Esquisse d'un voyage de St-Nazaire à la Véra-Cruz

Autor(en): **Dulon-Gunthert, H. / Langhans, F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern**

Band (Jahr): **6 (1883-1884)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-321198

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Beilage Nr. 7.

Esquisse d'un voyage de St-Nazaire à la Véra-Cruz.

Correspondance de M. *H. Dulon-Gunthert,* lue par M. le professeur *F. Langhans* dans la séance du 18 janvier 1884.

Après un court séjour à Paris où, pour la dernière fois nous jouissions des bienfaits de la civilisation européenne, un voyage de 12 heures par „le rapide“ nous amena à St-Nazaire. Nous n'avions fait que deux courts arrêts à Angers et à Nantes, en côtoyant les bords de la Loire, tantôt riants, peuplés et ornés de belles demeures de plaisance, châteaux modernes élégants, ou maisons coquettes, tantôt solitaires, déserts, presque sauvages. La nuit tombait comme nous quittions Nantes; la soirée était belle, la lune se mirait dans les eaux du fleuve; enfin nous touchons St-Nazaire et à l'hôtel Bély, nous trouvons le repos dont nous avons besoin. Le lendemain, une promenade dans cette petite ville nous montra que sa seule importance consiste dans sa position géographique, sur les bassins de la Loire; on nous dit même qu'avec le temps elle arriverait à détrôner Nantes, les bateaux de fort tonnage renonçant à remonter le fleuve. Est-ce vrai? L'avenir le prouvera. En attendant St-Nazaire a beaucoup de progrès à faire pour devenir une ville présentable à un public de choix. A part deux larges rues, bordées de quelques belles maisons et ornées de jolis bazars où le voyageur peut à la dernière heure se pourvoir d'objets de toute espèce, le reste est laid et sale.

Il est vrai que les quais d'embarquement chargés de houille, et la fumée des vaisseaux ne laissent pas que d'étendre leur noire influence, sur la petite cité qui se trouve dans leur voisinage.

Enfin le samedi, 21 avril, la journée s'annonçait magnifique, le soleil cherchait par ses rayons déjà chauds et caressants à dissiper la tristesse qui remplissait les cœurs au moment de dire une seconde fois Adieu à notre vieille Europe. Parents, amis et tout ce que nous avions quitté était déjà bien loin; c'était la France, notre voisine et notre amie qui allait recevoir notre dernier Adieu.

„La Ville de Bordeaux“ — c'était le nom du vaisseau qui devait nous conduire à Véra-Cruz — terminait ses préparatifs de départ. Les voyageurs avaient pris possession de leurs cabines respectives et, après avoir déjeûné à bord, étaient montés sur le pont

d'où ils suivaient d'un œil curieux les mouvements des matelots. Parents ou amis des partants réunis sur le quai leur envoyaient encore quelques signes d'amitié; un cabestan amenait sur le pont les bagages qui étaient ensuite descendus par une écoutille à fond de cale. Enfin l'ancre se lève, le canon du départ tonne, le vaisseau se met en mouvement, les ponts qui traversent les bassins de la Loire s'ouvrent et la „Ville de Bordeaux" passe au large. Nous sommes bientôt en pleine mer; le bateau-pilote qui nous a suivis reprend à son bord le guide dont nous n'avons plus besoin et maintenant.... heureux voyage et bonne arrivée! voilà ce que tous nous espérons. La mer était calme et belle, le soleil disparaissait à l'horizon, baignant dans les flots son disque enflammé d'où s'échappaient des rayons de feu qui montaient dans un ciel d'azur. Après les fatigues du voyage par terre et les émotions de la journée, chacun fut heureux de gagner son étroite cabine et sa couchette plus étroite encore.

