'orne d'un tableau historique rappelant un haut fait du général Dugommier, originaire d'ici, d'un portrait, un peu en retard, du président Félix Faure, et d'un autre, pas tout à fait en pied et grandeur presque nature, de M. Bérenger, sénateur de ce pays. Sans omettre le buste de la République, parfaitement ressemblant.

Il n'est pas jusqu'à l'agence de la C. G. T., toujours si soignée partout, et, ici, vilaine baraque qu'on dirait construite avec des matériaux d'occasion, qui ne soit à l'unisson.

L'impression, dans l'ensemble, est lamentable et sue l'indifférence, l'incurie, l'ignorance intégrale de ce que certaines comparaisons peuvent avoir de nocif au point de vue, non seulement local, mais national.

La rue commerçante présente l'aspect qu'elle offre uniformément en ce pays : le rez-de-chaussée des maisons, rarement plus hautes que d'un étage, ouvert, sans grand étalage ni devanture. Factorerie, dirait-on plutôt, que magasin. Plus

d'une enseigne porte un nom italien. Il est venu paraît-il, d'assez nombreux transalpins se fixer dans l'île pour y commercer. En Haïti et dans d'autres Antilles, ce sont des Corses qu'on trouve en nombre ; sans compter les Syriens.

Ces migrations compartimentaires ne sont-elles pas curieuses à noter, en même temps qu'inexplicables, le plus souvent ?

Quand à l'organisation sociale, sous le rapport de l'assistance notamment, je n'ai pas d'opinion sur elle pour la bonne raison que je n'ai pas eu l'occasion de m'en informer. Mais, d'après ce que j'ai vu, il est permis de concevoir quelque inquiétude.

Un assez joli jardin public où se voit le buste du bon citoyen, de l'ardent propagandiste que fut Pichon, qui, disais-je, aura été à ce pays ce qu'a été au nôtre le vénérable président Ballif, lequel durant tant d'années, fut l'animateur du bienfaisant Touring-Club : avec cette différence toutefois que l'œuvre de Pichon a disparu avec lui, tandis que Ballif a eu des continuateurs de son œuvre lesquels, faut-il espérer, n'ont pas perdu tout à fait le souvenir de celui à qui ils doivent la si remarquable situation du T. C. F.

Le palais du gouvernement a brûlé, voici quelques années. De là le transfert de la résidence

gubernoriale à Saint-Claude, où elle est demeurée.

Pour ne pas être en reste, le Palais de Justice en a fait autant, il y a un an : sans doute la vindicte de quelque court-circuit.

Plus loin, les ruines d'une grande caserne du temps jadis, abandonnée. Et, plus loin encore, celles vraiment imposantes d'une énorme forteresse, œuvre, sans doute, de la fin du règne de Louis XVI, de qui on oublie peut-être un peu trop le rôle considérable dans l'éclosion des Etats-Unis. Tout au faite de cette gigantesque construction, une esplanade est entretenue où se voient les beaux tombeaux de quelques officiers, dont celui du général Richepanse.

De ce point se contemple sur les monts, la mer et les abords de Basse-Terre, un des plus beaux panoramas qui soient.

*
* *

C'est Noël. Nous en profitons pour pousser jusqu'au point où s'arrête la construction de la route qui, quelque jour, desservira le tour de l'île car, le croirait-on, après des siècles d'occupation, cette route, qui compenserait en partie le défaut de voie ferrée, n'existe pas encore.

C'est Noël... Et cela se voit au nombre de

gens et de groupes chantant, voire dansant, bruyamment.

C'est Noël. Et j'ai dans l'idée que ces saintes solennités, à la façon dont elles sont célébrées en ces lieux, sont extrêmement propices à ce qu'on appelle des « enfantillages », c'est-à-dire à la venue de nombre d'innocents en notre vallée de larmes, en dehors des lois sacrées du mariage. Ce qui, au surplus, est sans aucune espèce d'importance aux yeux de ces braves gens. Sont-ce eux qui ont raison ? Ou nos préjugés ? Je vous laisse le soin d'en juger.

C'est Noël. Et me revient le souvenir de certaine tragédie en vers d'au moins douze pieds jouée il y a quelques années sous le sceau du décret de Moscou à notre nationale Comédie-Française : cela s'appelait « Rome vaincue ». C'est « Rhum vaincu » — mes excuses — qu'il faudrait dire ici.

Sur la route, nous nous arrêtons un instant pour faire un bout de causette avec une vieille paysanne connue de l'un de nous. « Elle est excessivement âgée, me dit cette personne. Elle a au moins soixante ans !... »

J'ignore la moyenne de longévité en Guadeloupe. Mais que penseraient de l'opinion de notre compagnon tant de nos plus appréciées

vedettes qui connaissent la vogue à un âge où la bonne vieille négresse — ici, on dit : indienne — est considérée comme une macrobite ?...

*
* *

Un grand quatre-mâts américain est arrivé à Basse-Terre. Il apporte des bois débités, sapin et white-pin, d'autant plus aisément vendus — au cours du dollar naturellement — que presque toutes les maisons, de la somptueuse villa, jusqu'à la hutte, sont de bois, dans nos Antilles.

Il vient, paraît-il, constamment de ces bateaux dans les eaux guadeloupéennes.

On doit croire que l'affaire est bonne, à en juger par le temps que le voilier, mouillé au large et en provenance du pays du « time is money », met à décharger sa cargaison, à l'aide de chalands que remorque... une barquette à deux rameurs ! Car, est-il besoin de le dire, il n'existe en ce centre quiet ni un vapeur, ni le plus modeste autocanot : tout en est demeuré là au régime dit bon vieux temps. Si bon que ça ? Hum !...

Puisque nous parlons « bois », passons de l'autre côté de la barricade.

J'ai trouvé, à Basse-Terre, un homme érudit

et plein d'allant dans la personne de l'inspecteur des forêts, M. René Grébert, ancien élève de l'Ecole Forestière de Nancy, venu exercer les fonctions de directeur du Service Forestier, création nouvelle remontant seulement à un an. Il est inexplicable qu'on ait attendu jusque-là pour doter la colonie d'un organisme aussi indispensable à un pays dont les richesses sylvestres sont considérables. M. Grébert me donne ce détail : les essences précieuses abondent dans la forêt guadeloupéenne. On en fait du charbon de bois ! Où, comme je l'ai constaté à la belle usine de Marquisat, près de Capesterre, visitée sous les auspices de l'aimable de M. Pauvert, du combustible pour les générateurs. Nombre de bois indigènes, employés judicieusement et secs, suffiraient à tous les besoins de la construction, tandis que les voiliers américains viennent en chapelet, les apporter ici, au coût du dollar,

A ce propos, pourquoi ne pas englober sous une direction unique les services forestiers de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane, comme la chose existe pour l'armée, dont le commandant, le colonel Fauché, réside à Fort-de-France. Voilà qui serait de l'argent bien placé, à la condition de confier le poste à des dirigeants idoines.

*
* *

Basse-Terre possède un bel ensemble : c'est sa cathédrale, flanquée d'un majestueux et superbe Monument aux Morts, dû à l'initiative de Mgr Genoud, l'unaniment — mot rare, en ces pays — respecté et aimé évêque de la colonie. Mgr Genoud veut bien nous convier à son évêché, d'une tenue remarquable, plus ici encore qu'ailleurs, et auquel sont attachées des sœurs de charité, ces admirables religieuses qu'on retrouve partout, jusqu'en les points les plus reculés de nos colonies, et dont l'ordre fut honoré, il y a quelque temps, en la personne de la supérieure à Brazzaville, faite chevalier de la Légion d'honneur.

*
* *

Nous allons quitter cette belle Guadeloupe, qui devrait être un séjour enchanteur, et où cependant l'écho n'enregistre guère que des plaintes, des doléances, des récriminations, des critiques allant du privé au général avec, en leitmotiv, une sélection des chansons de Béranger comme si l'effort de redressement après la catastrophe ne devait pas suffire à absorber toutes les énergies, à tendre tous les efforts.

Une tâche énorme reste visiblement à accomplir, tant ce coin lointain de terre française a souffert. Tout ce qui n'était pas solidement construit a été mutilé ou détruit. Ainsi, à Pointe-à-Pitre, face à une superbe gendarmerie, en ciment, restée intacte, la cathédrale porte les traces profondes du ravage. Sur la place, une modeste baraque en planches, toutes baies ouvertes. Un nombreux public suit, du dehors, ce qui se passe à l'intérieur. Intrigué, je m'approche. C'est le tribunal, en audience là, le palais de justice ayant été détruit. Et ce tableau évoque, transplanté sous le ciel des Tropiques, saint Louis rendant la justice au pied de son chêne, devant le peuple assemblé.

Dans la campagne, les minuscules et si pauvres baraques en bois où, en 1930, vit encore la population rurale, simplement posées le plus souvent sur quelques pierres, et dont beaucoup ne contiennent point de lits, ont été enlevées, balayées, comme fétus de paille, tandis qu'un ras de marée ravageait les parties basses de l'île. Par un hasard heureux, en cet affreux malheur, le fléau s'est déchaîné dans la matinée. S'il avait éclaté la nuit, c'est, non pas 1.800, mais des dizaines de milliers de morts qu'on eût eu à enregistrer.

Des agglomérations, hier prospères, ne sont plus que des ramassis de baraques provisoires établies avec des matériaux de fortune. Et quels !

D'opportuns efforts sont faits pour introduire dans la colonie, afin de parer au retour de semblables épreuves, l'usage du ciment armé, encore exceptionnel. J'ai vu, dans cet ordre, deux très réussis échantillons de ce genre de construction au Moule, centre, aujourd'hui bien déchu, de l'ancienne et si opulente aristocratie sucrière, à l'époque de l'esclavage et des moulins à cannes, dont les tours seules restées debout, attestent par leur nombre ce que fut jadis la colonie. 1732, lisais-je sur une vieille pierre de ces constructions. 1732 ! Et nos Antilles en sont demeurées à ce qu'on y observe par opposition à tout ce que nous avons réalisé ailleurs. A quelles causes, à quelles erreurs de doctrine et de réalisation attribuer un tel et si déconcertant contraste ?

Le Moule, puisque ce nom vient sous ma plume est un petit port naturel, jadis actif, maintenant délaissé derrière sa redoutable barrière de brisants. Ah ! c'étaient de rudes marins, nos pères qui, sur leurs voiliers de deux à trois cents tonneaux, franchissaient les océans, affrontaient les barres, se faufilaient entre les récifs, et créaient entre les races, entre les peuples, ces relations

qui ont fait de monde moderne. Et quels efforts faudra-t-il encore pour que la France retrouve cet esprit maritime sans lequel, de nos jours plus que jamais, une nation, quelle qu'elle soit, perd son rang ?

*
* *

De la petite darse, construite jadis par les Anglais à Pointe-à-Pitre lors de leur brève occupation au commencement du siècle dernier et — on hésite à le dire — seul outillage maritime de la colonie, le si aimable et si accueillant M. Dormoy, directeur de la C. G. T., à Pointe-à-Pitre, nous conduit en remorqueur, pavillon L. M. C. arboré, à bord du *Macoris*, de la C. G. T., qui, lui aussi, a envoyé en tête de mât les couleurs de la Ligue, comme il en aura été partout au cours de ce voyage, pour le sain réconfort de nos nombreux collègues des Antilles et des autres ports touchés au cours de ce voyage. Nous laissons derrière nous quelques petits voiliers desservant les îles de l'archipel guadeloupéen et desquels, fait singulier, certains marins portent le salako chinois resté en usage à la suite d'un essai, d'ailleurs manqué, d'introduction de travailleurs jaunes en ces coins de terre isolés.

Accueil cordialement empressé à bord, comme

toujours et partout, de la part du sympathique commandant Le Huédé. Sur toute ligne maritime, chaque paquebot a sa réputation et parfois sa légende. Le *Macaris* bénéficie d'une cote spéciale : celle de sa cuisine ; et nous constaterons par la suite combien cette réputation est fondée. Ce détail vous paraît secondaire, à vous terrien sédentaire ? Vous en apprécieriez la portée si, après un stage plus ou moins long en pays exotique, vous aviez été soumis à un régime culinaire du lieu. Non pas que la cuisine créole soit, comme tant d'autres, subies un peu partout dans le monde, indigne d'estime. Maints fruits, maints légumes exotiques sont délicieux, et les cordons bleus martiniquais ou guadeloupéens ont soigneusement conservé le secret de certains plats locaux tout à fait délectables : quelques-uns très particuliers, telles ces écrevisses d'eau douce qui atteignent la taille d'une langouste moyenne et n'ont qu'une pince ; ou ces boulettes faites de tout petits poissons, de la taille d'une épingle, si minuscules qu'on les prend dans des draps tendus au fond de l'eau ; ou bien encore certaines façons d'accommoder la morue, demeurée aux Antilles une des bases de l'alimentation ; et puis, des palourdes plus grosses que l'huître et traitées de façon fort délicate. Le christophile,

sorte de coloquinte, à chair fine, est un légume de saveur rare. Et tant d'autres mets. Bref, la table, à l'exception de la viande, invariablement exécrationnelle, comme partout dans les pays chauds, est parfaitement acceptable.

* * *

Pourquoi, de ces deux joyaux de la France coloniale, Martinique et Guadeloupe, où certaines charmantes amitiés me firent accueil, où la nature est si belle, est-ce une mélancolie, presque empreinte d'une pointe d'angoisse qui domine mon impression ? Pourquoi n'en emporté-je pas ce sentiment de confiance en le présent, de foi dans l'avenir que partout ailleurs j'ai rapporté de notre France d'outre-mer ?

Depuis des siècles, nous sommes là, nous le peuple qui, en cent ans, a fait de l'Algérie un prolongement transméditerranéen de la France ; en moins d'un demi-siècle, de l'Indochine, de Madagascar, de la Tunisie, d'immenses contrées en plein épanouissement de prospérité ; de l'A. O. F. encore impénétrée voici trente ans, ce magnifique et sans précédent exemple de colonisation qu'elle offre à l'admiration du visiteur ; du mystérieux Maroc de 1912, un inégalable

champ neuf offert à toutes les initiatives, à toutes les activités. Nous, la première nation colonisatrice dont les méthodes ont affirmé dans le monde l'éclatante supériorité, nous n'avons pas, il faut avoir le courage de le déclarer, donné notre mesure en ces admirables terres françaises des Antilles : pas plus, d'ailleurs, et soit dit incidemment qu'en Guyane !

Pourquoi ?...

J'ai en toute indépendance, cherché à me pénétrer des données d'un si complexe et si déconcertant problème et à essayer d'en dégager les principes. Et voici ce qu'il semble bien apparaître, à la réflexion, née d'entretiens avec maintes personnalités à même de porter un jugement sur les gens et les choses de là-bas, en ces départements français d'outre mer où une petite phalange de grands dirigeants régit la production ; où une élite intellectuelle de haute culture fait honneur à notre formation ; où le tempérament populaire est naturellement doux et accueillant.

Qui que vous entreteniez de la chose publique en nos Antilles, ce mot revient constamment : la politique ! la politique ? Quelle politique ? Cléricaux contre anticléricaux ? Non : le clergé jouit dans toutes les classes, et opinions per-

sonnelles à part, d'une visible considération. Existe-t-il dans les milieux antillais un élément réactionnaire ? Non. Ou communiste ? Pas davantage. Républicains modérés sont-ils aux prises avec les républicains avancés pour la conquête ou la conservation du pouvoir ? Non plus. En ces pays, cette politique dont le mot revient à chaque phrase et à propos de tout, consiste à être pour Pierre contre Paul ou pour Paul contre Pierre, ce qui semble bien, par d'autres exemples pris ailleurs, la marque de la politique insulaire. Que les pierristes parviennent à battre les paulistes, ceux-ci sont exposés à toutes les vexations, sinon à toutes les vindictes. Les amitiés se rompent, les familles se brouillent parce que pierristes contre paulistes. Tout gravite alors autour d'une farouche et durable lutte de personnes et de clans entre pierristes et paulistes.

On conçoit que, dans ces conditions, la situation de ceux qui devraient normalement être les chefs responsables de la colonie, pris entre les pressions des élus parlementaires ou du Conseil général anormalement omnipotent en ces pays, devienne vite intenable. La moyenne de la durée d'exercice des gouverneurs de la Guadeloupe en ces dernières années et exception

faite du gouverneur Tellier, demeuré en fonctions durant trois ans, grâce à une mentalité et à une souplesse spéciales, a été de sept mois ? Ceux de la Martinique, infiniment plus favorisés sous tous rapports, soit dit incidemment, ont bénéficié d'un peu plus de longévité : pas beaucoup. Taxés d'indifférence par les uns, s'ils se confinent dans la limite de leurs attributions ; de partialité par les autres, s'ils ont le malheur de mettre le petit doigt dans l'engrenage de la politique — la politique ! — les gouverneurs n'ont bientôt qu'un objectif : filer, aller ailleurs, là où ils pourront normalement « gouverner », comme leur nom l'indique. Et échapper aux haines ; car, quoi qu'ils fassent, eux aussi y sont exposés. Il n'y a pas si longtemps que le gouverneur Richard, de la Martinique, était révolvérisé a bord du paquebot, et que le gouverneur Jocelyn Robert n'échappait à la mort que parce que ses assassins se faisaient accidentellement sauter en préparant leurs bombes. On comprend que, dans de semblables conditions, le poste ne soit ni envié, ni enviable, et le caractère kaléidoscopique de son occupation.

Donc, à la tête de la colonie, autorité précaire, impulsion nulle, suivant l'antithèse du maréchal Lyautey : « J'ai pu réaliser ce que

j'ai fait au Maroc, parce que j'y ai duré.»

On comprend alors la place que tient le Conseil général. C'est lui qui dispose de la vraie autorité. Il est la cheville ouvrière de cette compétition de personnes bien plus que de partis ou d'idées, qui est, en ces pays, la base de la politique et de ses drames : telle, hier encore, l'affaire Galmot, en Guyane. Mais, de par sa formation même et par son orientation, une telle assemblée ne peut guère, ni concevoir des projets de large envergure et de longue haleine, ni les exécuter, et moins encore s'adapter aux connaissances, aux méthodes, aux enseignements des choses de l'extérieur, qu'elle ignore parce que ses membres ne les ont, à de rares exceptions près, pas apprises. Ce dont les conseillers généraux antillais n'ont pas le monopole, mais ce qui est plus grave ici, en raison du rôle majeur joué dans nos îles d'Amérique par cet aréopage à qui, par contre, son caractère politique aigu enlève pour une large part son autorité sur le personnel ressortissant. Ne me disait-on pas que la police est exercée en fait par les gendarmes parce que les agents... de police, mais non moins électoraux, sont vacillants et divers.

Du grand au moindre, les municipalités

accusent forcément la même conception, en ces pays où les combats de coqs sont un sport national autant que symbolique.

Et voilà, est-il permis à l'observateur de passage de supposer, comment nos possessions américaines offrent ce spectacle d'abandon, de lassitude, cette note générale de récriminations panachée de découragement qui, malgré l'affabilité des relations et la beauté du pays, vous laisse, en partant, comme un relent d'amertume et de gêne. Voilà pourquoi, aussi, chargé d'aller étudier en Guadeloupe le problème de l'évacuation maritime de la banane, salut de ce pays, après la destruction des cacaoyers, des caféiers par le cyclone, je me suis trouvé en présence de la banane pierriste contre la banane pauliste, devant des gens à qui on avait fait, dans un intérêt électoral, reluire et prendre pour argent comptant des promesses intenable autant que puériles, tandis que le gouverneur, un ami personnel cependant, filait en tournée dans les îles et s'arrangeait de façon à me manquer à son retour, sans doute de peur de glisser sur une peau de ces bananes ennemies.

Dois-je trouver un réconfort dans le fait que la même éclipse, voulue ou non, jeta une ombre sur le séjour que fit, voici quelque temps, en

les eaux guadeloupéennes, le commandant du navire-école *Jeanne-d'Arc* ?

*
* *

Tout ceci explique pourquoi, en ces pays qui pourraient être une terre de bonheur parfait, et d'abondance, les routes, meilleures en Martinique, sont une supplicante secousse en Guadeloupe; pourquoi la seule ébauche d'un embryon d'outillage maritime qui existe en Guadeloupe a été exécuté il y a plus d'un siècle par les Anglais sans que rien d'autre ait été réalisé depuis, en cet ordre. Ni davantage en Martinique, où l'aménagement maritime commercial est le fait de la seule C. G. T. Pourquoi les voiries sont si négligées et telles, en certains lieux, qu'on souhaite, pour notre amour-propre, qu'aucun étranger n'ait jamais cela sous les yeux. Pourquoi, dans certaines parties moustiqueuses, il semblerait que ce soit l'élevage de la sale bestiole qui soit organisé, et non sa destruction, alors que partout dans nos colonies d'Afrique et en Indochine, la guerre aux moustiques est un *delenda Carthago* : pourquoi enfin l'habitat de la classe ouvrière est si primitif et si négligé, et ignorée la création des besoins, cette source même de

l'effort constant vers le mieux-être comme de l'activité économique. Pourquoi, partout et en tout, on a là l'impression qu'on piétine, qu'on n'est pas à la page, ni qu'on ne cherche vraiment à s'y mettre.

Je serais désolé que quiconque prenne ces lignes pour un de ces éreintements auxquels certains auteurs recourent, sans gratitude pour l'accueil reçu ni les amitiés laissées, et avec le seul et bien médiocre objectif d'amuser la galerie en débinant autrui.