Le lendemain, dimanche, le temps était aussi beau que la veille; le mal de mer, cependant, ne nous avait pas oublié, on lui faisait violence pour monter sur le pont respirer l'air vivifiant de la mer et se réjouir à la vue de cette belle étendue bleue dont les vagues, à la crête blanche, brillaient au soleil comme autant de saphirs surmontés de diamants. La société du bord est assez nombreuse, une famille de parisiens bavards, des prêtres, un officier d'artillerie, un aimable rentier de Paris en route pour les Antilles; quelques Méxicains, Havanais et Espagnols; puis des passagers d'entrepont; en tout une centaine de personnes. L'équipage compte 150 hommes; le vaisseau emporte pour 6 mois de vivres, sans compter ce qu'on appelle les vivres de campagne (biscuits de mer et viande salée) dont tout vaisseau est pourvu par précaution, mais auxquels on ne touche pas. Nous avons le plaisir de faire connaissance avec le sous-commissaire, un aimable compatriote, neuchâtelois d'origine. L'homme certainement le plus original de notre société est un M. *Chanoine*, Marseillais pur sang, vrai loup de mer, capitaine de navires de la Compagnie Transatlantique, qui, dans un de ses précédents voyages, avait commandé la „Ville de Bordeaux", cette fois, il était envoyé par la Compagnie, en mission extraordinaire, pour poser un „corps mort" (bouée d'amarrage) dans le port de Véra-Cruz. M. *Chanoine*, dans son langage humoristique et imagé, appelle cet engin son „moulin à café". Cette bouée est fixée à l'avant du navire sur le pont dont elle occupe la plus grande place avec ses ancres et ses chaînes énormes. Elle est en cuivre, de la forme d'une immense toupée, divisée en 4 chambres ou compartiments.

Bientôt les côtes d'Espagne sont en vue, nous apercevons Santander, où nous devons faire escale et prendre d'autres voyageurs. La petite ville de Santander, en forme de demi-cercle, est située au fond d'une jolie baie dont l'entrée est défendue, à gauche, par un banc de sable; à droite, par trois îlots, rochers nus, dont deux sont couronnés de phares et le troisième, plus petit, creusé en forme de voûte et rappelle le rocher de la Chûte du Rhin. Un pilote nous aide à franchir la passe, souvent peu facile, et bientôt nous pouvons nous accorder le plaisir de poser le pied sur la terre d'Espagne. Le quai est bordé de belles et hautes maisons, derrière lesquelles court une seconde rue; quelques autres rues transversales coupent la ville dans sa largeur qui est peu considérable, puis vient la campagne vraie et simple, avec les ânes qui paissent et les petits enfants qui jouent dans l'herbe. De chaque côté de la ville la côte s'élève, assez escarpée et l'horizon est borné par les montagnes neigeuses des Asturies. Comme c'est dimanche, la ville est calme et tranquille; quelques dames vêtues à la dernière mode de Paris, se promènent avec leur famille sur le quai, à l'une des extrémités duquel des marchandes de poissons nous offrent leurs crabes, leurs homards, leurs sardines, dont l'odeur affecte douloureusement nos nerfs olfactifs. Pour la première fois la langue espagnole résonne à nos oreilles. Qu'il fait chaud sous ce soleil du midi! Un „Restaurant suisse" attire notre attention; nous entrons et nous désaltérons avec un verre d'excellent moscatel: c'est là le rendez-vous de la bonne société de l'endroit et des passagers qui font escale à Santander. Mais il est temps, déjà, de regagner le bateau-mouche qui doit nous reconduire à notre navire, amarré à mi-chemin dans la baie. Nous y voici, encore un adieu à l'Europe et nous reprenons le large.

A peine avons-nous quitté Santander que nous rencontrons le „Ferdinand de Lesseps", autre grand et beau navire de la Compagnie Transatlantique; il venait de Colon, allait escaler à Santander, puis à Bordeaux pour arriver finalement au Hâvre. Nous passons assez près du „Ferdinand de Lesseps" pour admirer la grandeur de ce navire qui surpasse de beaucoup celle du nôtre. On se salue en bons amis. Nous sommes suivis par une troupe de marsouins qui bondissent sur les vagues. „Ils annoncent la pluie", dit M. *Chanoine;* en effet, il ne se trompait pas, car la mer devint houleuse, un vent froid se leva et le lendemain un ciel gris et terne, n'éclairait que faiblement les côtes d'Espagne encore visibles.

Une vingtaine de barques, occupées à la pêche de la sardine, se laissaient apercevoir entre nous et la côte. La pluie arriva bientôt, par averses rapides, entremêlée de grêle.