Il s'agit de constatations reconnues de quelques esprits clairvoyants de là-bas pour, partant du mal, chercher à apporter une contribution, si modeste soit-elle, à un mieux qui mettra nos vieilles et glorieuses colonies au niveau de leurs jeunes sœurs et qui leur permettra de supporter fièrement la comparaison avec leurs somptueuses rivales étrangères échelonnées des côtes du Venezuela à celles de la Floride : d'autant que les nôtres sont riches puisque, il faut le rappeler, le budget de la Martinique dépasse 80 millions et celui de la Guadeloupe, 55 millions : ce qui rend plus inexplicable encore qu'en cette dernière, le réseau routier, exécrable pour ce qui existe, ne sillonne encore qu'une fraction de l'île, où

le Nord demeure plus isolé du reste du monde que ne l'est, au cœur de l'Afrique nouvellement pénétrée, Ouagadougou. En maintes parties de ce territoire, pourtant exigü, on ne peut circuler qu'en recourant au cheval, à l'embarcation ou à la charrette à bœufs. Je sais un voyageur qui, ayant un curé ami à voir, dut faire des heures de canot, puis de cheval prêté par la gendarmerie, pour atteindre son objectif : après trois cents ans de colonisation et sans qu'un kilomètre de chemin de fer — en dehors de ceux des plantations — ait jamais été commencé : même dans les parties méridionales des deux colonies, où le pays si riche de ses plantations, n'offre aucun notable accident de terrain !

Au surplus, nos Antilles sont, en cela, plus heureuses que notre Guyane, où nous sommes là encore, depuis trois cents ans, à côté de ces perles coloniales que sont la Guyane hollandaise et la Guyane anglaise, et qui, pour les mêmes raisons compliquées de cette monumentale erreur qu'est le bague colonial avec son « doublement » et de cette utopie criminelle qu'est la relégation, n'est arrivée à établir en ces trois siècles comme voie de communication qu'une vingtaine de kilomètres de routes !...

Et on blague le Libéria, avec ses 13 kilomètres ?... Mais le Libéria remonte à moins de cent ans. Et à temps, à travail égaux, c'est 60 kilomètres que la Guyane devrait alors avoir... La politique ! Le cyclone ! Le Mont Pelé ! Trois mots qui reviennent constamment, en ces pays. Mais si les deux derniers apitoient, le premier finit par crisper à un point...

De l'autorité. De la direction. De la continuité. Ces trois mots résument la doctrine d'où sortiront de ce sol, privilégié sous tant de rapports, la fortune, la prospérité, la paix des esprits, la mise en valeur intégrale. Car beaucoup de terres restent à mettre en culture ; les forêts sont inexploitées ; le sous-sol, pas même prospecté ; l'aménagement touristique, cette moderne source de richesse, au point initial.

Mais comment franchir tant d'obstacles, faits de préjugés, de préventions, de crainte de toucher à un état de choses acquis, et qui se dressent entre l'énonciation de principes et le but ?

Voici longtemps qu'on s'en préoccupe et qu'on recherche les moyens. Certains, dont mon ami Francis Mury qui poursuit, depuis longtemps, à ce sujet une obstinée et courageuse campagne, voient la solution dans la suppression de la représentation parlementaire

des colonies. L'idée se défend mal. Tout d'abord, le Parlement n'est très probablement guère disposé à s'amputer de tout une phalange de ses membres parmi lesquels ont figuré et figurent des hommes éminents, dont certains ont rendu au pays de signalés services. La tendance serait plutôt, semble-t-il bien, en faveur d'une refonte de la représentation parlementaire coloniale et de sa répartition rationnelle par l'attribution de sièges au Sénat, là où ils n'existent pas. Cette école se base sur ce fait que la participation du plus grand nombre possible des éléments constituant le bloc français dans le monde à la vie politique de la métropole est, avec les relations économiques et les communications maritimes sous pavillon national, un des moyens les plus propres à maintenir, à renforcer l'homogénéité de ce bloc. Cela peut se discuter.

Peut-être est-il permis de se demander si une solution relative n'apparaîtrait pas dans l'instauration d'un Gouvernement général englobant les trois colonies : Guadeloupe, Martinique, Guyane ? De la sorte, une impulsion unique et commune serait donnée au groupe. Les gouverneurs, couverts par l'autorité du Gouvernement général, recouvreraient vis-à-

vis de leurs administrés et des représentants directs de ces derniers une indépendance dont le défaut rend trop souvent aux premiers la tâche impossible et la vie intenable. Le Gouverneur général lui-même, placé très au-dessus des contingences locales et de leur fameuse « politique », pourrait assurer cette autorité, réclamée ouvertement par les uns, confusément sentie nécessaire par les autres et dont le défaut pèse si lourdement sur ces pays. Avec de la stabilité et moyennant un choix judicieux du titulaire, une ère nouvelle s'ouvrirait peut-être pour ces colonies. Surtout si le principe était étendu, par la création de directions générales, aux grands services : travaux publics, agriculture, justice, santé, finances, comme il l'est déjà à l'armée, dont le commandement, en résidence à Fort-de-France, s'étend, je l'ai dit, aux trois possessions ?

Cette création complétée par la transformation de la ligne actuelle eu un service colonial Guadeloupe-Martinique-Guyane et la création d'une ligne directe sur le Venezuela, Colombie et Panama.

Cela comporterait une charge budgétaire complémentaire ? objectera-t-on. Sans doute. Mais depuis quand fait-on quelque chose avec rien ?

Et n'est-il pas des cas dans lesquels l'objectif est si majeur que tout disparaît devant les moyens propres à l'atteindre ?

Suggestions et non affirmations, que ces énonciations, au surplus. Et si l'on trouve mieux ou que l'on estime préférable la prolongation du *statu quo*, je m'incline. Et pour cause...

DES ANTILLES FRANÇAISES A COSTA-RICA

La Guayra est le port de Caracas, la capitale vénézuélienne, à laquelle le relie, outre un « tortillard », une bien belle route en corniche. Et, en revoyant ce pays, nous revivons les heures angoissantes de 1914. Car c'est en ce coin du Sud-Amérique que nous apprîmes la guerre. Nous venions du Pérou et rentrions en France. A Panama, les nouvelles étaient médiocres, mais non absolument alarmantes. A Caracas, je demandai à notre ministre, M. Fabre, s'il savait quelque chose. Il me répondit négativement. Le même jour, nous regagnions La Guayra par un train bondé de Boches, hurlant la *Wacht am Rhein*. C'étaient des mobilisés allemands qui rejoignaient et qu'attendait un paquebot battant couleurs américaines. Cela se passait le 24 juillet 1914. Or, ce paquebot, chargé d'embarquer sur tous les points de cette partie du Nouveau-Monde les recrues et

les réservistes d'outre-Rhin, était forcément nolisé depuis des semaines.

Le 24 juillet 1914 ! Je crois bien qu'il n'existe pas de preuve plus irréfutable de la préméditation ennemie. Le rapport que je fis alors sur ce fait au ministre des Affaires Etrangères a été souvent invoqué depuis, chaque fois qu'il s'est agi de rétorquer les affirmations allemandes sur les responsabilités de la guerre.

Nous avons quitté La Guayra, tapie dans son cirque montagneux ponctué de petites maisons aux couleurs vives, et que domine une vieille forteresse ; son quai-digue, où un beau cargo américain va prendre notre place, derrière un autre cargo neuf de la H. A. P. A. G., la Hamburg Amerika allemande, Américains et Allemands font, m'informe-t-on, un gros effort naval : les uns, pour conquérir une place ; les autres, pour la reprendre, en tous ces pays sud-américains. Les Allemands primaient leurs rivaux en Venezuela, avant 1914. Trop avisés pour ne pas savoir qu'un grand peuple rayonne dans le monde par sa puissance économique, ce qu'il vend, ce qu'il achète, ce qu'il transporte, la richesse qu'apportent ses interventions ; et non en évoquant à tout propos des affinités de race et de civilisation souvent bien

illusoires, sinon indifférentes à autrui, ils poursuivent avec une énergie que rien n'arrête le rétablissement de leur rang sur les grandes routes maritimes et les marchés du monde. Et cet effort comporte un rude enseignement pour d'autres.

« Pourquoi, me dit un ami vénézuélien, semblez-vous, vous autres Français, vous désintéresser, ici et ailleurs, des grandes affaires, telles ces énormes entreprises pétrolières qui se sont montées chez nous, notamment dans la région de Moracaïbo, et semblez-vous vous confiner, de propos délibéré, dans l'exportation des marchandises de luxe : les liqueurs, les parfums, les produits pharmaceutiques, l'article de Paris, tous objets dont, par leur nature et leur prix mêmes, les débouchés sont forcément restreints ? »

Il me fallait, par amour propre national, donner une raison. Je la trouvai dans le fait que notre expansion coloniale depuis cinquante ans, répartie dans le monde entier, par l'énorme somme d'immobilisation de capitaux qu'elle comporte et des activités qu'elle exige, a pour répercussion, sans nous détourner pour cela du champ d'action étranger, de contribuer à nous orienter vers lui moins amplement que

ne le font nos rivaux. Mon interlocuteur eût pu rétorquer l'exemple de tant d'affaires montées dans le globe entier avec le drainage de notre épargne par ceux-ci qui, tout naturellement, réservent à leur industrie la fourniture du matériel, mettent l'affaire sur pied, la lançant ensuite sur le marché de la finance internationale, puis nous repassent les titres surcotés, quitte à nous les racheter sur une baisse factice et à les faire monter de nouveau pour nous les refiler. Il ne le fit pas, soit qu'il ignorât à quel degré notre chère patrie est, sous le rapport économique comme sous pas mal d'autres, le P. D. P. — le pays des poires, comme dit l'*Animaleur* de Louis Forest — soit qu'il y mît de la courtoisie. Je lui en sus gré. Mais m'apparut une fois de plus, et avec davantage de force que jamais, la nécessité de former chez nous une large élite de jeunes Français, en vue des carrières à l'extérieur ; préparés en vue des grandes affaires ; solidement trempés et aptes à assurer à son plus haut plan notre rayonnement dans le monde. Et si l'application d'un tel programme absorbe une fraction plus ou moins importante des innombrables aspirants de chez nous à des professions libérales dont le plus net résultat est pour trop d'entre

eux d'aboutir à une impasse, de végéter, de gâcher leur vie et de grossir la masse de ce que Pierre Baudin appelait avec tant de justesse des « Forces Perdues », il est permis de n'y voir aucun inconvénient, ni pour eux ni pour notre nation.

Seulement, voilà : la formation de notre jeunesse dépend, non pas tant d'elle que d'un aréopage de vieux pédagogues sédentaires parfaitement étrangers, donc réfractaires, à ces doctrines, et qui seraient surpris, voire indignés si on leur démontrait le tort qu'ils font ainsi inconsciemment à leur pays.

*
* *

Une journée et une nuit de navigation le long d'une côte rébarbative, déserte, avec, comme toile de fond, de hautes montagnes estompées dans le lointain, et voici notre *Macoris* amarré le long du superbe Pier de Puerto-Colombia, en Colombie. Ce Pier, jeté en avant d'une modeste agglomération, est le port de Barranquilla, la ville de quelque 120.000 habitants située à une trentaine de kilomètres de là. Un petit chemin de fer relie l'une à l'autre, et ne va pas plus loin. C'est

par le Rio Magdalena que l'on gagne, de ce point, Santa-Fé de Bogota, la capitale. Voyage redouté par l'incertitude de sa durée, dépendant du niveau, très variable, des eaux du fleuve, et sa complication.

Comme la digue à La Guayra, le Pier de Puerto-Colombia est impeccablement tenu ; les travailleurs propres, disciplinés, silencieux ; les douaniers colombiens, vêtus en enseignes de vaisseau, aussi élégants que leurs congénères vénézuéliens, habillés, eux, en administrateurs des colonies. Ne souriez pas. L'apparence, que nous négligeons trop souvent est, dans maints pays, l'objet d'un souci qui pourrait, en plus d'un cas, être imité ailleurs.

A bord, un marchand offre de bien curieuses statuettes indiennes, en caoutchouc balata, d'un travail particulier à certaines tribus de l'intérieur. L'homme, un grand garçon distingué d'une trentaine d'années, au teint terreux, aux yeux comme obnubilés, les dents aurifiées, s'exprime en français, impeccablement. Déchet jeté en ces lieux par les secousses de la vie. Je n'ose lui demander pourquoi il a échoué là. Ni lui parler de Cayenne...

L'emplette faite, il prend congé avec des allures de parfait gentleman, un peu gêné.

Que de ces épaves de notre race ne rencontre-t-on pas, à parcourir le monde ? Et quels drames traînent-elles après elles ?...

*
* *

Les Américains ont poussé jusqu'en Colombie leur formidable exploitation bananière, devenue chez eux une sorte d'instrument impérialiste. C'étaient de nos compatriotes qui avaient fondé ces vastes exploitations. L'affaire marchait en pleine prospérité. Ils pensèrent l'agrandir encore. Ils recoururent aux capitaux des Américains, dont ils devinrent, par là même, les débiteurs. Cela ne traîna pas. Au premier détour, les prêteurs faisaient aux emprunteurs le « coup du père François ». Et, aujourd'hui, les plantations bananières de la région de Santa-Martha sont devenues une des meilleures affaires du bon Oncle Sam, qui « sait y faire », comme on dit.

*
* *

En sortant, nous longeons, à quelques encablures du Pier, un grand vapeur coulé au début de la guerre. Le bateau a sombré par un fond qui permet de voir encore ses mâts, sa cheminée,

ses œuvres hautes. Et l'on me narre ceci : il était amarré au Pier, alors en bois. Son équipage l'incendia volontairement, dans le but d'embraser l'ouvrage et d'embouteiller ainsi cette partie de la Colombie. On put déborder à temps le bateau, qui alla couler là où il est demeuré depuis.

Si le fait est exact, il caractérise bien la mentalité de nos ennemis et leur conception des droits d'autrui.

*
* * *

Allongée le long d'une côte surmontée d'un haut promontoire que couronne un vieux château fort, apparaît Carthagène, la cité, antique pour le Nouveau-Monde, fondée en 1533 par Pedro de Heredia. Nous ne sommes guère loin d'elle ; mais il nous faudra près de deux heures pour éviter les hauts fonds qui la séparent du large, contourner tout un archipel, pénétrer, entre deux forts remontant à la fondation de la colonie, près d'un beau phare neuf, et entrer dans une immense baie, parsemée d'îlots. De l'autre côté de l'appontement, où nous a conduits un pilote indien, venu en pirogue, et où nous nous amarrons, encore un paquebot amé-

ricain. Le troisième en trois escales. Quand je fus en ces pays, jadis, c'étaient le pavillon anglais et le pavillon allemand qui se montraient partout. La bannière étoilée les aurait-elle supplantés ? Sa concurrence s'est, en tout cas, faite âpre et exhale un relent de doctrine de Monroe. L'avenir du Nouveau Monde réserve à l'Ancien bien des surprises.

La ville, citée comme un des plus curieux exemples de l'implantation ibérique en Sud-Amérique, est une grosse agglomération entourée d'eau, ceinturée de remparts, jadis formidables. Certains coins rappellent les vieilles villes d'Espagne. Ailleurs, de riches quartiers neufs, peuplés de très belles villas. Tout proches, des faubourgs de bicoques exotiques où grouille une innombrable marmaille de gosses bronzés, dont beaucoup sont nus et fraient dans les rues avec des porcs noirs. Contrastes accusés, dont on se lasse vite.

C'est la Fête-Dieu. Dans une église, en robes criardes, montant au genou, la tête coiffée de la mantille, des dames de toutes les gammes, du blanc au noir, la figure d'autant plus poudrée que la peau est plus sombre, jettent une note spéciale que souligne la troupe, en armes, sur les bas-côtés. Chez les soldats, très jeunes, en

tenue kaki, portant la casquette à turban rouge, domine le type indien.

Beaucoup d'autos... comme dans tous les pays à peu près privés de routes : anomalie déjà souvent notée. Peu de marques françaises. Sans doute, pour nous être agréable, notre chauffeur nous montre complaisamment un vieux tacot tout déverni, de chez nous. Cette défaveur relative vient, nous explique-t-on, — assertion combien de fois entendue ailleurs — de la négligence apportée par nos constructeurs à se préoccuper des pièces de rechange dans leurs fournitures : point que soignent particulièrement leurs concurrents étrangers ; exemple, aussi, confirmant une fois de plus que, pour faire des affaires à l'extérieur, il faut d'abord étudier le terrain et le connaître à fond.

Combien de fois faudra-t-il énoncer ces vérités pour les faire pénétrer dans les cerveaux des intéressés ?

*
* *

A contempler les vestiges de la grandeur passée de l'Espagne, de cette œuvre inouïe et gigantesque qui implanta de l'Amérique du Nord — San Francisco, Los Angelès, — à

Magellan, — Punta Arenas — la civilisation, la religion, la langue castillanes, que de réflexions viennent à l'esprit !

Ainsi donc, de près de quatre siècles d'une œuvre de colonisation comme l'histoire en offre peu d'exemples, voici ce qu'il reste : un ensemble de nations inégales ; s'ignorant ; parfois dressées les unes contre les autres ; l'Argentine, le Chili, l'Uruguay, le Paraguay, la Bolivie, l'Equateur, la Colombie, le Venezuela, Panama et les petites républiques de l'Amérique centrale, le Mexique... Tout cela s'est effrité, disjoint, séparé de la patrie commune, presque sans lutte, comme s'effondre soudain une charpente vermoulue, dont seule l'apparence extérieure pouvait laisser croire à quelque solidité. De ce si vaste et si glorieux passé, seuls demeurent les témoins, quelques antiques monuments épars en ces régions immenses ; les fortifications de Carthagène ; le Vieux-Panama ; des églises ; la cathédrale et les couvents de Lima ; des forteresses à Santiago de Cuba, à la Havane, à Santiago de Chili, bien ailleurs encore. Et c'est tout. Mais la langue, le fier langage castillan, est, lui, demeuré partout pur. Seulement, elle est restée comme un usage ; non comme un lien. Du jour où voici un peu plus d'un siècle, la scission s'est produite entre tous

ces pays et la mère-patrie qui les avait enfantés de son sang, rien n'est plus resté de ce qui les avait si longtemps unis à elle. Son rôle économique est infime. Son influence politique nulle. Contrairement à ce qui s'est passé entre le Portugal et le Brésil, il a fallu quelques décades pour qu'elle demeure à peine un souvenir. N'est-ce pas là un phénomène déconcertant ?

Et quelle leçon aussi, pour d'autres nations, justement fières de leur présente expansion coloniale dans le monde. Quel sujet à méditations. Quel exemple de la sagesse, du doigté, de la sûreté de doctrine, de la prudence que commande l'art de gouverner tout un vaste empire d'outre-mer !...

*
* *

Le Tout-Carthagène est à bord. La venue périodique de la malle française y attire une foule élégante où les dames montrent qu'elles n'ignorent rien des nuances et des affinements de la mode. Il semblerait qu'elles viennent chercher une satisfaction à venir respirer un effluve de France. Et surtout de Paris. Le bar, le magasin du coiffeur font des affaires d'or. Et je me demande quelles raisons ont pu

jusqu'ici empêcher l'armement d'organiser aux escales des thés dansants qui seraient à la fois une excellente opération en même temps qu'une profitable et sûre propagande ?

Peut-être existe-t-il à une telle initiative des objections ? S'il n'en est pas, elle semble bien mériter d'être retenue.

*
* *

Sous un ciel lourd, chaud et bas, Colon-Cristobal s'annonce par un vol d'avions qui tournoient autour de notre *Macoris*. Une double et longue digue ferme maintenant la baie, où toute la flotte de l'U. S. A., et d'autres encore pourraient tenir. Sur un coteau, des maisons à deux étages sous leur toit vert, la véranda engrillagée contre les moustiques : des casernements. Que nous voilà ici, loin des paillettes généreusement attribuées à nos officiers et à nos sous-officiers coloniaux. Chacun comprend les choses à sa façon.

Nous voilà le long d'un de ces grands wharfs parallèles, et où flottent les pavillons de tous les peuples. J'en remarque un, inconnu de nous, pourtant. Informations prises, c'est celui de la République de Panama, ce petit Etat auquel

les Américains insufflèrent de se séparer de la Colombie quand ils eurent besoin d'une zone à eux pour y établir le canal. Pourquoi ces couleurs sur ce joli navire ? Bien simple : parce qu'il échappe ainsi au régime sec. Et voilà, quand on sait tout concilier pratiquement.

Quelle admirable ordonnance, en ce port. Rien ne traîne. Tout est classé comme à la devanture d'un magasin de nouveautés. Un seul agent ; mais rien ne cloche, ni ne traîne. Les dockers travaillent à tour de rôle comme à la parade, en silence. Ils sont peu, d'ailleurs, car tout se passe mécaniquement. Sur les amarres de chaque navire, les disques anti-rats sont en place. Les bateaux de service, fort beaux, sont impeccables. C'est par ces détails qu'un peuple donne une idée des réalisations dont il est capable... et une leçon à d'autres qui, par ailleurs, ont leurs qualités.

Nous voici dans un de ces grands hôtels reluisants où tout se passe automatiquement et où l'on a la sensation, non déplaisante, d'être un numéro, base de la vie en U. S. Confort calculé au dollar : on s'y fait vite, le portefeuille aidant. Hommes, de mise quelconque. Femmes d'une élégance extrême. Comme fiacres, des

Chevrolet, des Buick, des Cadillac, dont seul un carton désigne le rôle de louage.

Bien entendu, dans cette vie anglo-saxonne coloniale, le sport occupe une large place. La principale attraction sportive, à Cristobal, est la piscine. Jadis, elle communiquait avec la mer, et le jeu consistait à passer de l'une à l'autre, grâce à une sorte de tunnel battu par les lames. Jeu dangereux, où M. Peretti della Rocca, frère de l'ambassadeur, perdit la vie. Aujourd'hui, les nageurs sont en vase clos, bien sagement, comme dans nos « bains à quatre sous, pour les femmes, à fond de bois ». Mais « l'excitement », cher aux Américains, y a perdu. Pour les gens rassis, la vue de quelques superbes créatures des deux sexes utilisant le sport pour faire admirer leurs académies — et il en est de remarquables — aux assistants, demeure une intéressante chose, les uns se rinçant le corps et les autres l'œil, à la satisfaction générale.

Colon, théâtre d'un des plus grands efforts de notre nation et où tant des nôtres reposent, est devenu une de ces grandes villasses correctes, propres, bien tenues, ornées de jardins sans fleurs, où blancs aristocrates, noirs de service et « vulgum pecus » très panachés se coudoient sans se confondre ; où les distrac-

tions ont quelque chose d'un peu puéril ; où nous, Français, nous mourrions d'ennui, et que les Américains considèrent comme l'expression supérieure de ce qu'est un centre d'agrément.

Les Américains associent assez volontiers leurs ouvrages militaires aux aménagements publics : tel le si beau parc de Golden Gate, à San-Francisco. Tout près de la piscine, se trouve une batterie, tenue comme un jardin et faisant en quelque sorte corps avec elle. Elle s'appelle Batterie de Lesseps ; et ce nom est inscrit en lettres énormes, afin que tous les navires qui traversent le canal aient sous les yeux l'évocation du génial Français qui unit les Continents. Un modeste monument a été élevé à notre illustre compatriote, à Colon, la ville panaméenne juxtaposée à Cristobal, la cité américaine, comme, sur le Pacifique, Balboa l'est à Panama. Il semblerait que les Américains se soient gardés d'évoquer autrement que par la pancarte du fort le souvenir du grand Français : abstention qui contraste avec ce magnifique monument à la gloire de l'armée française, flanqué des figures de Joffre et de Foch, et qui orne l'entrée d'honneur de la si belle école de West-Point, près de New-York. Seulement,

ici, ils sont sur le terrain économique. Et, sur celui-là, les Yankees sont intraitables.

*
* *

Le Canal, nœud stratégique d'une des grandes routes maritimes du monde, est très défendu, cela va de soi. Si défendu que le ronronnement constant, la nuit comme le jour, des avions en exercice finit par être une obsession. L'avion aura transformé le monde, en vingt ans. Ici, où nul navire de guerre ne se voit en ce moment, l'avion est roi. C'est lui qui incarne la souveraineté et la force de l'U. S. A. Dans le hall de l'hôtel, un vaste tableau commercial fait des offres de service pour toutes les directions de l'Amérique par la voie des airs. Et je me rappelle, si peu de temps avant la guerre, le capitaine Ferber, reprenant les prémisses de notre compatriote Ader et faisant sur la Côte d'Azur ses essais de suspension planée : et ce meeting de Reims, où l'on attendait la tombée du vent, vers la fin de l'après-midi, pour assister aux vols des Paulhan et des Desgranges : vols bien sages et qui, pourtant, apparaissaient alors à juste titre comme d'inouïes témérités.

Nous avons créé cela, avec bien d'autres

merveilles de la science, appliquée ou non. Les Allemands l'ont retourné contre nous de la façon que l'on sait depuis que leur Lindbergh a traversé le premier l'Atlantique, les Américains sont convaincus que ce sont eux les rois de l'air ; et, dans une récente solennité militaire, Mussolini a tenu à faire savoir que, quand elle voulait, l'Italie obscurcissait le ciel de trois cents avions. O Ader ! O Blériot ! O Paulhan !...

*
* *

Le *Pastores*, grand paquebot blanc de la Great White Fleet, comme se nomme elle-même l'United Fruit Co, va nous conduire à Port-Limon, en Costa-Rica. Beau navire de quelque 8.000 tonnes, à classe unique, du type classique de cette formidable firme, dont aujourd'hui sa flotte se monte à 72 unités, totalisant 236.000 tonnes, et le capital à deux millions et demi d'actions de 100 dollars !

Nous appareillons non loin d'un grand et beau cargo neuf italien, appartenant à une firme, nouvelle venue en ces eaux. Les Italiens marquent ici, comme partout, comme aussi toutes les nations en ascension, une activité maritime confinant au rush.

On est légitimement ému chez nous de la progression, à notre préjudice, des couleurs italiennes dans le rang international des pavillons. Le fait est là. Mais il a son explication à laquelle il est curieux qu'on ne pense pas davantage. C'est que, pour l'Italie, le prix de la victoire a été davantage encore Trieste, et partant, la succession maritime austro-hongroise, loin d'être négligeable, que le Trentin. Et cet épanouissement de la marine italienne auquel on assiste trouve là sa principale explication, d'ailleurs fort légitime.

Je reconnais à bord du *Pastores* cette note automatique, si curieuse pour nous, Français, et qui m'avait tant frappé lors d'une traversée effectuée jadis sur le *Parismina* de la même compagnie. A l'arrivée, sur un geste, un préposé vous conduit à votre cabine, ouvre la porte et s'en va sans dire un mot, ni saluer ; les nurses du service prennent part à la vie des passagers ; les officiers, fort nombreux, ont cette allure compassée et un peu pontifiante qu'affectent volontiers les Anglo-Saxons dès qu'ils accomplissent un acte professionnel ; chacun mange à sa table, mastiquant consciencieusement d'un air ennuyé, qui déteint sur l'ensemble, et que ne tempère guère la cuisine industrielle, adoucie

cependant ici par un petit relâchement du régime sec ; jusqu'au bar, d'une affreuse décoration, comme l'ensemble, où l'on va se servir à un buffet dressé à la condition de payer une petite fortune, des consommations fadasses. Par exemple, propreté méticuleuse ; et l'on ne verrait pas sur le pont des passagers un matelot autrement qu'en impeccable blanc.

Quel écart, pour nous, Latins, de conception, de vie, d'allures de l'état-major, avec l'ambiance de nos paquebots, si accueillants, si gais généralement, et, le plus souvent, tels nos bons *Pellerin-de-Lalouche* et *Macoris*, à la table si succulente, à la cave si digne de considération.

Observation qui a sa portée : dans le hall du *Pastores*, comme sur la plupart des paquebots étrangers, deux éventaires sont disposés, où sont mis à la disposition des passagers tous les tracts possibles sur les choses touristiques les services maritimes, ferroviaires ou aériens ; en un mot l'ensemble de ce qui peut intéresser le visiteur et le guider, le diriger vers tel objectif et le retenir. Depuis si longtemps que nous bataillons pour que cet exemple soit suivi chez nous, rien de semblable n'a été accompli dans ce sens, ni par l'Office National du Tourisme,

ni par le Touring-Club, ni par nos Compagnies de transports elles-mêmes, cependant directement intéressées. J'ai déjà signalé, cela et suggéré que le peu qui est fait dans cet ordre l'est dans des conditions telles qu'il est permis de se demander si, à part une modification qui serait bien récente, l'abstention ne serait pas préférable à ce que j'ai constaté dans cet ordre, chez nous.

Le nombre des visiteurs étrangers, cet élément majeur de ce que l'on a appelé avec raison « l'exportation à l'intérieur », diminue en France depuis quelque temps, paraît-il ? Inutile d'aller en chercher ailleurs la raison.

EN COSTA-RICA

Port Limon : le *Pastores* s'est amarré à un vaste appontement couvert, donnant directement sur le large, sans autre protection. Celui-là appartient à l'United Fruit C^o : la ouneït, comme on dit en Amérique. Un autre appontement non davantage protégé, se voit non loin de là ; ce dernier relève du gouvernement costaricien. Il faut que l'Océan soit bien constamment calme en ces parages pour que la houle permette au poste d'être tenable. Un train attend les passagers, dont une partie sont des touristes américains. Wagons à fauteuils à pivot ; la partie ouverte à l'arrière disposée pour permettre ainsi aux voyageurs de jouir, en plein air, du spectacle. Nos chemins de fer coloniaux, voire nord-africains, devraient bien adopter cette disposition si pratique et si appropriée, lors de leurs prochaines commandes de voitures.

*
* *

Soit dit incidemment, fini, ici, le régime sec. Mais la République de Costa-Rica a adopté une bien sage mesure les débits sont fermés le dimanche. Il est douteux que semblable modalité soit jamais adoptée chez nous où le comptoir tient une si grande place... dans la politique.

*
* *

La voie sort de la ville en l'inévitable défilé à travers un de ces faubourg des cités tropicales, où d'in vraisemblables bicoques vacillantes établies en recourant à n'importe quoi, alternent avec les bâtisses en tôle ondulée, et dont la plupart des toitures, même celles des monuments, sont elles aussi, constituées. J'ignore si notre métallurgie connaît ce débouché et s'y intéresse. Mais qui n'a vu cela ne peut se faire une idée de la place que tient la tôle ondulée dans la vie de ces peuples, évidemment insensibles à l'épouvantable chaleur qui doit régner sous ces carcasses métalliques, à l'aspect vite rendu misérable par la rouille qui ne tarde pas à les ronger sous ces climats si humides.

Après un certain parcours le long de la mer, dans une brousse où le cocotier est assez exploité,

la voie attaque la rude montée aboutissant à San-José, la capitale, d'où elle poursuit jusqu'à Punta-Arena — qu'il ne faut pas confondre avec la Punta-Arenas de Magellan — et port de la république sur le Pacifique.

Cette ascension qui, en quelques heures, atteint 1.600 mètres au col, à Cartago, pour redescendre à 1.300 mètres à San-José, est bien, ainsi qu'on me l'avait dit, une des plus belles choses qui puissent s'offrir à l'admiration du voyageur. Le long de la vallée torrentueuse, encadrée de la luxuriance de la flore et de la sylvie tropicales, le train grimpe en s'agrippant aux flancs des montagnes en une interminable suite de courbes invraisemblables, tandis qu'au fond dégringole un gros torrent alimenté, de ci en là par les cascades.

Les hautes crêtes de la grande chaîne forment à ce tableau une majestueuse toile de fond. Féérique ! Et puis, voici les célèbres bananeraies, les plantations de café et de cacao, appartenant en majorité à la United Fruit Co, propriétaire d'une bonne partie du territoire cultivable de ce pays, dont l'exploitation s'est condensée le long du chemin de fer, propriété lui-même de la grande firme américaine. D'ailleurs, au port comme le long du parcours, les inscriptions sont plus souvent en anglais que bilingues. Tout

le matériel est américain, jusques et y compris ces curieuses draisines à moteur, qui permettent au personnel de se déplacer en vitesse d'un point à un autre, entre deux trains : ceux-ci fréquents. Partout, sur la ligne comme dans le port, on entend nasiller américain, cet anglais si difficile à comprendre sans entraînement, tant à cause de l'accent que de certains néologismes tels « to rent » pour « to let », « store » pour « shop », par exemple. Il n'est point jusqu'aux méthodes de travail qui ne soient américaines. Ainsi, en un parcours de la ligne sur ce terrain très volcanique se sont produits de graves éboulements. Il a fallu dégager la voie. Les matières éboulées sont d'abord désagrégées par de puissants jets d'eau, puis éliminées au moyen de grosses bennes dragues, à l'aide de quelques seuls ouvriers. En Europe, on attellerait à ce labeur un bataillon de terrassiers. En Amérique, on y supplée par le machinisme, tant la main-d'œuvre est rare et chère. Au fait, c'est la formule de demain. Nos coloniaux trouveront un grand profit à étudier la méthode, pour leur exemple.

*
* *

Quelle richesse, quel effort, quels capitaux formidables représentent ces immenses planta-

tions bananières, ces vastes vergers de caféiers, ces longues futaies de cacaoyers, tout cela tenu comme un jardin.

J'avais bien remarqué maintes bananeraies envahies par l'assaut des plantes parasites. J'étais frappé du peu de régimes suspendus aux plantes. Et voici ce que, contre toute attente, j'apprends, confirmé de diverses bonnes sources, très sûres :

L'United Fruit C^o et une firme moins importante, encore que très grosse, ont presque abandonné leurs plantations dans la République de Panama, en raison de la médiocre qualité des produits. Et le même mouvement s'accuse en Costa-Rica. La banane, par suite de l'épuisement du sol est arrivée à une telle faiblesse de rendement, tant comme nombre que comme « standard » des régimes que, la difficulté de main-d'œuvre aidant, ces splendides plantations couvrant d'immenses espaces et suscitant l'admiration du voyageur sont devenues une non-valeur économique. Est-ce une dureté du sort ou un calcul de leurs créateurs ? Ceci est une autre question. En matière d'exploitation bananière, on calcule qu'il faut trois ans pour rembourser les frais d'exploitation ; un an pour rembourser les intérêts du capital ; trois années

pour assurer le bénéfice. Or, dans la plupart des régions plantées de l'Amérique Centrale, il est démontré qu'un bananier peut fournir des régimes « standard » — c'est-à-dire correspondant aux conditions voulues de poids et de dimensions — seulement pendant sept ans. D'où l'obligation de changer sans cesse de terrains, de défricher, de délaisser ceux abandonnés, pour de longues années épuisés, de se fixer plus loin de la mer et d'étendre constamment les ramifications du réseau ferré d'exploitation.

Que la chose soit voulue ou non, les Américains semblent lâcher le Costa-Rica. Ils ont, à ce jour déjà liquidé une partie de leur personnel et laissé entendre leur intention de distendre la rotation de leurs services maritimes à Port-Limon, voire l'intensité de leur trafic ferroviaire sur San-José, la capitale.

Certains, qui connaissent bien les méthodes U. S. A. en matière de politique étrangère et les tours que ce vieux malin, pour ne pas dire cette vieille ficelle, d'Oncle Sam tient dans son sac, vous glissent à l'oreille ceci : les Etats-Unis sont, en fait, les maîtres de la République de Panama, que leur Canal-Zone coupe en deux. En Costa-Rica, ils possèdent toute une partie du sol, le port et l'unique chemin de fer. Ils

viennent, de plus, de consentir à la petite république, un gros emprunt à des conditions que ne désavouerait pas Shylock. Et ce n'est pas la création du mouvement qui s'accuse en ce moment pour la nationalisation des terres et de l'industrie bananière, sous l'impulsion d'une certaine junte, qui modifiera ces dispositions, aggravées par le refus du gouvernement d'accorder à la « Yuneit » d'autres concessions sur le versant Pacifique, si riche en beautés naturelles. Ils tiennent leur affaire. Et les Américains passent maintenant au Nicaragua, parce que le Nicaragua, ce sont les terres neuves, propices à la banane ; et que c'est, surtout, comme par hasard que, renouvelant sous une autre forme le coup de jadis, lors de la séparation de l'Etat de Panama, de la Colombie, un général quelconque s'est insurgé : ce qui a eu pour effet escompté de menacer les intérêts américains et de nécessiter des mesures de protection. Des troupes américaines ont donc été débarquées et, naturellement, sont demeurées. Le Nicaragua ne sortira plus, lui aussi, de l'emprise de l'astucieux Oncle Sam ; lequel, au surplus, n'a rien inventé, puisque le coup d'éventail du dey d'Alger nous a valu l'Algérie, et les Kroumirs, dont on n'entendit plus parler, la Tunisie :

lesquelles n'ont, au surplus, rien perdu à notre présence. Les Anglais peuvent, eux aussi, évoquer avec reconnaissance la rébellion, en Egypte, d'Arabi-Pacha, contre qui leur cavalerie de Saint-Georges chargea avec les brillants résultats que l'on sait. Eternel recommencement des choses...

Au demeurant, la construction du canal du Nicaragua est, pour les Etats-Unis, une nécessité absolue. Outre le côté stratégique et le risque d'un embouteillage de Panama, ce pays est si volcanique, et sujet aux secousses sismiques, que le fonctionnement du canal actuel, le jeu de son gigantesque outillage mécanique peuvent à tout instant et pour longtemps être compromis. Ainsi se trouveront successivement englobées dans l'orbite nord-américain, sans éclat ni violentes secousses, toutes ces minuscules nations, parcelles de l'immense empire hispano-américain, qui se sont constitué une vie propre lors de l'effondrement du colosse espagnol.

*
* *

Un sujet de surprise réside dans la mesure en laquelle toute cette partie du Nouveau-Monde, une des premières qui furent en contact avec

les Blancs qui, par elle, parvinrent au Pacifique est demeurée pour une large part impénétrée : quelques bouts de chemins de fer, guère de routes par tronçons épars. Dès qu'on quitte un centre ou qu'on s'éloigne du rail, c'est la forêt ou la savane où vivent, de nos jours encore, farouchement isolées, éparses dans ces solitudes, des tribus indiennes sur le nombre et le caractère desquelles on est mal fixé. Et cela, tout à proximité de cette grande artère mondiale qu'est le canal. N'est-ce pas déconcertant, à une époque où tant d'admirables explorations, immédiatement suivies de la colonisation et des applications de la science, ont ouvert en cinquante ans le continent africain tout entier à la civilisation.

Contraste amusant : les autos, particulières où de louage, abondent, ici encore, en ces villes d'où l'on ne peut s'éloigner faute d'accès, et où, en général, les voies sont, par comparaison, à faire admirer celles de la Guadeloupe : ce qui n'est pas peu dire.

Où peuvent bien aller ces autos ? Mais aussi, malheur à l'étranger qui se confie à l'un de ces tacots, ignorants du taxi, Il est trimballé, cahoté en long, en large, en travers, en huit, et se trouve, à l'arrivée, devant une note formidable et régle-

mentaire — en ce pays où un verre de fine se paie deux dollars — 52 francs ! — pour un trajet que, par la suite, quand il sera un peu familiarisé avec les lieux, il accomplira en dix minutes. Directement, s'entend.

Ce qui, par exemple, déconcerte, en tous ces pays, et suscite une admiration rétrospective, c'est la création par les conquistadors de tant de cités dont on demeure confondu que leurs créateurs aient pu les édifier. La plupart ont été situées, sans doute pour des raisons de salubrité, sur les hauts plateaux : Mexico, Sucre, Santa-Fé-de-Bogota, Caracas, La Paz. San-José-de-Costa-Rica, où j'écris ces lignes, est à près de 1.400 mètres. Et quand on se représente qu'il y a seulement quelques années, il fallait quinze jours, parfois le double, pour, de Barranquilla ou de Carthagène, gagner Bogota, quand on est encore sous l'impression de cette invraisemblable montée de Port-Limon, la capitale costaricienne, on reste confondu devant les prodiges d'audace, d'endurance, d'ingéniosité qu'ont dû déployer, Dieu sait aux prix de quels sacrifices, les créateurs de ces mondes nouveaux pour faire surgir de ces terres inconnues des villes dont certaines sont devenues, tel Mexico, d'importantes cités.

Nous, modernes, avons certes, à notre actif, des réalisations qui étonneront les générations à venir ; mais nous disposons de tant de ressources, de connaissances, de moyens d'action que notre mérite est mince, en regard de celui des précurseurs.

*
* *

La température était torride quand nous avons quitté Port-Limon. Et nous avons, sans respect humain, sorti nos casques : de petits casques discrets, gris, élégants. C'est le respect humain qui a fini par l'emporter, devant la sensation que nous étions la risée des gens ; même des blancs, qui se promènent couramment nu-tête sous ces tropiques. Et nous avons finalement porté nos casques... à la main. Ce détail, insignifiant en soi, amène cependant la question que voici :

Il paraît hors de doute que l'influence solaire sur l'organisme humain est absolument différente en Amérique tropicale de ce qu'elle est en Afrique ou en Asie tropicale. De Rio-de-Janeiro à la Nouvelle-Orléans, vous ne voyez pas un casque en dehors des étrangers inavertis. Pas un de nos coloniaux les plus endurcis ne se risquerait à en faire autant dans nos colonies

du Vieux Continent. Et si le casque est porté dans nos Antilles et en Guyane, cela tient sans doute à l'habitude qu'en ont prise nos compatriotes créoles en service dans nos autres possessions.

Ceci, pour en arriver à ce point d'interrogation : cette évidente différence d'action solaire n'aurait-elle pas sur la végétation, sinon sur le sol, une influence à même d'agir sur la capacité de rendement et la longévité de la sylve et de la flore : donc de la banane ? Je pose la question en ignorant que je suis, de ces matières, et seulement pour la livrer aux méditations de savants tels que mon éminent ami Prudhomme, directeur de l'Institut National d'Agronomie Coloniale.

*
* *

Un autre problème, infiniment grave, préoccupe sérieusement ce pays. Et, avec lui, tous ceux qui trouvent dans le café une des bases de leur situation financière : entre autres et outre le Centre-Amérique, le Venezuela et la Colombie. On comprend leurs craintes devant la crise déchaînée sur le marché mondial du café par la débâcle qu'a déclanché au Brésil la fameuse valorisation dont il fut tant question

au moment de son instauration, laquelle donna lieu, à l'époque, à de passionnées controverses. Voici longtemps déjà que le Brésil stocke. A force de stocker dans un but évident de raréfaction, il est arrivé un moment où le plafond, non seulement du stockage mais bancaire a été atteint. Au moment où j'écris, les cours ont dégringolé de 50 %. Et les offres ne trouvent qu'une faible contre-partie. Les magnifiques plantations, à l'ombre voulue des grands arbres, que l'on voit en ces contrées, produisent à force sans que nul ne puisse pronostiquer dans quelles conditions leurs produits trouveront leur débouché, le marché brésilien étant le régulateur du marché mondial, en ce compartiment. Les choses se tasseront, comme en tout. Mais après quelles phases plus ou moins pénibles? Et quand ?

*
* *

Près de sa belle habitation, M. Giustiniani, un de nos compatriotes qui nous en fait les honneurs, nous montre un chalet en bois, simple rez-de-chaussée. « On a construit cela pour y habiter quand il y a un tremblement de terre », nous dit-il le plus naturellement du monde. Sage prévision, au surplus, quand on se rap-

pelle la catastrophe de San-Francisco, celle de Valparaiso, sans omettre, en ce pays même, celle de Cartago pour citer les plus retentissantes, en ces dernières années.

Paris a ses embouteillages ; San-José ses secousses sismiques. La perfection n'est pas de ce monde.