Le vaisseau était balancé par le roulis et le tangage tout à la fois ; l'hélice tournant dans le vide, lorsque la proue plongeait, faisait entendre un bruit de tonnerre. Deux jours, trois jours se passèrent ainsi, peu gaîment, toutes les dames et plusieurs messieurs étaient malades : la table d'hôte presque déserte. Enfin dans l'après-midi du 4me jour (26 avril) la vigie annonça la terre des Açôres. Quelle ne fut pas notre joie d'arriver à ce point du voyage ; car dès les Açores la mer devait devenir belle et clémente.... le commissaire nous l'avait promis ! Le soleil fit une trouée dans l'épais rideau de nuages qui voilait le ciel : le capitaine eut l'amabilité de retarder le dîner jusqu'à ce que nous fussions arrivés bien en face de l'île qui devait nous mettre à l'abri du vent. Nous lui en sûmes bongré, car nous profitâmes de ce calme relatif pour prendre un peu de nourriture sans trop d'inconvénients.

Des trois ou quatre îles qui forment le groupe des Açores, nous ne vîmes que la plus importante, l'île de San Miguel, à une grande distance sur notre droite ; plus bas, à gauche, on devinait un ilot désert, à fleur d'eau, l'île des Fourmis. San Miguel est une belle île, montagneuse, boisée, aux côtes escarpées, pays fertile et bien cultivé nous dit-on, mais n'offrant que peu de débouchés : les Portugais, qui la possèdent, y envoient chaque mois un vaisseau. A l'œil nu, nous distinguons parfaitement une ville, assez grande, aux maisons blanches, les tours de son église se détachant sur la verdure ; quelques villages et beaucoup d'habitations éparses dans la campagne. Cependant nous avançons, et San Miguel, après avoir exposé à nos yeux les plans multiples de ses montagnes accidentées, disparaît à son tour dans un couchant malheureusement chargé de nuages. La mer n'a pas encore dit son dernier mot, elle ne se calme que peu à peu, lentement et ce n'est que le 28 après 5 jours de houle que l'on jouit du soleil, de la mer azurée dont les vagues légères ondulent au loin comme un champ de blé gracieusement balancé par le vent. Il fait beau naviguer dans ces conditions, s'asseoir tout au bout du pont à l'arrière, derrière le „caïbouti“. On suit des yeux le sillon argenté du vaisseau que recouvrent les vagues érisées ; en bas, l'étendue des eaux immense, sans fin ; au-dessus de nos têtes, la voûte des cieux qui semble plus profonde encore que chez nous et dont les bords touchent à la mer.

Chaque jour, presque, nous voyons à l'horizon où nous rencontrons, assez près pour distinguer leurs pavillons, des navires à vapeur ou à voiles, espagnols, norvégiens, anglais ; toutes voiles au vent, augmentées des voiles de perroquets et de focs pour accélérer leur marche. Les journées se passent, on lit un peu, on regarde