*
* *

M. Deflin, notre chargé d'affaires à San-José de Costa-Rica et Mme Deflin, installés ici avec leurs enfants, nous ont, dès notre arrivée, réservé la plus aimable réception. M. Deflin veut bien me présenter lui-même à divers membres du gouvernement et, en particulier, au ministre de Fomento, de qui relèvent les intérêts économiques de la République. Mon distingué interlocuteur me signale un fait d'ordre, non pas spécial à ce pays, mais mondial, et qui, à ce titre, mérite de retenir la très pressante attention de nos pouvoirs publics et du monde français des affaires : à savoir que toute marchandise importée est inscrite aux statistiques comme relevant du pavillon transporteur. Et comme le nôtre est absent des eaux de ce pays, il en résulte que, officiellement tout au moins, nous figurons

pour presque néant dans les importations au Costa-Rica, quoique tenant, par plusieurs grosses maisons françaises, une place importante dans le commerce extérieur de ce pays. Or, en nombre d'autres pays, il doit en aller de même. On se rend alors compte de la mesure en laquelle ce fait fausse les statistiques de notre commerce extérieur. Ainsi, on me cite ce cas : un notable commerçant français établi à San-José importe annuellement de France pour un million rien que de soieries. Ce chiffre est porté au crédit des importations hollandaises ou allemandes, dont les bateaux apportent ici nos marchandises.

Il est aisé de supposer le tort qu'un semblable état de chose est susceptible de porter à notre rang économique au dehors. Evidemment, il y a à cela un correctif : c'est le certificat d'origine. Mais comme il n'en est pas tenu compte et que l'obligation de sa mention par les gouvernements étrangers nous échappe, on comprend combien, une fois de plus et pour changer, joue le fameux principe : la marchandise suit le pavillon.

Ce très grave problème comporterait d'être examiné au point de vue général par nos pouvoirs publics comme par nos Chambres de commerce de la métropole et de l'étranger.

*
* *

M. Deflin veut bien nous faire parcourir le tronçon de route — et quelle ! — qui, de San-José, a été établi dans la direction du Pacifique, vers Punta-Arena, que relie d'autre part à la capitale un chemin de fer électrique appartenant au gouvernement. Inégalable spectacle que celui qui nous est offert là : à l'Est, la haute chaîne que nous avons franchie barre l'horizon. Devant nous, en panorama, la large vallée descend vers le Pacifique, entre deux autres chaînes volcaniques qui, au loin, s'étagent en plans successifs, dont le plus élevé est celui qui ceinture la si belle baie de Punta-Arena, mais que, à notre vif regret, nous n'aurons point eu le loisir d'aller visiter. Les Américains la connaissent bien et en apprécient, dit-on, la valeur... à toutes fins utiles.

Quelle merveille de la nature, que ce pays ! et quelles joies il réserverait à qui le parcourrait, s'il était accessible. Mais il est, en dehors de la trajectoire de Port-Limon à Punta-Arena, demeuré à peu près impénétré, faute de routes. Le cheval, le hamac, de-ci de-là un abri dans la misérable case d'un hispano-indien sont les seuls moyens offerts au voyageur. Aucune

ressource alimentaire qu'une grossière galette cuite sans levure, du riz — importé, soit dit incidemment — et une sorte de haricot. La forêt, le dédale à travers des montagnes abruptes, tout cela moins abordable que la forêt tropicale où nous fûmes jadis, en A. E. F. aux temps héroïques, à l'époque où les routes, aujourd'hui sillonnées d'autos, n'existaient même pas à l'état de projet. La faune, où le serpent de tout calibre et le caïman tiennent une place d'honneur, abonde, dit-on, en ces lieux fermés à d'autres que ces cavaliers, évoquant la silhouette des cow-boys chers aux films dont l'industrie cinématographique américaine a su inonder le monde, quoique généralement ineptes.

*
* *

Le Costa-Rica attend la venue de nos marins, qu'a obtenue au prix de quelque insistance notre légation. Le petit aviso *Antarès*, dont nous avons vu, de loin, lors de notre passage aux Antilles, les lignes menues, est l'un des survivants de la série de ces unités construites durant la guerre. Il va, dans quelques jours, venir incarner nos couleurs en ces eaux, qui ont reçu ces temps derniers la visite successive de

belles unités de guerre, neuves, anglaises, allemandes et américaines. Avant même d'avoir vu notre échantillon, certaine presse costarienne a déjà daubé sur lui. On est d'autant plus chatouilleux en tout ce qui touche les rapports internationaux dans ces pays d'importance secondaire, qu'on y a plus de tendance à découvrir en tout, du fait même de ce rang, motif à l'éveil d'une susceptibilité aiguë. Or, en matière maritime plus qu'en tout autre domaine, rien n'est que relatif. Et davantage encore chez toutes ces nations des lointains outre-mers, où la marine sous toutes ses formes est le seul lien qui les rattache au reste du monde. Chacun y sait parfaitement à quoi s'en tenir sur la valeur respective des navires, qu'ils soient de guerre ou de commerce, et les apprécier en connaisseur. Et la venue de l'*Antarès* après celle des beaux vaisseaux que je viens de mentionner sera sûrement l'objet de commentaires. D'autant plus que le Président de la République, accompagné de ministres et des notabilités costariennes françaises a, dans un sentiment de courtoisie à l'égard de notre pays, manifesté le désir d'être reçu à bord, accomplissant ainsi deux jours de voyage, aller et retour. Je plains le commandant d'avoir à organiser cette récep-

tion sur un si modeste bateau, dont les aménagements sont trop exigus pour s'y prêter. Et ceci me rappelle ce fait, récent : une de nos unités vient à New-York. Réceptions. Seulement, le commandant disposait pour les assurer d'un somptueux crédit de 4.000 francs. Au pays du dollar et de 20 sous le petit pain d'un sou !... Morale, ce fut notre cher président newyorkais et ami de Malglaive qui, avec le concours d'autres membres de notre section, sauva la situation, et paya les frais de l'avatar. Mais nos bourses annuelles de voyage aux Etats-Unis et au Canada ont été supprimées du coup, cette année-là, la caisse de nos donateurs ayant atteint dans l'aventure un plafond inférieur, si je puis dire.

La vérité est que nous sommes, en France, déplorablement négligents, voire ignorants, des choses du dehors. Et c'est ainsi que, avec la meilleure volonté du monde, il nous advient trop souvent de commettre de bonne foi les plus lamentables erreurs. Telle celle-ci : quelques années avant la guerre, on envoya en visite aux Etats-Unis une division de nos quatre plus beaux croiseurs d'alors. L'idée était excellente. Seulement, on oublia que l'un d'eux était commandé par un capitaine de vaisseau des plus distingués, mais Noir. Or, on sait les

irréductibles préjugés que les Yankees professent à l'égard de ce qu'ils appellent dédaigneusement « les coloured », et la façon choquante à nos yeux de Français, dont ils traitent les leurs. La présence de cet officier parmi notre état-major fut la source des plus désobligeants incidents, tant pour lui-même que pour ses camarades. Jamais la gaffe prise comme symbole dans la marine, au lieu de l'ancre, n'apparut plus de circonstance.

La réalité est que, de nos jours, la marine constitue un des instruments les plus efficaces de la propagande nationale à l'extérieur. Seulement, cet instrument demande à être manœuvré avec beaucoup de doigté et d'opportunité. L'habitude qu'a longtemps eue la Marine de n'envoyer au loin que de vieilles bailles humiliantes pour notre pavillon, telles que le *Dubourdieu*, le *Catinal*, la *Décidée* et *tutti quanti*, a plus nui à notre prestige au loin que ne l'eut fait l'abstention. C'en est fini, fort heureusement, de ces errements. Et, en particulier, M. Leygues aura rendu un signalé service au pays en montrant depuis quelques années et sous toutes les latitudes nos couleurs arborées sur ce que nous avons de mieux comme grandes unités neuves. Il doit en être remercié.

Quant à l'*Antarès*, le souhait de la visite d'un de nos navires a été formulé ; il était dans les parages. On l'a envoyé sans se soucier de certains rapprochements, et pour cause. Il eût, certes, été préférable d'expédier dans ces eaux le *Jeanne d'Arc* quand, il y a quelques mois, il est passé par le canal, donc à proximité.

A ce propos, il apparaît parfois que nos officiers de marine, dont la valeur morale et technique n'est nullement ici en cause, ne se rendent pas unanimement compte de l'importance du côté de représentation nationale que comporte souvent leur mission, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Aux yeux de nombre d'entre eux, paraître, figurer constitue une « bamboula » — pour employer une expression consacrée — indigne de leurs fonctions et de leur uniforme. S'ils prenaient la peine d'observer l'importance que nos rivaux attachent à cette même « bamboula », ils reviendraient sur leurs préventions à son sujet.

Deux traits à ce propos : j'ai souvenir de certain gala à Alger en présence du gouverneur général Steeg. Les deux premiers rangs de la salle du grand Théâtre avaient été réservés aux officiers d'une division présente dans le port. Pas un ne vint.

Et cet autre fait : lors de la Grande Semaine Maritime de 1928 au Havre, et de la revue navale passée par M. le Président de la République, la Ligue Maritime et Coloniale avait offert à une large délégation d'officiers de l'escadre, outre le voyage à Paris, un banquet que la gracieuseté de la municipalité parisienne avait fait suivre d'une réception officielle à l'Hôtel de Ville. Les 150 marins invités par la L. M. C. à venir à Paris étaient bien là, mais les chaises destinées aux officiers restèrent inoccupées. Et c'est à elles que M. Bouju, alors préfet de la Seine, adressa son discours ; pour elles que joua la musique ; pour elles que s'illuminèrent les salons.

Heureusement que ces faits se passaient entre nous, Français, Il faut être convaincu qu'ils ne se fussent point produits à l'étranger. Ils n'en dénotent pas moins une certaine orientation d'esprit qu'il faut souhaiter voir se modifier.

*
* * *

M. Felipe Alvarado, notable personnalité costaricienne — et parisienne, pourrait-on dire, car Paris n'a aucun secret pour lui — veut bien, dans sa somptueuse limousine et par une bonne

route, celle-là, nous montrer les abords d'un des volcans qui entourent San-José, et dont le plus haut atteint environ 3.500 mètres. Nous montons. Bientôt, les plantations de café disparaissent pour faire place à une végétation, à des pâturages qui, par place, rappellent ceux de nos campagnes : car, ce qui fait l'attrait et le charme de cet admirable pays, épine dorsale du très long isthme qui relie entre eux les deux continents américains, c'est qu'on y rencontre tous les climats et tous les produits. Du point où s'arrête la route, deux heures de cheval séparent encore du volcan. Ah ! l'incomparable panorama dont on jouit de là, au coucher du soleil : à perte de vue s'étend la large vallée. Vers le Pacifique, un inouï coucher de soleil illumine l'horizon de ses lueurs littéralement rouges, tandis que de grandes nuées noires bordées d'irradiations s'accrochent au flanc des montagnes, dont, de place en place, les cimes crèvent l'épaisseur. Vers l'occident, sans crépuscule, comme il advient dans les pays chauds, la nuit s'accuse déjà et la lune brille de tout son éclat. Splendeurs de la nature que ne peut même se figurer qui n'a pas eu ce spectacle sous les yeux. Et combien est ainsi récompensé l'effort des voyages ! Les Anglo-Saxons

le savent bien, eux dont l'afflux touristique constitue pour une si large part une source de prospérité au profit de leur pavillon. Le grand tourisme s'accuse chaque jour davantage comme un des éléments les plus propres à développer le rayonnement d'un pays dans le monde. Et c'est une raison de plus pour regretter que l'élément français y figure dans une si faible mesure. Dans toute cette partie du monde la langue secondaire est devenue l'anglais. Certes, la haute classe connaît le chemin de Paris et de ses plaisirs. Nos articles de luxe tiennent ici largement leur place. Mais les grandes affaires sont, à part quelques gros « bénéfices de café », comme on appelle les usines où ce produit se traite, et certains beaux magasins, entre les mains de nos rivaux. Il en va ainsi de trop de parties du monde, parce que nous ne nous y montrons qu'insuffisamment, quand nous n'en sommes pas entièrement absents. Et cela constitue une patente d'infériorité pour la chose française. Ce n'est pas qu'il manque chez nous de gens qui pourraient voyager outre-mer. Mais nous avons, en général, une autre conception de la vie. Combien cette conception paraît étriquée à l'envisager ainsi à travers les larges horizons ; et comme on comprend mieux que

l'avenir est aux peuples qui débordent, au lieu de se cantonner dans le cadre étriqué de leurs quatre murs nationaux. Il est vrai que nous avons nos colonies et le magnifique effort que nous pouvons nous enorgueillir d'y avoir accompli en si peu de temps. Mais le monde offre, lui aussi, un champ illimité aux activités. Sachons y tenir notre place, si nous voulons demeurer une grande nation dans la ruée des peuples vers la richesse, base de la puissance, elle-même garantie de l'avenir.

*
* *

San-José, modeste capitale d'un petit Etat de 500.000 habitants, — assure-t-on, car le recensement doit être bien imprécis — possède de superbes cinémas, dont certains ne dépareraient les plus vastes, les plus beaux de la Ville-Lumière. Quand on voyage, il faut tout voir et tout observer. Un mot donc sur le rôle international du cinéma considéré comme instrument politique et économique. Les Nord-Américains ont, plus et mieux que tous autres, merveilleusement compris le parti que l'on peut tirer de ce si puissant instrument de propagande. Ils s'appliquent à toucher la masse jusqu'en ses

couches profondes, par l'image, parlée ou non. Leurs films inondent aujourd'hui le monde entier, y compris la France. Le battage effréné qui rentre dans la manière américaine compense ce que l'affabulation a le plus souvent de ridiculement puéril. L'écran est en passe de convaincre l'humanité que tout ce qui est américain est supérieur. Or, la « fin finale » de cette gigantesque entreprise universelle se concrétise par ce mot, qui résume tout, en Amérique : Business ! Business ! Business !...

Et voilà pourquoi nous nous devons d'encourager, nous également, notre industrie cinématographique, de la protéger, de la diffuser. Cela aussi sera « grandiose, merveilleux, déconcertant, ultime, formidable », etc..., comme disent du moindre de leurs élucubrations les producteurs américains. Et, par-dessus le marché, ce sera pratique et pas bête.

*
* *

L'instant du départ est venu. Bientôt notre train, à attelages automatiques comme partout en Amérique, soit dit incidemment, franchit le col qui, dans son cadre de majestueuses montagnes volcaniques, sépare le versant atlan-

tique du versant pacifique. Sans doute ne reverrons-nous jamais cette beauté ? Mais nous en conserverons pour toujours le souvenir. De la plate-forme du wagon aimablement mis à notre disposition par le gouvernement costaricien, nous contemplons cette invraisemblable descente vers Limon, dont, en ce sens, l'aspect est peut-être plus varié, plus impressionnant, que la montée, avec cette opposition qu'offre un paysage suivant le sens où l'on accomplit le parcours : assertion qui semble un paradoxe et est cependant une réalité courante.

Nous franchissons sans encombre la montagne en éboulement : prions le Créateur, qui nous exauce, de faire tenir encore une heure certain mont voisin, assez peu rassurant ; traversons en longeant le rivage, la longue plaine tropicale, plantée de cocotiers, qui précède l'arrivée à Port-Limon où nous accueille un irréprochable hôtel colonial dont certains pays de ma connaissance feraient pas mal de s'inspirer pour l'adoucissement de la vie de leurs contemporains.

Détail qui a son importance pour les coloniaux : en Amérique tropicale, la moustiquaire au lieu d'être montée sur un dais rigide, encombrant, incommode, laid et coûteux, est en mousseline serrée, et non en tulle et montée sur un

petit cercle qu'une poulie permet d'élever et de descendre à volonté. Elle protège ainsi hermétiquement tout le lit contre les attaques du sinistre insecte. C'est propre, joli et pratique. Ici, comme en tout, il suffisait d'y penser...

*
* *

Port-Limon est une de ces cités à la fois fastidieuses parce qu'elles sont toutes taillées sur le même modèle et qu'elles ne comportent aucun intérêt, et curieuses aussi par leur soudain surgissement partout où s'est établie la civilisation dans les mondes neufs. Elle est, en fait, une création de l'United Fruit C^o, qui a doté le Costa-Rica d'un port atlantique auquel n'eût jamais pu prétendre ce pays. La ville est bâtie à l'américaine, par « cadres » à angle droit. Voirie impeccable. Un admirable parc, peuplé de plantes, de luxe dans nos pays nordiques, courantes ici. Au centre, un de ces forts jolis kiosques à musique dont s'adorne, en ce pays, la moindre agglomération de quelque importance. Le quartier américain proprement dit, édifié à part par la « Youneit » pour son personnel, est une suite de jolies villas coloniales engrillagées contre les insectes, ordonnées, dans

un joli parc, que complète un espace réservé aux tennis, ceux-ci transformés certains soirs en dancings.

Sur une petite pelouse précédant une villa se tient, sans s'occuper de notre présence, un de ces innombrables gros charognards, nommés saupilotes, et qui sont protégés partout en Amérique du Sud pour les services d'épuration dus à leur appétit. Ailleurs, ils constitueraient un coup de fusil dont maint chasseur serait fier. Ici, qui tuerait un saupilote s'exposerait à des poursuites : Constant contraste des choses.

*
* *

C'est en ce moment, période d'élections dans ce pays. Bien rarement un manifeste de minuscule format le rappelle. Mais assez nombreuses se voient les affiches de taille modeste, elles aussi, et qui, avec le portrait du candidat, se contentent de porter la mention : « Vive Chose ! » « Vive Machin » ! Et Chose, Machin, de s'être visiblement efforcés de faire, devant l'objectif une tête aussi sympathique que la nature le leur permet. Ce mode simplifié de campagne électorale m'a paru à la fois tout à fait ingénieux et fort respectueux de l'électeur. Ingénieux, parce qu'il dis-

pense le candidat de se tirebouchonner le cerveau à chercher par quels bobards, rarement inédits d'ailleurs, il pourra ahurir le corps électoral, et le convaincre que voter pour lui c'est assurer le bonheur public. L'électeur, parce qu'il est ainsi mis à l'abri de passer pour un irréductible gobeur dont la naïveté, souvent poussée jusqu'à la niaiserie, est insondable. L'un et l'autre parce qu'ainsi ils n'auront pas en relisant les factums, les insanités ou parfois les mensonges que sont trop souvent les professions de foi, à redouter la confusion d'avoir souvent poussé le toupet jusqu'à l'impudence ; le second, celle d'avoir cru à des boniments que le moindre bon sens eût ramenés à leur valeur.

*
* *

C'est la banane qui a provoqué, de la part des Américains, la création de Port-Limon, aussitôt devenu la métropole de l'énorme trafic que l'on sait et qui fait l'intérêt offert par ce point, en même temps que le sujet d'observations bonnes à retenir, principalement en ce qui concerne notre A. O. F. Sans entrer dans les détails techniques, on ne peut laisser de mentionner ici l'impression de puissance et de perfection que

donnent, en marche, les cinq grands appareils roulants, mus électriquement qui assurent le transfert, du railway au bord, de trains entiers chargés de régimes en vrac, arrimés de même ; le tout avec l'évident souci de réduire au minimum le recours à la main-d'œuvre ; et, en vue d'éviter les surestaries, d'obtenir le maximum de rapidité dans les opérations. On aura une idée de l'importance de la suppression de l'emballage quand j'aurai rappelé que celui-ci compte pour 90 millions dans les 600 millions d'exportation bananière que font annuellement les Canaries. Ce n'est évidemment pas demain que notre A. O. F. et moins encore nos Antilles, pourront aborder l'exploitation et le trafic de la banane avec une telle ampleur de moyens, mais les milieux intéressés seront bien inspirés en s'assimilant, dans leurs efforts présents et à venir, les enseignements, les expériences, voire les leçons que leur offrent ces pays de l'Amérique Centrale, dans l'ordre en question.

*
* *

A part quelques types de cavaliers bronzés, au large chapeau, chaussés de hautes bottes, montés sur des chevaux tenant souvent plus du

canasson que du coursier, le classique lazzo enroulé contre la selle, nulle part nous n'aurons vu un costume, une silhouette intéressante, pas plus dans la montagne que sur la côte où, soit dit incidemment, le gros de la population est noir, tandis que dans le haut pays, il est blanc, indien ou métissé. Et pas davantage le joli spectacle contemplé jadis, le soir, aux grandes Antilles et au Mexique, de ces jeunes filles en grande toilette, circulant autour de la musique, tandis que les jeunes gens déambulaient en sens inverse, sous l'œil des parents et des petits, assis en cercle, et que les cavaliers caracolaient à l'entour. La seule fois que nous aurons entendu de la musique, c'est dans le joli parc de Limon. Les musiciens étaient vêtus comme ceux de nos vulgaires fanfares et, au son de leurs accents rebattus, la pluie menaçait. En fait de types, quelques toilettes plus que parisiennes ; d'élégants messieurs en pantalon, souliers et chemise d'un blanc impeccable ; et, surtout, de jeunes personnes noires, vêtues de robes très « grands magasins », infiniment courtes, les bras et les épaules nus, finement chaussées : très « Joséphine Baker », la célèbre étoile noire. La toilette tient évidemment une place de premier plan, en ces lieux : après, toutefois, les enfants, qui

pullulent, là comme dans tous les pays hispano-américains, où ce n'est pas la place qui manque, il est vrai, et où, dans le peuple tout au moins, ils ne coûtent guère à élever. Par contre, grosse mortalité infantile, me dit-on, ainsi que je l'aurai entendu tant de fois, dans toutes les régions tropicales. On me cite des chiffres qui, à les prendre tels, feraient penser qu'il meurt plus d'enfants qu'il n'en naît. Ce doit être exagéré mais me rappelle que si, en France, nous nous étions mieux et plus généralement organisés contre ce même fléau, nous verrions se modifier séance tenante notre situation démographique, par rapport aux autres peuples d'Europe, de la plupart desquels, depuis quelque temps, nous avons dépassé le pourcentage de natalité, si grande et rapide est leur régression, sous ce rapport.