beaucoup, on cause, et nous faisons la visite du navire, car nous désirons connaître notre maison flottante. Sur le pont n'est pas besoin de guide, car si l'arrière est spécialement destiné aux voyageurs de 1re et 2me classe, ils ont la liberté de se promener jusqu'à l'avant; là, se tiennent et mangent, quand il fait beau, les voyageurs d'entrepont. On passe, en se baissant, sous les étendages des matelots qui font leurs lessives eux-mêmes et la sèchent entre les cordages. C'est original : continuons : voici un groupe de matelots qui, couchés par terre, jouent au loto, pour charmer les loisirs que leur laisse une navigation plus facile; ils marquent leurs nombres avec des carrelets de pommes de terre et de carottes. L'un d'eux, détaché de la compagnie et lui tournant le dos, est très gravement occupé à raccommoder ses bas. Ils sont gentils et complaisants, ces braves matelots, brunis au soleil des tropiques : ils sont si contents quand on leur adresse une parole amicale, et les petits mousses offrent avec tant d'empressement, aux messieurs, pour allumer leur cigare, la mèche d'étoupe enflammée, renfermée dans son tonneau de cuivre rouge bien brillant. L'un de ces matelots dit un jour à ma femme : „Je vous ai déjà vue sur la „Ville de Bordeaux", Madame;" et elle, de lui assurer que c'était la première fois que la Compagnie avait l'honneur de la promener sur l'Océan Atlantique; le brave homme ne voulait pas le croire. Au milieu de tout ce monde, se trouve le moulin à café de M. *Chanoine,* les cages des moutons, des lapins, des coqs et des poules, des canards, dont la dernière heure ne tardera pas à sonner. Si vous levez la tête, vous apercevrez suspendus à la hune du mât de misaine des paquets blancs et des boîtes en bois percées de trous. Les premiers sont des jambons enveloppés de toiles enduites de chaux pour leur bonne conservation; les secondes contiennent de la morue séchée. Là haut, à l'air, ces comestibles se conservent fort bien. Continuant notre visite, nous descendons à l'entrepont, où se trouve à l'avant, „la cambuse" des matelots, les logements des voyageurs de 3me classe, l'atelier du charpentier, l'infirmerie, les cuisines, la boulangerie, la boucherie, la lampisterie, les soutes au charbon, la glacière; deux stalles occupées par les bœufs embarqués à St-Nazaire : ces pauvres bêtes ont souffert de la traversée et sont devenues bien maigres. Puis viennent, dans le centre, les salles à manger des sous-officiers du navire et le fumoir où, chaque jour, on inscrit sur la carte marine le chemin parcouru. L'arrière est pris par un grand salon qui sert aussi de salle à manger aux passagers. Le premier étage, au-dessus du niveau de la mer, contient toutes les cabines de première et seconde classe, la lingerie, le séchoir, l'office des

BIBLIOTHEK der E. T. H.

postes, dans des réduits sombres, mais fort bien aménagés sont les provisions de conserves, de bougies, d'huile pour les lampes, qu'au moyen d'une pompe le lampiste fait monter dans sa lampisterie. Enfin, on nous ouvre encore un trou plus profond et plus bas, où l'on descend par une échelle en fer : mais nous ne tenons pas à nous aventurer dans ce gouffre et puisqu'il ne nous est pas permis de visiter les machines pour les voir fonctionner de près, nous remontons respirer l'air pur, très satisfaits de notre exploration, et admirant la sagesse humaine qui a présidé à toute cette installation, sans perdre une place et sans avoir négligé aucune précaution. C'est ainsi que l'on a installé jusque dans les plus petits recoins du navire des tuyaux à vapeur pour éteindre le feu, en cas d'incendie.

La longue traversée de huit jours des Açores à St-Thomas se poursuit tranquillement, sur une mer toujours belle et un ciel serein; mais des nuages sont encore à l'horizon et assombrissent les couchers de soleil : ils se découpent en mille formes variées, de dômes, de flèches, de clochers, et se détachant entre la mer bleue et le ciel empourpré semblent une nouvelle Venise sortant des flots. La chaleur qui augmente nous annonce l'approche du tropique : le capitaine fait jeter le loch : nous filons 10 à 12 nœuds à l'heure; nous marchons bien. De temps à autre l'on voit à la surface de l'eau, en quantités plus ou moins considérables, une plante d'un vert jaunâtre composée de grappes portant de petites baies de la grosseur de celles de la vigne de Canada, suspendues à des brindilles de 2 à 3 centimètres de longueur. Cette plante a une odeur désagréable; on la nomme „Raisin des tropiques". Les petits mousses s'amusent à en pêcher et nous en donnent quelques échantillons; sèche, cette plante devient noire. Un de nos souhaits, c'est de voir un requin; mais inutile, pas un de ces monstres marins ne veut satisfaire notre curiosité : on nous dit qu'ils deviennent rares dans ces parages où la navigation les inquiète et où l'hélice des vaisseaux leur administre souvent des coups mortels. Même dans le port de Véra-Cruz, réputé pour le nombre de ces hôtes voraces, ils se montrent toujours moins nombreux. En revanche, nous voyons une quantité de poissons volants, qui, sortant de l'eau, rasent les flots, ou s'élevant à quelques pieds, disparaissent bientôt pour ressortir un peu plus loin. Ces gracieux animaux se montrent surtout à l'avant du navire; leur petit corps argenté et leurs ailes transparentes brillent dans l'arc-en-ciel formé par les rayons du soleil qui traversent la poussière d'eau rejetée par la proue. Un jour, il en vint un s'abattre sur le pont du vaisseau : l'infirmier le releva, le vida et l'arrangea très soigneusement sur une feuille de papier blanc : nous pûmes