*
* *

Ici comme en tant d'autres points du monde, nous sommes arrivés dans ce pays des inconnus, personnellement tout au moins. Ce sont des amis que nous laissons, par l'accueil si cordial, par toutes les attentions dont nous aurons été comblés. J'ai, sous bien des latitudes, entendu des déclarations d'affection à l'adresse de notre

pays. Je les ai réentendues au Costa-Rica, avec cette chaleur d'expression propre à la race : « J'aime mieux la France que ne l'aime M. Poincaré lui-même », me déclarait avec conviction, et sans doute sincère sur le moment, un Costaricien distingué. J'ai accueilli ce dire en m'efforçant de persuader mon interlocuteur que je ne cherchais nullement l'écart entre l'expression et le fond. Nous nous sommes quittés comme des camarades d'enfance qui se séparent. Nous ne nous reverrons certainement jamais, et le savions. Ces effusions, de la sincérité desquelles vous auriez tort de douter — à l'instant où elles se manifestent — sont un des charmes des longues randonnées.

*
* *

Du pont du paquebot hollandais « *Simon-Bolivar* », qui va nous reconduire à Colon, j'aperçois un tout petit point qui grandit, pas beaucoup et finit par prendre forme de bateau mixte de guerre ou de paix, pour venir mouiller à quelques encâblures du port : C'est notre *Antarès*, tant attendu, et de la venue duquel toute la presse du pays parle. L' *Antarès* dément la fable. De loin, ce n'est rien, et de près c'est quelque chose.

Pas bien imposant, certes, mais représentant, en ce moment, l'incarnation de la France. C'est bien pour cela que, lorsque la France s'incarne quant et où que ce soit, il faudrait qu'elle le fasse à sa mesure.

L'*Antarès* salue la terre de ses salves, qui claquent sec. La terre répond correctement. L'*Antarès* amène les couleurs costariciennes. Les deux pays viennent de se serrer la main. A coups de canon, le canon jouant, comme on sait, un rôle presque tout aussi important dans les manifestations de courtoisie internationale que dans les cas contraires, si j'ose dire.

*
* * *

J'eusse désiré, à défaut de la ligne française, absente de ces eaux, prendre la ligne allemande pour me rendre compte de la façon dont nos sympathiques voisins de l'Est renaissent sur mer. Mais cela prolongeait sensiblement notre séjour à Port-Limon. Et dame ! quand on a en une heure ou deux, visité ce centre, contemplé ses appontements et qu'on n'a plus d'autre perspective que d'y cuire en étuve, c'est plus volontiers le tableau des départs que tout autre objet qui retient l'attention. Or, le hollandais

étant en tête de liste, à lui le mouchoir. Et puis, il n'était pas sans intérêt non plus d'examiner comment les descendants de Ruyter s'y prennent pour faire si honorable figure sur les grandes routes maritimes. C'est, en effet, bien remarquable que la petite Hollande tienne sur le mouvement du Canal de Suez, thermomètre de l'activité internationale, un rang y primant le nôtre : fait, soit dit incidemment, qui donne une assez modeste idée de nos facultés de rayonnement, à nous la grande nation coloniale de l'Afrique Orientale, de Madagascar, de la Réunion, de l'Inde Française, de l'Indochine, de la Nouvelle-Calédonie et des possessions du Pacifique.

Le *Simon-Bolivar* est le symbole même de son pays : Le grand yacht le mieux au point n'est pas plus méticuleusement entretenu. Tout est verni... jusqu'aux marches des échelles de coupée. Ce qui est tout de même un peu exagéré... Si verni qu'au lieu d'attirer les visiteurs, comme à nos bords, un gros commandant rougeaud, à allures de bouledogue, surveille lui-même les allées et venues entre le quai et le bateau et fait pourchasser quiconque n'est pas du bord ou passager.

La tenue du personnel civil est élégante comme celle d'un grand club. La cuisine, parfaite. La

boisson, payée à part, comme partout, en dehors de nos paquebots qui ont bien tort de ne pas publier à son de trompe ce si important avantage, se cote comme si la bière était du champagne. La décoration, normale sous le ciel brouillé de La Haye, apparaît lourde et désaxée sous les Tropiques. La note générale rappelle le mode allemand, tempéré par cette rudesse bonne enfant et un peu fruste que l'on retrouve le plus souvent chez les flamingants. Le tout pesant administratif et dénué de distraction, suinte l'ennui. Un mois là-dessus ? Non : je reviendrais plutôt en Europe à la nage...

Ces détails vous paraissent peut-être bien secondaires ? Si vous les jugez ainsi, c'est que, enfermées dans le cadre de votre existence gravitant dans le cercle restreint du monde français ou ouest-européen vous n'avez pas — et en êtes très excusable — la moindre notion de l'évolution du monde contemporain. Nous sommes à l'orée d'une époque où tout ce qui était féodal, jadis, tout ce qui est national aujourd'hui sera continental demain, mondial après-demain. Il n'est plus de pays fermés, ni isolés. L'humanité tout entière est entrée dans la danse des milliards, des compétitions économiques, dans la bagarre pour la place au soleil. Et l'arme

de cette mêlée gigantesque, effarante, c'est la marine, c'est le pavillon, c'est la place tenue par chacun sur les mers. Vous ne vous en doutez guère, vous, les snobs, les piliers de casino, les beaux messieurs et jolies dames pour qui la mer est seulement l'occasion de montrer votre plastique aux passants et de vous faire brunir la peau au soleil, parce que c'est la mode en ce moment. La mer, vous la regardez comme une occasion à trempette. Les bateaux, vous les suivez de loin, dans leur course vers l'horizon et prenez volontiers leur arrière pour l'avant. Si l'on vous demandait ce qu'est le pavillon anglais et pourquoi il est tantôt fond blanc, fond rouge ou fond bleu vous seriez bien embarrassés de répondre. Si l'on vous disait que l'anglais a supplanté le français comme langue courante universelle, vous n'y croiriez-pas. A moins que cela ne soit indifférent à votre quiète cervelle. Et si l'on vous ajoutait que, en dehors des pays français, notre billet de mille francs fait figure de sapèque derrière le dollar et la livre, vous écarquilleriez les yeux. C'est pourtant comme je vous le dis. Et j'ajoute que, si, coûte que coûte et par tous les moyens, nous ne défendons pas notre place sur les grands marchés et les grandes routes des océans, dans quelques décades

pas beaucoup, nous serons une nation de second plan, en dépit de notre culture, de nos qualités de Louis XIV, de Napoléon et de Verdun.

Voilà. Maintenant, croyez-moi, ou ne me croyez pas. Le devoir est de dire ces choses à nos honorables compatriotes, car il faut, coûte que coûte, s'efforcer d'étudier jusque dans les détails les méthodes et les organisations de nos rivaux, de connaître leurs forces et leurs faiblesses, afin d'égaliser ou de surpasser les unes, ou de profiter des leçons des autres. Seulement, pour cela, il faut y aller voir. Et trop peu des nôtres, qui pourraient le faire, y vont : d'où, finalement, infériorité nationale.

*
* *

Dans la nuit chaude qui tombe, éclairée par un paradoxal clair de lune, la côte s'estompe peu à peu. Au loin les hauts monts volcaniques, du flanc desquels on aperçoit le Pacifique. D'un bord à l'autre des deux rivages, le long ruban du chemin de fer où est venu s'agglomérer tout ce qui peuple, tout ce que produit ce pays entre deux vastes régions à peine pénétrées. Au sud, derrière la grande chaîne, c'est le San-Salvador, tout petit, mais si riche. Tout près du Nord, le

Nicaragua en proie à des convulsions anarchiques que contemple patiemment, en attendant l'heure, la garnison américaine installée à Managua, la capitale. Demain, nous serons à Panama, dans la Zone. Et en toute cette partie du monde plane l'ombre de ce vieux malin d'Oncle Sam, vissé ici, installé là à son comptoir, ou Sherlock Holmes à sa place, sous des formes diverses, à Porto-Rico, à Saint-Domingue, à Haïti, à Cuba. Il est dans l'Amérique Centrale, où son emprise est en marche.

Surtout qu'il soit bien entendu que les Etats-Unis ne sont pas impérialistes, ce vilain qualificatif étant réservé aux Français qui, comme le monde entier le sait, parce que leurs amis comme leurs ennemis le leur répètent à tout propos, ne rêvent que plaies, bosses et conquêtes.

A PANAMA

Le *Simon-Bolivar* a stoppé. « Le docteur vous attend au salon », m'avertit un steward. Tous les passagers sont là, pièces d'identité en mains autour d'une table où officie un vieil Esculape, au type très yankee, le front ceint d'une énorme visière verte.

« Donde va ud ? » me demande avec un inénarrable accent hispano-américain le personnage. « To France, sir », répondis-je. « C'est bon, fait l'Esculape, voilà le papier. Vous pouvez passer. » « Merci », ferais-je en espéranto si je le savais. Et je le saurais si une entente internationale qui viendra bien un jour, l'avait déjà imposé au monde entier par l'introduction simultanée et d'office dans les programmes scolaires, pour le plus grand progrès de l'humanité.

Les Américains sont demeurés d'un strict extrême sur le chapitre des mesures sanitaires et de la surveillance à l'entrée de leur territoire,

encore que je n'aie pas revu de ces visites, en arrivant dans un port, et que subissait, rangé sur le pont, un thermomètre dans la bouche, tout le monde du bord, depuis le passager de luxe jusqu'au dernier chauffeur. C'est par la stricte, l'impitoyable application de modalités, en apparence draconiennes jusqu'à être parfois attentatoires aux droits de l'individu, que les Américains sont parvenus à juguler la fièvre jaune partout où ils ont planté leur bannière étoilée. Un tel bienfait peut bien se payer de quelque gêne.

Dans le hall de l'immense dock nous retrouvons M. Ayrat, directeur de la C. G. T. à Colon-Panama, cicerone inlassable et charmant. Se revoir entre Français pensant comme soi et parlant le même langage est, quand on se sent si loin de son pays, une joie que seuls peuvent apprécier ceux qui l'ont goûtée. C'est là qu'on sent bien qu'être compatriotes c'est appartenir à une même, à une indissoluble famille : la Patrie commune. Je crois bien que les seuls esprits forts qui échappent à ce sentiment sont les évadés de Saint-Laurent-du-Maroni, que l'on rencontre, de ci, de là, tout le long de ces côtes et crevant d'ailleurs généralement d'une misère vengeresse.

*
* *

Quelle leçon de sens pratique prendraient à visiter certains grands ports de l'étranger plus d'un de nos techniciens et de nos dirigeants de grandes affaires. Tout d'abord, ils verraient comment, avec des appontements en bois emprunté à la forêt voisine, on arrive à établir des ports répondant au plus intense trafic, comme à Colon, à Port-Limon et bien ailleurs... dont New-York. Ils constateraient que la pierre et la maçonnerie sont, en l'espèce, un luxe et une erreur, tant au point de vue du coût qu'à celui de la durée d'exécution : deux considérations qui ont fait bien souvent reculer chez nous, devant les plus urgentes réalisations. Puis, la plupart apprendraient, comment la mécanique arrive à suppléer à la main-d'œuvre, principalement là où elle est rare, médiocre et coûteuse, comme c'est le cas en ces pays. Un exemple : tous les colis sont disposés sur des plateaux que deux longerons isolent du sol. Un chariot, conduit par un seul homme, introduit sa plate-forme entre les deux longerons, soulève le plateau et sa charge qu'il porte en une seule manœuvre aux points de chargement ou d'évacuation. Toute l'Amé-

rique — du Nord, s'entend — tient dans ce petit détail qui, à lui seul, concrétise le sens pratique et les méthodes des U. S., comme il explique, en généralisant, la capacité productive du Nouveau Monde septentrional, en dépit du coût excessif de tout, là-bas.

*
* *

Nous connaissons les Américains aussi mal qu'eux ignorent les Européens. Et c'est tout dire. Naturellement, nous nous sous-estimons réciproquement, pour mille raisons : les unes, valables, et les autres, puériles. Il est, en tous cas, une justice qu'il faut leur rendre, en général, et aux Nord-Américains en particulier, c'est le degré auquel est poussé chez eux le sens pratique et le génie de l'ordonnance. Ils ont, sur l'urbanisme, des idées fort simples, dont le principe repose sur le « Block » quadrangulaire. Mais ils l'appliquent supérieurement. Les larges et belles avenues de Colon-Cristobal, avec leur double chaussée séparée par une vaste pelouse, bien plantée, pourvue d'allées en ciment, sont un modèle. Un modèle aussi, leurs maisons coloniales isolées du sol, en grillagées contre les moustiques et, souvent, leurs piliers de soutène-

ment entourés d'une cuvette circulaire, emplie de corrosif contre l'ascension des bêtes nuisibles. Leurs quartiers militaires, superbes, presque somptueux, qu'ils soient terriens, aériens ou maritimes, sont invariablement impeccables. Leur police est visiblement remarquable dans sa rigidité, parfois extrême. De l'eau partout, et principalement dans les endroits où, filtrée, elle est à la disposition de tout venant, ainsi que des gobelets de papier, délivrés gratuitement, au distributeur automatique. De toutes parts, des terrains, des aménagements de jeux et de sport, dont certains réservés aux « Natives ».

Et leurs grands hôtels coloniaux... Quelle recherche du confort et de la commodité, en tout, jusque dans les petits détails : jusque dans les allumettes et le savon fournis gratuitement, sans doute pour faire oublier que, là-bas, on finit par perdre soi-même rapidement notre notion européenne de l'argent, tant tout y est astronomiquement cher à nos yeux d'Européens économes ; jusques, aussi, dans les penderies où brûle nuit et jour une lampe sans extincteur, pour écarter les moustiques. Chaque objet est contraste et découverte, en pays nord-américain, à quiconque n'en a pas déjà le frottement. Hier, dans le superbe hôtel où l'on descend

ici, passait, outre le public courant, tout un « party », comme on dit là-bas, de touristes américains en visite sur un luxueux navire suédois, ainsi choisi sans doute par considération pour le « régime non sec ». L'hôtel a été donc envahi par une foule où les femmes, couvertes de bijoux, affichaient une élégance affinée. Or, au milieu d'un groupe, un monsieur, un vrai, se tenait les pieds sur la table ! Et cela ne sembla choquer personne. Le soir, au dîner, les vins, le champagne, coulèrent comme si on les donnait, attendu que l'hôtel est en territoire panaméen et non yankee. Tard dans la nuit, ce fut dans le palace un chahut à ne pouvoir fermer l'œil ; tandis que des chambres voisines d'où toutes les impostes étant ouvertes pour la circulation de l'air, parvenaient de bruyantes évocations du « vomitorium » des Anciens. Seulement, le matin, m'étant risqué à demander une bouteille de bière au restaurant, on me l'avait apportée soigneusement dissimulée dans un papier d'emballage. C'est dans ma chambre qu'après le repas un « coloured » me remit discrètement une note où figurait en en tête autre que celui de l'hôtel. Le bonhomme me réclama froidement deux dollars et se contenta de bredouiller un vague « all right » quand je lui

eus fait remarquer que la note portait 55 cents.

On sait que l'Amérique est le pays le plus dangereux qui soit pour qui manquerait de respect à une femme. On y a vu la censure interdire certains de nos classiques sous tel prétexte empreint du puritanisme le plus étroit. Oui, mais, dans le hall de l'hôtel, c'est un va-et-vient incessant de messieurs et de dames circulant entre celui-ci et la fameuse piscine dont je vous ai parlé ailleurs, et exhibant sans gêne aucune les formes les plus détaillées.

Alors pourquoi, s'ingénier à comprendre ? Américains et Européens habitent la même planète. Mais un fossé les sépare. Et ce fossé, c'est l'Atlantique...

Est-ce que entre Anglais et Français l'on se connaît, eux et nous, qu'une heure de mer suffit à tant isoler les uns des autres !

*
* *

A travers le grillage « antimoustiqueux » de la large baie donnant sur l'Océan, en ce grand hôtel américain tout imprégné d'exotisme, et dans le hall duquel s'étale de la publicité pour Séville, Barcelone, Anvers et bien d'autres lieux, mais où l'on chercherait en vain un tract français

— pour changer — j'ai sous les yeux un des deux carrefours maritimes du monde. Les Américains ont créé là, de toutes pièces, abritée derrière des kilomètres d'enrochements, une rade immense. Des casernements constitués par de beaux et vastes bâtiments coloniaux, isolés les uns des autres dans un cadre de parc que traversent des routes ouvertes au public, abritent une nombreuse garnison qui, avec celle répartie de Cristobal à Balboa, dépasse, me dit-on, une vingtaine de mille hommes.

Je dois mentionner à ce propos combien l'allure du soldat américain a changé, depuis la guerre. J'avais conservé le souvenir de l'impeccable correction de ces beaux troupiers. Je leur vois ici, aujourd'hui, un laisser-aller dont je ne reviens pas. Les mises sont disparates et le sans-gêne, évident. Il paraît, d'ailleurs, que ces mercenaires sont fort redoutés de la population, dans leurs incartades. On m'avait déjà mentionné, à San-José, les invraisemblables fantaisies des marins américains en visite. Il paraît que, depuis la guerre, le recrutement est devenu fort difficile. Il n'était déjà pas très aisé avant ; et l'usage, typique, est connu partout où passent les militaires américains, que leur commandement s'entende avec les autorités

locales pour la substitution de la « Military Police » à la police locale, en ce qui touche les marins et les soldats de l'Union.

Toute une série de centres d'aviation, luxueusement installés, aux hangars somptueux abritent une flottille aérienne assurément fort importante, à en juger par le vol incessant des avions. Quelques unités navales : le Canal est une immense place forte.

On m'assure que 20.000 des nôtres dorment leur dernier sommeil en ces terres, jadis si meurtrières.

Un buste, une pancarte, sur un fort de l'entrée, ces tombes, quelques vestiges de notre matériel, un autre monument à de Lesseps, érigé à Balboa-Panama, c'est tout ce qu'il reste d'une œuvre entrevue glorieuse et gigantesque, et qui sombra dans les conditions que l'on sait, entraînant, alors, sous la catastrophe, avec une part de notre épargne, beaucoup de notre prestige dans le monde.

Les Américains aiment les idées simples et concrètes. Pour qui connaît leur mentalité, l'histoire du Canal se résume en ceci : les Français ont essayé de percer l'isthme. L'entreprise dépassait leurs capacités. Ils ont échoué. Et si, aujourd'hui, de tous les points du globe les

navires des puissances du monde entier défilent entre les deux océans, en un mouvement qui arrive à égaler et à dépasser bientôt celui de Suez, c'est parce que nous, nous avons repris la tâche, trop lourde pour eux, et avons su la mener jusqu'au bout.

Le fait est indiscutable. Mais ce que l'on ne doit pas se lasser de rappeler pour que personne, ni chez nous, ni ailleurs, ne le perde de vue, ce sont les causes de notre échec et le fait qu'elles laissent intacte la grandeur initiale de notre geste.

Notre illustre de Lesseps commit une formidable erreur de principe quand il établit une similitude entre Suez, qu'il avait si magnifiquement réalisé, et Panama. Suez, c'était l'accès vers l'Inde, l'Extrême-Orient, l'Australie et le Pacifique jusqu'alors seulement accessibles par la longue et pénible route du Cap. C'était la jonction de deux mondes ; c'était l'Europe et l'Asie s'ouvrant l'une à l'autre ; c'était plus d'un milliard d'hommes mis en contact.

Et puis, si, au prix, certes, de bien redoutables difficultés, de Lesseps avait pu percer Suez, ce n'est pas diminuer sa noble figure de dire qu'il le dut pour une large part à l'appui du grand et clairvoyant souverain que fut le

Khédive Ismaël Pacha, grâce à qui, à cette époque où le machinisme en était à ses débuts, jusqu'à 30.000 fellahs travaillèrent au Canal, sans qu'à aucun moment, en ces sables désertiques, le problème sanitaire se soit posé.

C'est le magnifique succès de l'entreprise qui, bien excusablement, grisa de Lesseps, dans l'ambiance d'adulations, d'hommages et de flatteuse admiration où il vivait et, par un excès de confiance en soi, ne lui permit pas d'apercevoir l'abîme — ce n'est que trop le mot — qui séparerait les entreprises.

A Panama on trouvait en face de soi pour partenaire, et parfois pour antagoniste, le gouvernement colombien. Là il fallait s'attaquer à une nature redoutablement hostile, où le remuement des terres, en des marécages pestilentiels, répandait la mort ; où, dans la partie montagneuse, les phénomènes sismiques sont endémiques ; où le Rio Chagre, dans ses fureurs subites, exerçait ses ravages ; où la main-d'œuvre était nulle, et tout à créer de toutes pièces : et cela à une époque où les découvertes de Pasteur en étaient encore à la période d'expériences de laboratoire ; où les applications de la mécanique ignoraient l'énergie électrique et le transport de force qu'allait découvrir notre

Marcel Desprez. Colon, médiocre agglomération tropicale, était un cloaque suant la pestilence et dénué de la moindre ressource.

Enfin, fait capital : le Canal débouchait dans le vide, en cette immense cuvette du Pacifique oriental, dont les bords adossés, en une bande étroite, aux Andes dans le Sud, aux Montagnes Rocheuses dans le Nord, n'offraient, avec une population restreinte, que la perspective d'un bien faible et bien aléatoire trafic. Au delà, vers l'Ouest, le vide de l'immensité marine. On ne l'a pas assez dit, et il faut le proclamer à nouveau : de Lesseps eût-il réussi dans son entreprise, fût-il même parvenu à réaliser son rêve du Canal sans écluses, que l'affaire était mathématiquement vouée à l'échec. Elle ne pouvait pas vivre. Et le plus stupéfiant, en cette évocation d'un passé souillé par de lamentables et trop retentissantes faiblesses, c'est que ces évidences n'aient point éclaté aux yeux, dès l'abord. Il semble que le nom du grand Français ait alors obnubilé les esprits de sa gloire, et suffit à gagner un succès, des conditions duquel nul ne connaissait les éléments, ni techniques, ni économiques.

On sait la suite : Panama, gouffre d'argent, gouffre d'hommes, gouffre de matériel ; l'affaire

apparaissant sans issue ; le scandale parlementaire éclatant et éclaboussant de sa honte jusqu'à la présidence de la République. Le noble, l'infortuné de Lesseps, menacé d'aller s'asseoir au banc d'infamie et y voyant son nom traîné. Enfin, devant le monde entier, railleur ou méprisant, notre pays subissant un Sedan moral et financier, plus douloureux et plus humiliant peut-être encore.

Il fallait, ou tout perdre et accepter l'inanité des sacrifices du gigantesque effort ; ou liquider au mieux. On liquida, et l'on vendit, pour presque rien au seul acheteur possible, l'Américain, les débris d'une affaire mort-née.

Oui, mais pour les Américains Panama n'était point une entreprise commerciale, une firme tenue de procurer à un capital déterminé des intérêts correspondants. Panama était une réalisation « impériale ». Impériale ! c'est-à-dire que la préoccupation du capital à investir, à rémunérer, le rendement de l'exploitation, les sacrifices à consentir, tout cela disparaissait devant un but unique et majeur : aboutir !

C'est que, pour les Etats-Unis, l'enjeu était gros. Il se résumait au surplus dans cette formule arithmétique : est-il plus coûteux, ou plus avantageux, de posséder et d'entretenir

deux grandes flottes, l'une dans l'Atlantique, l'autre dans le Pacifique, ou une seule, susceptible d'être transférée suivant les besoins, par une voie artificielle considérée comme un instrument stratégique, majeur, voire vital ?

Ils optèrent donc pour la seconde solution.

La question d'argent ne comptant pas, restaient seules les difficultés politiques et techniques.

Les premières furent vite réglées : L'Etat de Panama, l'un de ceux composant la République de Colombie, éprouva le soudain désir de s'en séparer. Les insurgés, largement pourvus d'argent, d'armes et de munitions, vinrent sans peine à bout des forces gouvernementales, en ce pays où, jusqu'à l'apparition de l'avion, les communications demandaient des mois. Puis, une fois fondée la République de Panama, celle-ci céda aux États-Unis ce qu'on appelle la « Canal Zone », c'est-à-dire une bande de quelque 20 kilomètres de large, allant de l'Atlantique au Pacifique et dont, le centre est, naturellement, le Canal. Colon et Panama étaient en territoire panaméen. Les Américains leur juxtaposèrent, sur leur zône, deux cités neuves, établies de toutes pièces : Cristobal, sur l'Atlantique, et Balboa, sur le Pacifique. Et comme,

en dehors de Colon, de Panama et de la Zone, le reste du pays est à peu près vide et en partie impénétré, l'ordre le plus parfait y règne depuis : d'autant plus que la République est coupée en deux par la Zone. Mazarin, Machiavel et Robert Houdin font figure d'apprentis auprès de l'Oncle Sam quand celui-ci s'y met.

Quant à l'entreprise technique, elle a pu être menée à bonne fin grâce aux progrès, jusqu'alors inconnus, de l'hygiène coloniale d'abord. Le mot, « C'est le médecin qui a fait Panama », n'est pas une boutade, c'est une réalité. Et puis, sont apparues successivement, à cette époque et postérieurement à l'entreprise française, toutes ces méthodes nouvelles dont je parlais tout à l'heure, nées de la science appliquée aux modalités d'exécution du génie civil : énergie électrique, transport de force, air comprimé, désagrégation des terrains par l'hydraulique.

La main-d'œuvre ? On la puisa à prix d'or et sans ménagements dans les populations noires des grandes Antilles. Et, comme il fallait ménager le puissant voisin, les gouvernements intéressés fermèrent les yeux. Puis les Américains eurent, eux aussi, leur grand homme : Goethals, qui fut le réalisateur de l'œuvre.

Le Canal achevé, mis en exploitation, se révéla ce qu'on avait prévu : une désastreuse affaire dont nulle entreprise privée, quelque puissante, quelque soutenue fût-elle, n'eût pu supporter les charges. Puis, peu à peu, lentement, le mouvement s'accusa par la mise en valeur et le peuplement progressif des territoires nord et sud de l'Amérique occidentale. C'est par cette voie que s'effectue d'un versant à l'autre du Continent américain le transport de tous les grands produits. Depuis quelque temps, il paie enfin. Et c'est la contribution mondiale qui couvre les États-Unis de leurs frais.

Les Américains ne s'en disent pas tant, quant à leur Canal. Au surplus, en 1930, ils ignorent tout cela ; en admettant qu'ils l'aient jamais su. Pour eux, un seul fait demeure : ils ont réalisé ce que d'autres ont dû abandonner. Donc, ces autres sont, auprès d'eux, une « vieille petite chose ». Pas plus qu'ils ne doutent un instant que la victoire de 1918 leur revient à eux seuls. L'Ourcq, la Marne, Verdun, le Jutland, tout cela, pour eux, c'est peu, ou de l'inconnu. Pas un instant ne vient à leur esprit de comparer nos 1.350 mille morts à leurs 35 mille tombés au feu et 35 mille décédés de suites de bles-

sures ou pour d'autres causes, chiffres que donne dans son rapport le général Pershing. Peu leur importe que les autres peuples aient perdu dans la catastrophe des millions d'hommes. Un seul fait demeure à leurs yeux : Il a suffi que leurs troupes s'engagent pour que les Allemands s'effondrent. Rien, en dehors de cette constatation n'a, pour nos anciens alliés, de valeur.

Et le fait est que, à défaut d'une large participation militaire, le poids de leur apport illimité en hommes et en argent, en persuadant nos ennemis que, désormais, ils ne viendraient jamais à bout de la coalition adverse, a certainement pesé d'un poids décisif sur leur débâcle.

C'est tout cela, joint à leur ascension démographique par immigration, à l'immensité de leur territoire, à leur puissance économique, à leurs succès diplomatiques, qui donne aux Américains cette confiance en soi, cette audace, cette conviction de supériorité sur tous les autres peuples, y compris leur ancienne mère-patrie britannique, autant de sentiments qui, en bloc, leur procurent une sûreté, une puissance de réalisation imposant, à quiconque les observe, et en constate les effets un respect et une admiration que l'on subit malgré soi.

*
* *

Le Canal comporte deux points noirs : le premier, c'est, en cas de conflit, son extrême vulnérabilité.

Les Américains ne s'illusionnent pas là-dessus. Ils ont fait de ce pays une formidable forteresse terrienne et maritime. Visiblement, ils se gardent. Incessamment, dans cette rade, des sous-marins s'exercent, se suivant en chapelet. Au loin, se dressent les mâts des vaisseaux de guerre. L'air est sillonné d'avions. On a l'impression d'une veille de mobilisation.

L'autre danger, le plus grave certainement, est l'instabilité du sol de l'isthme. Tout ce gigantesque outillage des écluses a la fragile précision d'une montre. Il est à la merci d'une secousse, d'un affaissement. A la Culebra, l'eau frôle les terrains volcaniques. Maints troublants phénomènes se sont accusés, déjà.

Cela, les Américains le savent. Et c'est parce qu'ils le savent que tout le centre du Nicaragua étant un lac immense et profond, canal naturel offert par la nature, ils se sont installés par subterfuge dans ce dernier pays et n'en partiront plus.

*
* *

Lorsque je vins, au début de 1914, dans ces pays, envoyé en mission par le sous-secrétariat de la Marine marchande, le Canal était achevé, mais il ne fonctionnait pas encore. Voir en activité cette « Voie du Monde » offrait donc pour moi un intérêt tout particulier. Aucun bateau de la Compagnie Générale Transatlantique ou des Messageries Maritimes ne traversant à ce moment le Canal, l'intervention du si aimable M. Ayrat, le directeur de la C. G. T. à Colon, nous vaut d'être accueillis sur le gros cargo mixte *Dintel dyck*, de la Compagnie Nationale Néerlandaise, où nous sommes reçus avec cette rondeur aimable, cette largesse de traitement qui caractérise les Hollandais quand on est présenté.

Il fait jour à peine quand le *Dintel dyck* quitte le dock de Colon pour s'engager dans le chenal des célèbres grandes écluses, de Gatun à travers ce que furent les diaboliques marais empoisonnés de jadis, dont la pestilence fut, pour les premiers pionniers de l'entreprise, aussi meurtrière que la plus sanglante bataille. Depuis, les Américains ont planté et drainé ces marais, qui forment cependant encore à Colon-Cristobal une ceinture

redoutable dont seules les mesures draconiennes de salubrité prises par les autorités américaines ont pu combattre les malfaisants effets.

Les Américains ont une qualité, avec beaucoup d'autres et pas mal d'énormes défauts, en vertu du principe « l'homme n'est pas parfait » : ils organisent avec un soin méticuleux, imbu du plus haut sens pratique ; ils voient très grand ; une fois une méthode adoptée, ils l'appliquent avec une rigidité que rien ne fléchit et la conviction que l'humanité se divise en trois catégories d'êtres : eux, super-peuple, les Européens, vieille race fatiguée jusqu'à l'usure, morcelée, casanière et timide dans ses conceptions ; enfin la vile tourbe des « coloured », machines à bras, êtres intermédiaires entre l'homme et l'animal, plus près du second que du premier. Ces qualités de suite dans l'inflexibilité des méthodes, ils les ont appliquées à un extraordinaire degré dans l'exploitation du Canal. A Gatun, comme dans les cinq autres échelons, un seul homme assure électriquement la manœuvre d'un des deux jeux d'écluses parallèles que doit franchir le navire. Un autre se tient dans le long souterrain, où il surveille les machines assurant les différentes phases de l'éclusée, au cas où l'une d'elles n'obéirait

point : l'immersion de l'énorme chaîne destinée à protéger les portes — admirable œuvre métallurgique due au Creusot, de qui on chercherait d'ailleurs en vain le nom inscrit sur l'une d'elles, là et ailleurs ; — le jeu des portes, rapide et silencieux, et dont les balustrades s'effacent automatiquement pour laisser passer les câbles des six tracteurs ; celui de l'énorme flèche indiquant de loin en laquelle des deux écluses parallèles doit entrer le navire dont le commandant a dû préalablement déclarer, sous sa responsabilité, la navigabilité parfaite. Sur les quais, personne, en dehors des conducteurs des six tracteurs à crémaillère qui, trois de chaque bord, vont manœuvrer le bateau, dont les machines sont réglementairement stoppées à sa présentation devant les musoirs ; de quelques coloured chargés de prendre les amarres et de douze autres pour la manœuvre de celles-ci auxquelles l'équipage n'a pas le droit de toucher. Près de chaque barrage, une plate-forme cimentée pour les autos, car l'accès des écluses est libre et elles sont un but de promenade : à telle enseigne que le vaste espace entre celles de Gatun et le grand déversoir que l'on voit plus loin a été transformé en golf, où l'on n'a accès qu'en franchissant les portes. Pas un ordre

verbal, pas un cri, pas un coup de sifflet, pas un mot : automaticité absolue. Les abords : des allées de ciment et des pelouses tondues, comme en un parc bien tenu, que ne déshonorent ni de la ferraille traînant çà et là, ni des matériaux indéfiniment en attente.

Et, contemplant tout ceci, qui commande l'admiration, me revient à l'esprit ce trait : j'assistais, au ministère des Travaux publics, à une séance du Comité consultatif de la Navigation intérieure, et consacrée à l'aménagement de la Seine. Je fis observer quel inexcusable et malfaisant archaïsme représentait le maintien du fonctionnement à bras de toutes les écluses de la Seine — sauf deux — entre Paris et Rouen. Ah ! ce fut un beau tolle. « Apprenez, monsieur, me fit sèchement observer un inspecteur général des Ponts et Chaussées, porte-paroles de l'aréopage de hauts techniciens officiels réunis là, que la machine a des défaillances qu'ignore le bras de l'homme ! » Et, comme je citais timidement certains exemples d'applications mécaniques à l'étranger : « Ce sont là des histoires d'explorateur », me rembarra le porte-paroles, au visible acquiescement de l'assemblée, mon ami Le Trocquer excepté. « Histoires que vous et messieurs vos collègues

seriez bien inspirés d'aller apprendre sur place, ripostai-je à bout de patience. Notre pays n'en arriverait pas peu à peu à être un des plus arriérés sous le rapport des aménagements publics et ne paierait pas d'une part de sa prospérité vos parti-pris de cénacle fermé aux exemples, voire aux leçons de l'extérieur. » Ce sur quoi je saluai, sortis et envoyai incontinent ma démission de ce cénacle.

*
* * *

Le Canal, comme d'ailleurs le chemin de fer Colon-Panama, ne fonctionne que de jour, sauf en mars et avril, où a lieu une révision des deux jeux parallèles d'écluses.

Les Américains ont baptisé Zone du Canal tout le territoire coupant en deux la petite République, et qu'ils occupent. « Zone militaire » pourraient-ils l'appeler. On a partout, ici, l'impression d'être dans un immense camp retranché : forts, batteries, centres d'aviation et de sous-marins ; cités militaires, plutôt que casernes ; halls à autos et à tanks. On ne voit que cela, d'un bout à l'autre de ce territoire où l'on a, en quelque sorte, l'impression d'une mobilisation permanente, je répète le mot. Et

que de précautions en tout, pour tout, contre tout... Contre qui ? Contre une puissance européenne ou asiatique ? Rien que la distance énorme entre la base et le champ d'opérations en démontre l'impossibilité. Une des républiques de l'Amérique ? Pas une n'est de taille à esquisser même un geste contre l'U. S. Alors, on ne comprend pas bien. Certains disent qu'il y a derrière, le déploiement d'intérêts privés. Mais, comme nul n'en sait rien, autant ne pas insinuer.

Au moment où j'écris ces lignes, on attend la grande flotte. Sans enthousiasme. Non par sentiment politique ou national, mais pour la perspective des 2.000 permissionnaires qu'elle débarque chaque jour, et auprès desquels les « tommies » professionnels, déjà justement assez redoutés, sont, dit-on, des petits saints. L'autorité navale a beau débarquer ses policiers renforcés de ceux de l'armée, tout est, me dit-on, secoué par le chambard alors déchaîné. Des camions ramassent ceux qu'a par trop atteints la réaction, en territoire panaméen — où la boisson est libre — contre le régime sec, et c'est par palanquées que se font les réintégrations à bord.

On conçoit que, dans ces conditions, la venue de la flotte soit vue d'un œil très différent, suivant les milieux.

*
* *

Le *Dinteldyck* a dépassé l'immense lac artificiel obtenu par le barrage du Rio Chagre, qui a submergé tout le centre de l'isthme, en sacrifiant deux cités, et auquel donne un si bizarre aspect sa forêt de troncs morts, émergeant là, et demeurée debout, malgré les années.

Voici enfin la fameuse tranchée de la Culebra, devant les difficultés de laquelle l'œuvre faillit sombrer. La montagne se dresse à pic, toujours menaçant de son effondrement, mais maintenant entamée de toutes parts, montrant ses flancs béants, et accusant l'instant où elle aura enfin disparu sous les assauts de l'homme, pygmée devant la nature, et le plus souvent son vainqueur.

Le vrai, le grand danger de la Culebra ne fut pas la célèbre montagne, car, si elle représentait un formidable cube instable, on savait que, mathématiquement, il viendrait un moment où l'explosif, la machine et le jet d'eau l'anéantiraient.

Le vrai péril pour le Canal, indépendamment de l'éventualité de phénomènes sismiques, a longtemps résidé dans la poussée des terres meubles de l'autre rive, s'avancant invinciblement vers la tranchée sous la pression des terrains

en surplomb. On absorbe les éboulis au fur et à mesure qu'ils se produisent. Là travaille, lors de notre passage, un appareil titanesque dont la monstrueuse « cuiller » racle et désagrège les fonds, en extrait des masses entières que, au bout d'un bras, formidable lui-même, elle déverse dans d'immenses chalands.

Cela, avec les écluses, leurs invraisemblables appareils de secours, les deux grues à ponton, énormes de dimensions et de puissance, donne une impression de force régie par la science, qui confine au sublime et laisse à qui l'a vu un souvenir qui ne s'efface plus.

Non loin de la drague géante, une plaque de dimensions modestes évoque la mémoire des Français ayant succombé à la tâche, en ces lieux : elles représentent deux hommes qui, le torse nu, attaquent le sol à la pioche ! Contraste frappant qui symbolise en les concrétisant deux époques, si proches et cependant si différentes. Deux résultats, aussi...

*
* *

La dernière écluse est franchie : Balboa, grande ville moderne, somptueuse, puissamment outillée, toute neuve, surgie du sol en

quelques lustres par la volonté des maîtres de ce pays. Plus loin, Panama, avec ses rues étroites, ses vieilles bâtisses espagnoles, son grouillement d'une foule où se retrouvent toutes les races du monde qui, depuis des siècles, ont passé par là, ses belles boutiques que tiennent des Blancs, des Jaunes, des Hindous, des Teintés, à l'affût du passant cosmopolite.

Panama, comme Colon, sont contiguës à leurs deux jeunes voisines américaines, Cristobal et Balboa. Un côté de telle rue appartient à l'une, le côté opposé à l'autre. Leur voirie est également impeccable, cimentée ici, faite là de briques sur champ. Leur police a la même irréprochable tenue. Les rues, tracées de raies blanches pour la circulation et le stationnement des autos, celle-ci en biais, le long des trottoirs. Les règlements d'édification d'immeubles, notamment dans les riches et beaux quartiers neufs de Colon et de Panama, suivis avec la même ponctualité, même dans les quartiers habités par les « coloured ». Et, comme je marque quelque surprise que les Panaméens se soient si parfaitement assimilés les méthodes des Américains, fort contraires à leur tempérament et au laisser-aller d'Americano-Latins tropicaux, on me donne la clé du fait : la République de Panama est

indépendante et maîtresse chez elle. Seulement, à la tête de chacun des services de salubrité, de police, d'édilité est imposé par traité un fonctionnaire américain, qui a tous pouvoirs : ce n'est pas plus malin que ça. Mais il fallait y penser.

Le Canal est devenu pour les Américains un objectif touristique certainement empreint d'un caractère de pèlerinage accompli en hommage à la grandeur nationale. Il devrait attirer davantage les Européens par l'incomparable intérêt qu'il offre en un cadre impressionnant. Il est permis de penser que ce filon, judicieusement exploité, rendrait. Soit dit incidemment, comment se fait-il que notre honorable Société des Ingénieurs Civils de France n'y ait jamais songé ?

Panama offre un curieux souvenir historique : c'est le Vieux-Panama, où veut bien aimablement nous conduire M. Langlais, notre Chargé d'Affaires auprès du Gouvernement panaméen. Le Vieux-Panama, situé à quelques kilomètres au sud du Panama actuel, était une grande forteresse construite par les Espagnols sur le Pacifique lors de leur arrivée en Centre Amérique avec le conquistador Balboa. C'est de là, fait généralement ignoré, que partit la conquête espagnole du Nouveau Monde, depuis San-

Francisco jusqu'à Magellan. La pénétration du Sud-Amérique par le Rio de la Plata vint bien plus tard, vers la fin du XVIII^e siècle. Les Espagnols avaient construit, entre l'Atlantique et le Pacifique, une route dont il reste, paraît-il, des vestiges : notamment des ruines de ponts tel que celui qu'on voit aux abords du Vieux-Panama. La route, dont il serait bien intéressant de retrouver le tracé, en ce pays où Colon et Panama attendent encore celle qui doit les réunir et dont la Compagnie du Panama-Railway envisage la perspective avec froideur, et pour cause, aboutissait en un point appelé Porto-Bello, en un endroit situé sur l'Atlantique, à quelques milles au sud de Colon.

En 1614, le fameux pirate anglais Morgan franchit l'isthme avec sa troupe et attaqua Vieux-Panama, qu'il supposait, non sans raison, plein d'énormes richesses. Il s'empara de la forteresse, que les Espagnols incendièrent avant de l'évacuer par mer en emportant leurs trésors. Par la suite, Morgan finit à la potence que, par exception à ses habitudes, il n'avait vraisemblablement pas volée.

Il reste de la vieille forteresse et de la ville qui l'entourait des pans de mur, des débris de construction et, surtout, un haut donjon

demeuré debout, évocation saisissante en ces lieux, du grand peuple qui conquiert et civilise l'Amérique latine.

*
* *

Non loin de Porto-Bello existe un point nommé San-Blas, aux abords duquel vivent, dans une « réserve » comme celles que l'on a instituées aux États-Unis, une race de pygmées indiens, dont les groupes épars doivent se répartir dans différentes régions de la forêt tropicale américaine. Ce sont de tout petits hommes, bien proportionnés, au type indien accusé, à la peau brune, la tête couronnée de gros cheveux raides. Leurs mœurs sont, dit-on, très primitives. Ils évitent autant qu'ils le peuvent le contact avec l'extérieur. J'ai cependant vu, à San-José, une vieille femme, et un homme jeune, exemplaires de cette race qui s'appelle Machi.

Sans doute faut-il voir là les survivants d'une population primitive antérieure à l'apparition des Indiens en ces pays.

Il est curieux, de rapprocher l'existence, ici, de ces bizarres échantillons d'une race naine, que l'on retrouve en Afrique Equatoriale, avec le type négroïde accusé, et qu'on appelle là-bas

les Baziri. Insondables mystères de l'anthropologie.

*
* *

Panama renferme un édifice particulièrement émouvant pour nous Français : c'est une belle colonnade semi-circulaire au sommet de laquelle, couronné du coq gaulois, s'élève une haute colonne à la gloire de la France. Sur un des côtés, le buste de de Lesseps faisant face à ceux des principaux précurseurs, aux promoteurs de l'idée du Canal : Bonaparte Wyse, commandant Reclus et Sosa.

Ce monument, dû à l'initiative panaméenne, qu'il faut remercier ici, fut solennellement inauguré lors du passage du général Mangin, au cours du voyage de représentation nationale qu'il effectua autour de l'Amérique du Sud sur le *Michelet*, peu d'années avant sa mort.

Il a été édifié à l'extrémité des vieux remparts, sur la baie, face à la Légation de France.

Les Américains l'appellent, paraît-il, le « tombeau du génie latin ».

Chacun son point de vue : tant de tombeaux des nôtres jalonnent ces terres, ouvertes par eux aux voies nouvelles de l'humanité...

DANS LES EAUX NORD-EST DE L'AMÉRIQUE DU SUD

Nous voici à bord du *Flandre*, qui, un peu en suivant le chemin des écoliers, va nous ramener en France.

L'accueil que nous fait le commandant Ligeois de la Combe nous est une nouvelle preuve de la distinction, de la culture, de la valeur technique et de la bonne grâce des officiers de notre marine marchande, à laquelle ils apportent, leurs états-majors et eux, un concours faisant honneur à notre pavillon. Il y a toute une pléiade de jeunes dont il n'est qu'exact de dire qu'ils représentent une remarquable élite.

M. Ayrat, le très distingué directeur de la C. G. T. en Amérique Centrale, et en qui nous laisserons là-bas un ami dont nous demeurons les obligés, est de ces Français, assez « nouvelle manière », qui savent la portée de la publicité nationale et économique par le navire. Et, joignant le geste à la doctrine, c'est sur une belle

réception offerte à de hautes personnalités françaises, américaines et colombiennes que se termine notre séjour là-bas.

A voir, sur ce paquebot, ces toilettes, ces smokings ; à entendre cet orchestre, en ce coin de France lointaine dans son cadre maritime, un rapprochement s'impose à mon esprit : je revis les heures angoissantes passées sur ce même pont, en compagnie du brave commandant Boisson, au cours de deux traversées effectuées pendant la guerre ; ces crépuscules, ces nuits sans un feu de position ; cette navigation à tâtons, parmi d'autres navires marchant à l'aveuglette, eux aussi, risquant la collision plutôt que d'être la victime du sous-marin ; ces interminables moments passés dans le noir, la ceinture de sauvetage à portée de la main ; cette constante tension, insupportable à la longue, dans la crainte de voir à tout instant surgir des flots l'assassin. Et l'évocation de ces heures tragiques, en ce contraste, a quelque chose d'émouvant, car elle symbolise les bonnes et les mauvaises heures dont est faite une vie.

*
* * *

A se retrouver dans un milieu français, com-

bien on éprouve plus vivement tout ce qui sépare les peuples dans leurs conceptions, leurs mœurs, leurs méthodes. On juge mieux aussi les choses extérieures ; et ce qui nous a frappé ou parfois désorienté à leur contact revient à son plan exact. C'est ainsi qu'en cet instant où, une fois de plus, je quitte l'ambiance américaine pour retrouver celle de mon pays, de ma race, je sens quelle force, quelles possibilités de réalisation les Nord-Américains puisent dans leur extraordinaire don de prévision. Ils font grand ? Si grand que cela donne fréquemment l'impression d'une sorte de mégalomanie systématique ? Certes. Mais, ce faisant, ils agissent non pour le présent : pour l'avenir ; car ils savent que ce qui ne grandit pas est condamné mathématiquement à végéter, sinon à disparaître. L'ordre est poussé chez eux jusqu'à la manie ? En apparence, oui. Mais de cet ordre naît le rendement maximum, joint à l'économie de l'effort, dont ils ne sont nullement prodiges, contrairement à ce qu'on a tendance à croire généralement.

Et puis, ils ont, à un degré suprême, une supériorité dont d'autres, de ma connaissance, feraient bien de s'inspirer : ils ne s'occupent pas du voisin. La manie de la raillerie poussée jus-

qu'au débinage systématique et permanent — cette chose odieuse — leur est totalement étrangère. Ils ne cherchent pas à tout propos le ridicule chez autrui, car ils savent que chacun a ses faiblesses, ou sa marque. Ils sont, sous ce rapport, d'une tolérance illimitée. Et cela encore est une rude qualité, bien propre à rendre à chacun la vie plus douce.

Il faut croire que la vie américaine, si loin de notre conception de Latins, est bien prenante, à voir le nombre de ceux qu'elle attire ; et qu'elle retient pour toujours.

*
* *

Nous repassons par Puerto-Colombia. Le *Flandre* prend place le long du wharf, derrière un navire allemand chargé à la limite. Les Allemands font, me répète-t-on, un effort enragé pour reprendre sur mer et à l'étranger leur rang d'avant guerre. Leurs progrès sont rapides, paraît-il.

Quant aux Américains, inexistants sur mer, il n'y a pas tant d'années, ils envahissent visiblement les affaires, les routes maritimes et les ports de tous ces pays du Centre-Amérique et de la partie septentrionale de l'Amérique latine. Ils s'adjugent les grandes entreprises, consentent

des prêts, commanditent à tour de bras et achètent de même. Les douanes de l'Equateur seraient, me dit-on, sous leur contrôle, et la Colombie est leur grosse débitrice.

Deux navires yankees sont au wharf. L'un bat pavillon étoilé. L'autre, un pavillon inconnu de moi, et qui est évidemment celui d'une petite république du Centre-Amérique. Et c'est un beau White-Fleet, tout blanc. Cette dénationalisation de certaines des unités de l'U. S. A. est courante. Dans quel but ? Réduction de certains droits ? Facilités dans l'emploi du personnel ? Je n'ai pu le définir, et me demande s'il ne faut pas voir là un moyen de ne pas chasser la clientèle par la stricte application à bord, de ce fameux « régime sec », dont la nuit de beuverie au Washington-Palace de Colon m'a tout de même fait mieux comprendre la nécessité chez ce peuple aux tendances immodérées, en tout. Et me revient ce trait, souvenir d'une traversée, retour de New-York :

Un surveillant, opérant une ronde en pleine nuit, trouve, assis sur les marches du grand escalier, un couple trop désaltéré : l'homme, incapable de prononcer un mot ; la femme pleurnichant. Et, sur la question du surveillant, la dame de dire :

— On est si malheureux, Monsieur : On a perdu la cabine...

— Eh ! bien, Madame, donnez-moi votre nom, fait le préposé. Je vais aller consulter le registre et vous donnerai le numéro de votre cabine.

— Mais, Monsieur, gémit la dame, je ne peux pas vous donner le nom non plus : j'ai épousé ce monsieur avant-hier, juste avant le départ. Et je ne peux pas du tout me rappeler comment il s'appelle !...

On m'a affirmé authentique cette histoire.

*
*
*

Cette extraordinaire activité économique de l'Union se double-t-elle d'un certain panaméricanisme dont l'U. S. A. serait le pivot, et, peut-être bien aussi, le profiteur ? Les Américains prévoient-ils une accentuation du mouvement, maintenant sensible, qui tend à constituer, à opposer sans doute un jour deux groupements mondiaux : l'ancien continent et le nouveau ? Il est hors de doute que, dans leur esprit, la fameuse conférence panaméricaine qui fit tant de bruit il y a quelque temps, avait pour objet, avoué ou non, de grouper les deux Amériques

en une formidable fédération économique : voire morale. Il est rapidement apparu, dès la réunion de ces assises, que le Gouvernement de Washington avait pour objectif de faire jouer la doctrine de Monroë pour aboutir à un état de choses qui se fût traduit, en fin de compte, par l'imposition de l'hégémonie anglo-saxonne au Nouveau-Monde tout entier. Et, de fait, certains petits Etats américains ont trouvé à l'intervention américaine dans leurs affaires tant d'avantages qu'ils ont fait taire leur aversion envers l'Anglo-Saxon devant les énormes bénéfices matériels qu'ils ont trouvés dans cet état de choses nouveau.

Il n'en a, par contre, nullement été de même des grandes Républiques sud-américaines. Le représentant du Pérou s'en fit le porte-paroles en proclamant « l'égalité absolue », en droit, de tous les membres de la collectivité internationale. Il affirma la souveraineté des nations américaines et conclut que « nul Etat ne doit s'immiscer dans les affaires d'un autre Etat ».

Le délégué de l'Argentine fut plus net encore, et déclara : « L'intervention contre l'indépendance des Etats est injustifiable, sous le prétexte du devoir de protéger les intérêts de ses nationaux à l'étranger, car les nations faibles ne

peuvent exercer ce droit contre les nations fortes. »

On s'est séparé sans conclure, en se contentant de signer, pour la forme, une vague et platonique convention.

Le problème est-il résolu, la controverse close ?

Ce serait mal connaître les Nord-Américains, de le supposer.

*
* *

Une gracieuseté nous vaut de gagner, par le chemin de fer qui relie les deux centres, en car spécial à moteur, Barranquilla, la ville colombienne, de 150.000 habitants, et dont Puerto-Colombia, modeste agglomération située à l'extrémité d'un grand wharf, est le port. Barranquilla est elle-même le port fluvial où est groupée la flotte des ferries, hauts comme des maisons et tirant 50 centimètres d'eau, qui desservent le Rio Magdalena pour gagner le terminus du railway sur Santa Fé de Bogota, la capitale. Voyage de 4 à 20 jours et plus, suivant la saison, l'étiage des eaux et les échouages, mais que les avions, maintenant allemands permettent aux privilégiés... sans bagages, d'effectuer en un jour !

Barranquilla ne contient ni monuments ni attrait. Mais c'est un point intéressant en ce qu'il symbolise la situation de maints pays de cette partie de l'Amérique.

Puerto-Colombia et Barranquilla n'ont d'autre moyen de communiquer entre elles que ce petit chemin de fer, qui appartient, comme d'ailleurs le wharf, à une compagnie anglaise. Pas de route, comme entre Panama et Colon. De temps en temps, les autorités barranquillennes reparlent de la construction de cette route. Puis, le charme d'une magie secrète agissant sans doute, le projet retombe dans le sommeil du juste : le plus quiet et le plus profond, comme on sait.

*
* * *

La voie longe quelque temps la mer, dans le cadre rébarbatif de ces terres basses, coupées de marigots, plantées de palétuviers et sentant la fièvre. Le railway traverse en leur rue centrale un ou deux villages aux maisons basses, à un étage, couvertes le plus souvent en chaume de roseau, bariolées et dont certaines portent en gros caractères des appellatifs évoquant ceux de nos bicoques banlieusardes sujettes aux appellatifs : Villa des Soupirs ; les Tilleuls ; Mon

Rêve ; Bon repos ; Villa « Tu parles ». Un grouillement de gosses plus ou moins nus et de petits cochons noirs et velus mettent, là comme souvent en ces pays, leur note amusante dans le tableau. Pas de Noirs : population composée de blancs, de métis et d'Indiens. Puis le tracé longe le clapotis boueux du Rio Magdalena et son port fluvial, que caractérise la flotte des grands ferries, aux hautes cheminées doubles, bizarres maisons flottantes surmontées à leur faite d'un kiosque singulier. Une belle et vaste construction impeccablement tenue : le centre allemand d'aviation. Une toute petite gare, ouverte, en pleine rue. Une place encombrée d'autos, prisonnières en cette grande ville sans issues extérieures, comme la plupart de ces cités. Des voies à la chaussée onduleuse, où de beaux bâtiments neufs, manifestement surgis d'hier, alternent avec des bâtisses de style imprévu, ou des masures ; un hôtel fort honorable ; ça et là, des avenues nouvelles s'enfonçant dans la brousse, mais dont n'existent encore que les chaussées et les bordures de trottoirs. Visiblement, une grande cité moderne se superposant à la bien modeste agglomération tropicale d'hier.

Puis, tout à coup, au détour d'une rue, sans transition, chose déjà observée à Carthagène,

de larges voies doubles avec, au centre, une pelouse, bordées d'une longue théorie de demeures tout flambant neuf, basses, suivant le mode de ces pays, somptueuses, variées, entourées de ravissants jardins constitués d'éblouissantes plantes exotiques. De-ci, de-là, entre deux opulentes propriétés, un coin de brousse demeuré là comme pour attester ce qu'était, hier encore, ce coin. Une jolie place, toute nouvelle, avec, au centre, un monument sortant de l'atelier. A l'extrémité de ce quartier, d'où la vue s'étend au loin sur la vallée du Rio Magdalena, un immense et majestueux palace, en achèvement, et disproportionné par rapport à l'ensemble comme si l'on avait ainsi voulu marquer ce que sera la très grande cité « nouveau riche » de demain dans l'orgueilleuse plénitude de son épanouissement.

Et ces contrastes, ces villages primitifs, ces bicoques en pleine ville accolées à de beaux édifices, ce quartier affichant fièrement son opulence, c'est, non pas seulement le reflet — le symbole, serait-on tenté de dire — de la Colombie, mais de la plupart des pays de l'Amérique du Sud.

Seulement, sur ce surgissement, plane actuellement la note sombre d'une crise grave. La fortune

était si vite venue que, tels bien de nos propres nouveaux riches de la guerre, on perdit pied là-bas, non seulement en Colombie, mais bien ailleurs encore. On résolut de transformer ces pays, de les aménager, de les outiller, de les mettre économiquement au niveau des nations les plus avancées. Et l'on emprunta. Jadis, c'était l'Europe et, en particulier, le bas de laine de nos bons épargnants, qui alimentait, les yeux fermés et trop souvent à fonds perdus, ces emprunts, souscrits, sans garanties et rendus plus scabreux par les combines bancaires de leurs lanceurs. Aujourd'hui, ce sont les Nord-Américains. Seulement, ceux-là, mieux avertis, plus circonspects, maîtres d'un plan qu'ils se sont tracé et dont leurs intérêts nationaux ne sont point exclus, on ne les prend pas au dépourvu. Ils s'assurent des garanties et font que la défaillance de l'emprunteur, si elle vient à se produire tournera, par eux, finalement à leur profit matériel, d'abord ; politique ensuite.

Des conversations que j'ai eues là-bas avec diverses personnalités autorisées, au cours de mon bref séjour, il se pourrait que la Colombie soit à la veille de faire à son tour la dure expérience des méthodes chères à l'Oncle Sam, cet astucieux.

Les Européens n'ont aucun moyen de s'opposer au déroulement implacable de cette politique, de la part de la grande République transatlantique. Ils ne peuvent qu'en enregistrer les phases et les résultats. Ceux-ci nous atteignent plus sensiblement que quiconque. La France jouit, en effet, dans la plupart des républiques sud-américaines, d'une sympathie qui, pour n'avoir point toujours son équivalent dans l'ordre commercial — et cela, trop souvent par notre faute — n'en est pas moins réelle, pas moins sincère. Pour citer la seule Colombie, où la société est particulièrement cultivée, sait-on que quelque 3.000 Colombiens appartenant aux hautes sphères de ce pays vivent à Paris d'une façon plus ou moins permanente ? Et se figure-t-on bien ce qu'un tel appoint représente pour notre activité générale et notre rayonnement au dehors ?

Comprenez-vous alors pourquoi tous ces problèmes qui, à première vue, ne semblent nous intéresser que de loin, nous touchent de si près ?

*
* *

Nous avons eu, par une faute d'aiguillage, un petit déraillement « pour rire », au départ.

Au retour, nous sommes favorisés d'une émotion plutôt forte. Notre « autowagon » poursuivait, sur la voie unique, sa route vers Puerto-Colombia quand, à une certaine distance devant nous, se présente un train qui, manifestement, n'avait pas le temps de s'arrêter. Notre mécanicien possédait, fort heureusement, d'excellents réflexes. En un rien de temps, il stoppa notre léger véhicule et fit arrière à toute vitesse, tandis que le train, s'avancant sur nous, s'immobilisait enfin à quelques mètres de notre avant.

Je recommande cette sensation aux gens blasés, que rien n'émeut plus. Ils sentiront sûrement se réveiller leur émotivité.

Nous voilà repartis derrière un autre train gagnant Puerto-Colombia. Tout à coup, des flammes surgissent d'un wagon de queue, assez actives pour embraser les herbes au passage. Allait-il stopper en pleine brousse, et nous mettre en plan, là, tandis que le paquebot nous attendait ? Et voir, en arrivant, le *Flandre*, notre home flottant, petit point à l'horizon, filer en emportant nos bagages ?

Heureusement, il n'y a pas que les ivrognes à avoir leur Dieu. Les globe-trotters ont le leur. Et, grâce à lui, le train continua sa route jusqu'à destination sans s'occuper de son wagon en feu :

au point que, même à Puerto-Colombia, celui-ci toujours flambant, il manœuvra pour nous laisser libre l'accès du long wharf.

Jolie leçon de choses pour nos timorés chemins européens, n'est-il pas vrai ? A ne pas trop imiter, peut-être ?...

Tout de même, pour une belle journée en chemin de fer, ce fut une belle journée en chemin de fer : en quelques heures, un déraillement, un tamponnement tangeant, un incendie !

Dire qu'il y a des gens n'aimant que l'existence casanière... Et ils appellent cela « vivre » ?

*
* *

Nous sommes maintenant au Venezuela.

De Puerto-Cabello, où le *Flandre* est mouillé près d'un superbe navire allemand à moteurs, tout flambant neuf, une luxueuse auto nous emmène à Caracas, en une journée de bien belle randonnée à travers une suite d'inoubliables paysages de montagnes dont le faite oscille entre 2.500 et 3.000 mètres, et dont le col est à 1.600 mètres.

Le Venezuela, sous l'impulsion du président Gomez, un chef à forte poigne comme il en faut à ces pays, ne possède pas beaucoup de routes,

en son vaste territoire de près de 1 million de kilomètres carrés — presque deux fois la France — que peuplent seulement 3 millions 1/2 d'habitants ; mais il peut s'enorgueillir que les deux principales qu'il possède, de Puerto-Cabello à Caracas et de Caracas à la Guayra, sont sans conteste les plus luxueuses du monde entier large : chaussée en ciment, unie comme un billard et bordée d'un caniveau, également en ciment. En montagne, une balustrade continue faite de deux rails encastree dans d'épais piliers, également en ciment, Et, là-dessus, une circulation d'une intensité extrême : camions, autobus, autos. Je cherche en vain une marque française. On me raconte, une fois de plus, l'histoire, non particulière à notre industrie automobile, de tentatives avortées faute d'une suffisante connaissance des affaires en ces pays, et des usages de la clientèle. Quand nos grands dirigeants économiques, en quelque ordre que ce soit, voudront bien aller contrôler sur place ce qui se passe dans le monde, son évolution prodigieuse, les modalités de la forte et si ardente concurrence étrangère, peut-être notre balance commerciale s'améliorera-t-elle. Comme il faut une raison à tout, ils répondront qu'ils n'ont pas le temps. Leurs rivaux l'ont, eux. Et, temps pour temps,

ils semblent préférer employer le leur à s'armer plutôt qu'à se faire damer le pion. Cela, aussi, est un point de vue.

Les villes, les bourgs que nous traversons sont d'une parfaite tenue et respirent la large aisance.

Le déjeuner nous attend dans un cadre extraordinaire : le président Gomez a établi en un point nommé Delicias, un somptueux restaurant situé au cœur d'une vaste ménagerie, où il a réuni les plus beaux échantillons de la faune... africaine, et même vénézuélienne : éléphant, hippopotame, girafes, lions, panthères, grands chimpanzés, gnous, tapirs, pumas, boas, singes, oiseaux aux couleurs paradoxales. Toutes ces bêtes, pleines de vie sous leur climat naturel, sont reluisantes. Et je me reporte à notre miteux Jardin des Plantes, à sa ménagerie étique, qu'une ordonnance de police dictée par le souci de la renommée nationale devrait interdire de montrer aux étrangers.

Quelques autos arrivent. Le président Gomez, grand vieillard distingué, d'allure martiale, dont la visite ici est fréquente, descend de l'une d'elles, vient aux hôtes de Delicias, se les fait présenter, adresse quelques mots à chacun d'eux, et repart. La scène a « de la branche », comme on dit.

J'avais vu, échelonnés de distance en distance,

des soldats en armes le long de la belle route spéciale qui, de la ville voisine, mène à Delicias. « Manœuvres », m'avait-on dit. J'avais remarqué dans les postes que, outre la sentinelle, les soldats au large « sombrero » sont assis le fusil entre les jambes. Il ne m'avait pas échappé que les branches des arbres de la route sont garnis d'une multitude de lampes électriques de manière à diffuser une large lumière. Ni que, en ces lieux comme le long du vraiment somptueux aéro-drome voisin, confié à de nos compatriotes, règne une clôture métallique. L'explication m'est venue : le général président Gomez, celui que ses concitoyens appellent d'un qualificatif qui peut se traduire : « Celui qui a reconstitué le Venezuela » et qui fit, voici peu d'années, un si bienveillant accueil aux boursiers L. M. C. du Tour du monde, passe souvent par là.

*
* *

En un point de la route, avant d'arriver à cette inoubliable beauté qu'est le grand lac de Maracaï, dans l'éclat de la lumière tropicale, en son cadre de monts majestueux, un arbre millénaire, énorme, est là, seul, quatre vieux gros canons au pied. La grille est faite de fusils, la vieille

baïonnette au canon, encastrée dans un soubassement et peinte aux couleurs nationales. Ceci a été établi en l'honneur de Bolivar, le Libertador. L'ensemble n'est pas dénué de grandeur.

*
* *

Caracas, comme Puerto-Cabello, accuse un considérable développement depuis 16 ans que nous ne l'avions vu ; grande cité hispano-américaine, elle aussi, juchée, comme tant d'autres, de la même origine, sur un haut plateau que défendent les montagnes, les gorges et les précipices.

Notre ministre au Venezuela, le très accueillant et très distingué M. Barret, a réuni à notre intention quelques compatriotes en un restaurant suisse, où nous prenons une agréable revanche contre la cuisine américaine, revers de ce voyage. Et, à cette table de Français, en ce restaurant suisse, au Venezuela, je retrouve en la personne de l'aimable consul général Luzziardi, avec qui nous parlons d'amis communs corses, un contemporain du vieux Quartier Latin de notre jeunesse. Et les souvenirs, de jaillir...

Ah ! que le monde est donc comme le « cœur de ma mie », de la romance : Petit. Tout petit !...

Par une route aussi belle, mais plus vertigineuse encore que celle de Puerto-Cabello, nous gagnons La Gueyra, où nous retrouvons notre *Flandre*.

En un point, un monument surmonté des restes d'une auto « zigouillée » recommande la prudence aux gens du volant. Il est, m'assure-t-on, antérieur à celui, bien connu, de Flins, sur la classique route de Quarante-Sous. Les Vénézuéliens revendiquent la priorité de l'idée. Laissons à l'histoire le soin de trancher ce point.



Une escale à Carupano, dans le sud du Venezuela, encore à quelque distance de la frontière qui sépare ce pays de la Guyane britannique. Le *Flandre* mouille loin de la côte, dans une grande houle qui règne là en permanence, paraît-il. Le site est beau. L'agglomération sans intérêt. Une cinquantaine de nos compatriotes, presque tous Corses, vivent en ce lieu sévère et fiévreux, où des destinées diverses ont amené chacun d'eux. Ils font là du commerce ou de la plantation.

Un bonhomme s'approche de moi et m'offre pour une modique somme une tortue, d'ailleurs

bien jolie, mouchetée d'écarlate, et que j'achète. Comme il m'adresse la parole en français, je m'enquiers de son origine. « Je suis de Marseille, té ! » me dit le vieux avec le plus pur accent de la Cannebière. Je ne lui ai pas demandé quels motifs avaient bien pu l'amener en ce pays lointain pour y vendre une tortue moyennant quelques « bolivars », monnaie de ce pays.

*
*
*

A Carupano, dans la grande houle, de grosses barcasses viennent du rivage en chapelet ininterrompu, chargées jusqu'à ras de bord, manœuvrées par quelques rameurs de type indien pur, car, au Venezuela, comme d'ailleurs en Colombie ou sur les plateaux du Centre-Amérique, le type négroïde est rare, ou absent.

Comment ces bateaux surchargés de sacs de cacao ne coulent-ils pas, dans cette forte mer ? Neptune seul le sait.

Le cacao vient de l'intérieur des vallées inscrites dans les hautes montagnes à l'aspect sévère que, depuis La Gueyra, nous apercevons du large. A dos de mulet en ces contrées malsaines, sans d'autres moyens de communication que des pistes ou des sentiers de montagne, il

est transporté au point d'embarquement, d'où les chargements gagnent le navire au prix d'un dur et périlleux labeur.

Vous doutez-vous du prix de peines et de risques qu'est payé le cacao, père du chocolat, dont vous faites vos délices ?

De combien de choses qui sont l'agrément de la vie, en va-t-il de même ? On n'en voit que le charme ou la joie sans songer de quel prix l'ont payé ceux qui vous les procurent... L'égoïsme inavoué n'est-il pas le fond de la nature humaine ? Tels ces vieux époux, faisant des projets d'avenir, et l'un disant à l'autre : « Quand l'un de nous sera mort, j'irai me retirer à la campagne... »

*
* *

A quelque distance de Curaçao, notre but en ce moment, une démarcation sépare avec la netteté d'une digue, les eaux bleues sur lesquelles nous naviguons, des eaux vertes. Nous entrons dans le grand courant équatorial. Et me revient à l'esprit l'admirable et si savante étude publiée là-dessus il y a quelque temps sous le titre : « Eaux vertes et eaux bleues » dans *Mer et Colonies* par notre éminent collègue de la L. M. C., et ami, le professeur Camille Vallaux.

A la limite même où les eaux se frôlent sans se confondre, le commandant Ligeois de la Combe me montre, du haut de la passerelle, une masse noire, tachée de bulbes blancs, rasant la surface : une « manta ». La fameuse et redoutée « manta ragada », la raie géante, surtout fréquente en Ouest-Américain tropical. Terreur, bien plus que le requin, des pêcheurs de perles de la Paz, au sud de la Basse-Californie. On me disait jadis, à Santa-Rosalía, en les parages de La Paz, en avoir vu échouer une de 12 mètres de diamètre. Il en existe une, naturalisée, de 7 mètres, au Musée du South Kensington, à Londres. J'en vis une autre, de 5 mètres, au Musée ichtyologique de Singapour. Fait singulier : ces monstres portent leurs organes visuels à l'extrémité de leurs ailerons.

Ce sont probablement de gigantesques mantas que certains navigateurs ont prises pour des êtres inconnus qu'on a baptisés du nom générique de « serpents de mer » et représentés le dos ondulé en une suite de protubérances, de la tête à la queue, aspect sous lequel on a fréquemment décrit le prodigieux animal.

Le commandant me dit-il pas avoir observé, au cours de sa carrière, dans le Golfe du Mexique, un requin de 18 mètres environ ?...

La mer est inconnue. Aussi bien en 1930, est-elle seulement sillonnée par quelques rares routes maritimes, peu nombreuses et invariablement suivies. Partout ailleurs, c'est le désert marin, dont n'a jamais fendu les flots la proue d'un vaisseau. Toutes les surprises sont donc possibles, en matière de faune marine. Et les sceptiques sont des pantouflards n'ayant jamais quitté leur coin.

*
* *

Curaçao, la célèbre possession hollandaise qui doit, pour une large part, son renom à une liqueur qu'on n'y fabrique pas, est la principale île d'un archipel dont les autres terres sont peu importantes. Combien de géographes professionnels et de coloniaux savent que nous y possédons la moitié d'une de ces îles, insignifiante et nommée Saint-Martin ? J'espère pour lui que le représentant de la République française en ces lieux a la passion des « réussites », ce jeu de cartes qui se pratique sans partenaire. Sinon, il est à plaindre.

Curaçao a une histoire, toute moderne, bien peu connue, et qui en fait un des pays les plus singuliers du monde.

Cette terre ingrate, faite de montagnettes incultes, privée d'eau, n'offrait jusqu'en 1913 d'autre curiosité que d'y retrouver une petite ville bien hollandaise, perdue dans l'Océan, à quelque 80 milles de la côte vénézuélienne. La Compagnie Française des Câbles y possédait un relais, racheté depuis par les Américains.

Or, voici qu'à cette époque on découvrit à Maracaïbo, sur la côte vénézuélienne, d'énormes gisements de pétrole épars autour de l'immense baie, qu'un caprice de la nature a creusée là. Mais l'entrée de cette baie comporte une barre qui en permet seulement l'accès à des unités de faible tirant. Or, les « pétroliers » sont d'énormes citernes flottantes à qui les distances à parcourir et l'économie d'exploitation commandent des tonnages de plus en plus élevés. L'accès de Maracaïbo leur était donc interdit. J'ignore quelles raisons politiques, ou commerciales, ou autres, incitèrent les grandes firmes pétrolières, dont une française, à ne pas adopter ce point de la côte du Venezuela pour y établir leurs raffineries. Toujours est-il que leur choix se porta sur Curaçao. Et voici que la petite terre, défavorisée, à se demander comment les innombrables chèvres qu'on y voit y trouvent leur nourriture parmi les cactus

rébarbatifs, les arbres rabougris, les arbustes épineux qui constituent sa végétation, son manque d'eau auquel seules parent des citernes et des éoliennes, est devenue un des centres maritimes les plus importants du monde : 20 millions de tonnes ! C'est le pétrole qui a fait cela. L'île s'est couverte de raffineries, de tanks. Les baies ont été transformées en ports. Les pipe-lines sillonnent l'île. Attirés par l'appât du gain, les immigrants sont venus de toutes parts. Curaçao et ses abords, hier bien modeste agglomération proprette dans son curieux cadre néerlandais, est devenue un centre de 70.000 habitants, en progression constante. Ce fut un afflux d'or, en même temps que le coût de la vie décuplait en ce pays qui doit tout tirer du dehors. On s'arrache la main-d'œuvre à coups de florins : le revers de la fortune subite.

Mais hier, dans la nuit, avant de traverser le pont tournant de bateaux qui donne accès à la grande rade bizarrement découpée qui constitue le port principal, nous avons croisé une véritable escadre de treize navires, à la file, qui en sortaient, chargés du précieux carburant.

Vingt millions de tonnes : autant que les plus

grandes métropoles maritimes du monde. Et, c'est le moteur qui a fait cela. Et Forest, notre compatriote, le « principal » père du moteur, est mort, vivant misérablement de son échoppe de cycles, en bas de la côte de Suresnes !

Toutes ces inventions modernes qui ont bouleversé le monde et l'ont transformé sont sorties du cerveau des nôtres. Desquelles avons-nous tiré le plein parti ? Notre sympathique cicerone agent de la C. G. T., un « francisant », descendant de Français, M. C.-S. Gorsina, me le demandait, après bien d'autres étrangers. Embarrassé pour lui répondre sans heurter l'amour-propre national, je lui ai bredouillé quelques vagues explications. La réalité est que, forts de notre formation intellectuelle, nous sommes, devant les stupéfiantes réalisations économiques de nos rivaux, d'une déconcertante, d'une décourageante infériorité dans l'ordre des applications.

La vraie cause ? Notre formation scolaire, qui jette dans la vie des flots de bacheliers, rhéteurs ou philosophes, de jeunes gens se destinant aux si souvent décevantes carrières libérales. Et puis aussi à notre tendance à ne point suivre l'énorme et foudroyante transformation du monde, trop convaincus que nous sommes que la France demeure son nombril :

un nombril vers lequel le reste de l'humanité a les yeux fixés, alors qu'elle s'en soucie en réalité comme de sa dernière capucine.

Cette formidable puissance industrielle, soudain surgie sur tant de points du monde par l'apparition du carburant née de celle du moteur, venant se superposer à l'hydroénergie, au transport de force — à laquelle se rattache le nom de notre Marcel Desprez, je le rappelle — marque-t-elle les prodromes de la décadence du charbon ? On le constatera dans quelques années. Et ce jour-là, peut-être plus proche qu'on ne croit, marquera la fin d'une ère, sans doute jugée barbare par nos propres descendants, dans la marche de l'humanité vers le progrès.

*
* *

Deux énormes transatlantiques anglais sont en ce moment au port, bondés de touristes américains. C'est un ininterrompu défilé de ces navires dans les eaux de Curaçao, me confirme-t-on ici, comme on me l'avait dit ailleurs. Quel mouvement d'affaires et quelles leçons de choses pour toute une fraction du public international représentent ces voyages maritimes d'agrément, si en honneur chez la plupart des

nations très civilisées. Pourquoi en est-il autrement chez nous au point que de grandes compagnies françaises, telles que la C. G. T. et la Compagnie Cyprien Fabre, qui participent à cette activité, vont chercher « de l'autre côté de l'eau » une clientèle qu'elles seraient peu certaines de trouver en France ? Pourquoi ? Mais tout simplement parce que la majorité de mes compatriotes, qui adorent se gargariser en permanence avec le mot de « progrès », ont, au fond, conservé la mentalité de 1830, et qu'ils redoutent de traverser la mer parce qu'elle les effraie, eux, les descendants des fiers marins de jadis ; et d'aller visiter l'extérieur parce qu'ils ont peur de s'y sentir dépaysés, qu'ils parlent peu les langues étrangères et qu'ils n'ont que de vagues notions de la géographie, cette cendrillon de nos programmes scolaires.

*
* *

En sortant de Curaçao, nous passons devant le petit fort aux allures de joujou, qui garde platoniquement l'entrée du port. Ce lieu fut, voici quelques mois, le théâtre d'un invraisemblable avatar : un parti de quelques centaines de révolutionnaires vénézuéliens, dont il est

incroyable que les autorités néerlandaises aient ignoré la présence et les projets, s'empara du fort, boucla le gouverneur, fit main basse sur les armes, jeta la terreur en menaçant de faire sauter les installations pétrolières, base de la fortune du pays, embarquèrent sur un vapeur étranger, le *Falck*, contraignirent sous peine de mort le commandant et l'équipage à les conduire en un point du Venezuela où ils devaient se rencontrer avec un navire allemand affrété pour une autre destination, et qui, avec des armes, amenait un parti de volontaires recruté un peu partout. Mais l'allemand, pour une cause quelconque, manqua le rendez-vous et arriva en retard. Si bien que le gouvernement vénézuélien, prévenu à temps, lui, et qui avait pris ses mesures, fit échouer l'aventure. Les deux troupes furent décimées l'une après l'autre.

Cette histoire extravagante, en plein xx^e siècle, montre que la race des héros d'aventures, que l'on eût pu croire éteinte, subsiste toujours, au moins dans certains pays.

A cette époque, faut-il ajouter, les Hollandais n'avaient — à tort, étant donné l'énorme immigration d'une population hétéroclite — aucune autre force sur place, qu'une police locale. Ils ont depuis, envoyé là-bas, outre un stationnaire,

une garnison assez forte à en juger par le nombre de soldats au chapeau de paille cirée, relevé à la boër, qui est la caractéristique de leurs soldats coloniaux.

*
* *

La Trinidad est une grande île, fort peuplée, avec un fond de population noire, et située dans l'axe de l'estuaire du monstrueux Orénoque. Des Français, dont les noms, certains fort nobles, s'y vinrent fixer lors de la révocation de l'Edit de Nantes, dit-on. D'autres, pendant la Révolution. Elle fut espagnole. Un gouverneur, menacé par une révolte des Noirs, l'aurait, de son chef, cédée aux Anglais pour sauver lui et les siens. Les Anglais en ont fait une de leurs perles coloniales. Port-of-Spain, la capitale, et ville de quelque 80.000 habitants, située au fond d'une immense rade dotée d'un cadre splendide d'îles boisées et de majestueuses falaises, est une des plus jolies cités tropicales que j'ai vues, avec ses impeccables avenues cimentées, ses élégantes villas et son champ de courses tiré à quatre épingles, ses édifices, ses pelouses impeccables, sa propreté méticuleuse, la tenue irréprochable de ses voies, sa police

montée et à pied à l'allure de parade, l'animation de ses rues commerçantes.

Tout cela sent l'ordre, la méthode, le souci du bien-être joint à celui de l'hygiène poussés au plus haut degré. Et je ne puis m'empêcher de songer à l'impression qu'éprouvent et ne se font pas faute de proclamer les étrangers quand, ayant eu cela sous les yeux, ils constatent en d'autres colonies toutes proches et qui sont nôtres quel contraste entre la perfection d'ici et ce qu'il reste à accomplir là.

Les Anglais nous sont-ils donc supérieurs en matière de colonisation ? Non, non, et non ! Nous l'avons prouvé par les magnifiques réalisations que nous avons, en un demi-siècle, obtenues dans le monde entier. Seulement, les Anglais appliquent en tout un certain nombre de principes — pas beaucoup, mais combien rigides et pratiques — dont ils ne se départissent jamais, ni nulle part : de là l'égalité et, peut-on ajouter, l'uniforme similitude de leurs résultats, Port-of-Spain évoque trait pour trait, en son ordonnance, Singapour, ou Hong-Kong, à l'autre bout du monde.

Et puis, leurs colonies sont avant tout des affaires. Chacune d'elles doit donner le maximum de ses possibilités, de ses capacités, devenir

une opulence nouvelle ajoutée à ce tout, mondial et monstrueux, qu'est l'entité britannique. Des richesses naissent. Et, par elles, cette capacité de créations ordonnées, visiblement empreintes d'une méthode commune, qui sont la caractéristique de l'Empire Britannique, sous toutes les latitudes.

A La Trinidad, outre les cultures tropicales, existe une singulière et très exceptionnelle ressource naturelle : c'est à l'une des extrémités de l'île, un immense lac d'asphalte, dont l'exploitation occupe à elle seule toute une flotte allant porter dans le globe ce produit, de plus en plus recherché partout, avec la transformation des chaussées nécessitée par les progrès de l'auto. La colonie tire de cette exploitation un très gros revenu, source, pour une large part, de sa visible prospérité.

Notre Consulat à Port-of-Spain vaut une mention spéciale en ce qu'il est le prototype de ce que devraient être partout, dans la mesure et dans la note du cadre, nos Maisons de France, M. Pingault et sa charmante femme ont fait de cette élégante résidence, située dans le plus beau quartier de cette jolie cité et installée avec un goût raffiné, un centre, recherché de ce qui compte là-bas.

Il n'est pas de meilleure propagande. Quand un de nos représentants au dehors est à même d'adopter cette méthode, il remplit la partie, peut-être la plus importante, de ses attributions. Seulement, la plupart de ces fonctionnaires ne disposent point des éléments voulus, pour cela ; et ceux d'entre-eux qui apprécient à sa valeur la portée de cette partie de leur rôle en sont souvent empêchés par les considérations matérielles.

Je ne dis point qu'il puisse en être ainsi partout. Mais le principe de ce que je constate ici sous ce rapport est indiscutable.

*
*
*

Dans un coin, sur rade, le *Falck*, ce vapeur dont les insurgés vénézuéliens eurent l'aplomb de s'emparer en plein Curaçao néerlandais. Plus au large, deux de ces grands paquebots de touristes dont le défilé est incessant dans ces mers. L'un l'*Alcantara*, anglais, pourvu d'un avion, est une splendide unité neuve, aux lignes très modernes. L'autre, *Reliance*, allemand.

La sortie de la rade de Port-of-Spain est comme l'apothéose de toutes les beautés vues

au cours de cette randonnée : à l'horizon, ligne imprécise, les hautes montagnes du Venezuela. Nous longeons la rive, parsemée d'îles verdoyantes, la plupart couronnées de constructions et évoquant par instants, d'une façon singulière, certains coins des lacs d'Italie. La côte se relève en monts couverts de forêts, tombant à pic dans la mer. De-ci de-là, d'étroits goulets, entre deux murailles abruptes, livrent passage vers le large. Le *Flandre*, s'engage dans l'un d'eux. Et voici, une fois de plus, l'infini marin dont jamais ne se lasse qui aime la nature et se livre à sa majesté.

Une escale, encore, à nos Antilles si jolies, si naturellement riches, mais qui gagneraient tant à mieux connaître ce qui les entoure.

Et maintenant, cap sur la France.

*
* *

De l'horizon infini, en plein océan, à des jours de toute terre, un appel est parvenu. Au loin, invisible, à des milles et des milles, un navire italien, le S. S. *Rosario*, de la Compagnie Garibaldi, de Gênes, consulte pour un de ses officiers, gravement malade. A travers l'espace, questions de notre médecin, l'aimable et dévoué docteur

Mâcé, déjà connu de nous sur le *Paris* : réponses, de notre paquebot. Diagnostic aussi précis qu'il peut l'être, sans que le docteur ait pu voir le malade : abcès au foie ou appendicite. Dans la journée, le mal s'aggrave. La fièvre monte. Le malade atteint 40 degrés de température. Le navire, un pétrolier qui n'a point de service médical à bord, demande si *Flandre* peut prendre le patient. Avec ce sentiment de la solidarité en mer qui est peut-être la plus belle expression du caractère maritime, notre commandant, J. Ligeois de la Combe, prend sur lui d'accepter, quitte à retarder de quelque peu son arrivée au Havre. L'italien donne sa position. Sa marche est parallèle à la nôtre. Mais les deux bateaux sont loin l'un de l'autre. Ce n'est que le lendemain qu'ils se rejoindront. Dans le jour à peine naissant, le *Flandre* a stoppé. Avec précision, le pétrolier est là, au rendez-vous, à quelques encâblures, ses couleurs arborées, sa grande masse se détachant en noir sur les premières irradiations du soleil tropical, encore caché.

Dans la grande houle calme qui, mollement, balance nos navires, une embarcation est mise à l'eau et conduit notre docteur à l'italien. Quelque temps après elle revient, ramenant

le malade, qu'embarque doucement, couché sur un brancard, un des appareils de chargement. L'officier sera sauvé. « Grand merci », fait le pétrolier, de trois longs coups cérémonieux de la sirène. « Il n'y a pas de quoi. C'est tout naturel entre marins », répond le *Flandre*, de trois coups de la sienne. Un dernier petit coup sec de l'italien, auquel en répond un autre du *Flandre*, ce qui veut dire que l'un et l'autre ont soulevé leur casquette en se quittant.

Et chacun, bientôt disparu aux yeux de l'autre, reprend sa route à la poursuite de l'horizon sans fin, durant bien des jours encore.

Cela fut très simple ; très émouvant aussi.

Quels sentiments de respect, d'amour, de pieuse reconnaissance ne doit-on pas aux sublimes cerveaux, aux génies, les Branly, les Marconi, à qui l'humanité contemporaine doit ces découvertes inouïes par lesquelles de tels actes sont devenus possibles, au point qu'ils paraissent tout naturels quand, il y a seulement quelques décades, leur annonciateur eût été traité de fou.

Dans quelques jours, ce sera le cher pays natal : froid, brouillard ; téléphone à jet continu ; obligations mondaines ; collier professionnel au cou : choses mille fois vues, retrouvées ; embou-

teillage : l'existence normale du sédentaire, quoi.

Et Alexandre Dumas père a écrit : « La joie du voyage, c'est le retour... »

Seulement Dumas a une excuse. C'est qu'il ne connaissait pas la vie contemporaine, sa tyrannie, ses contraintes, ses rudesses dans le progrès constant des choses, et par lui.

Le cher pays natal : on l'aime pourtant, avec ses charges et ses défauts. On l'aime parce que c'est Lui : pour les souvenirs qu'on y a accumulés, pour les affections qu'on y a laissées.

Et quand, dans la nuit, au retour d'une lointaine randonnée, on voit briller le premier « feu » de France, qui que l'on soit, le cœur bat un peu plus fort...

ACHEVÉ D'IMPRIMER

LE DIX-HUIT MAI MIL NEUF CENT TRENTE ET UN
SUR LES PRESSES DE L'IMPRIMERIE ALENÇON-
NAISE (ANCIENNES MAISONS POULET-MALASSIS,
RENAUT-DE BROISE ET G. SUPOT RÉUNIES) RUE
DES MARCHERIES, ALENÇON,
F GRISARD ADMINISTRATEUR.

Médiathèque Caraïbe



3 5100 00013097 8