ainsi admirer la finesse de ses nageoires de devant, aussi grandes que des ailes d'oiseau; elles sont semblables à une mince et délicate feuille de mica. La vie de ces pauvres poissons court bien des dangers, car lorsqu'ils s'élancent hors de l'eau pour échapper aux ennemis qui les poursuivent, ils sont souvent happés au passage par les goëlands, oiseaux de mer assez semblables à nos mouëttes; au plumage blanc et noir, bec et pattes rouges. Un soir, nous étions sur le pont, jouissant de la fraîcheur de la soirée, contemplant la voûte étoilée et la Grande Ourse, placée sur nos têtes exactement dans la même position qu'à Berne ou Vevey, quand soudain quelque chose roulant sur la tente vient tomber à mes pieds. Je relève ce quelque chose.... un goëland qui s'était laissé choir du mât d'artimon et qui, pour me remercier d'être venu à son aide, me mordit au doigt jusqu'au sang. Quelques hommes d'équipage, accourus au bruit, emportent l'oiseau et le logent pour la nuit.

Le 4 mai nous apprenons que, dans quelques heures, on verra la terre; et les hirondelles de mer qui, depuis plusieurs jours, escortaient le vaisseau, devenaient toujours plus nombreuses. Ces charmants oiseaux suivaient le sillon de l'hélice, rasant l'eau, se posant légèrement sur la crête d'une vague, allant, venant, disparaissant. Elles avaient l'air tout heureuses de nous rencontrer, comme nous, de notre côté, nous étions charmés de leur arrivée, car elles annonçaient la terre, quoiqu'elles s'en éloignent souvent, me dit-on, jusqu'à 200 lieues. L'hirondelle de mer a le dessous du corps blanc et noir, les ailes brunes; elle est plus grosse que la nôtre, mais ne possède pas sa jolie queue fourchue. Nous sommes sous la ligne des tropiques et la chaleur dont nous souffrons nous le prouve assez. Comme nous avons de l'avance, étant doucement poussés par les vents alizés, et que le capitaine ne veut pas arriver à St-Thomas avant le lendemain, le vaisseau ralentit sa marche. La soirée est belle, la mer phosphorescente : il semble que les flots soient semés d'étoiles. Aux dernières lueurs du crépuscule, nous distinguons comme les avant-postes de St-Thomas, deux îlots, rochers nus et arides; le Sombrero et le Brigantin, ainsi nommé à cause de leur forme, qui rappelle, l'un, un chapeau conique à larges bords; l'autre, le navire de ce nom.

En attendant de voir ce que le lendemain nous prépare, nous allons nous livrer au repos, tout remplis d'impatience. La grande traversée touche à son terme, et, si une première navigation offre beaucoup de nouveau et d'intéressants, il y a bien des moments aussi où cette vie toujours la même, devient ennuyeuse et monotone.

Le samedi, 5 mai, à l'aube, les passagers étaient réunis sur le pont pour assister à l'entrée du vaisseau dans le port de St-Thomas. Un certain nombre d'entre eux quittaient la „Ville de Bordeaux", pour s'embarquer sur le „Salvador", annexe de la Compagnie Transatlantique, faisant route de l'autre côté des Antilles. Parmi ceux-ci, se trouvait notre voisin de table, M. *D.*, l'aimable rentier de Paris déjà nommé, au corps mince et fluet, à qui M. *Chanoine* disait un jour: „Eh, bien! M. *D.* vous allez à la Jamaïque et vous ne buvez pas de rhum." „Non, Monsieur, je ne prends jamais de liqueurs." „Je vous dis, moi, que dans ce climat, si vous ne prenez pas de temps en temps un peu de rhum ou de cognac, vous sucerez bientôt les cocotiers par la racine." M. *D.* fut un des voyageurs que nous vûmes partir avec chagrin.

Nous passons devant les îles Vierges; rochers inhabités, si ce n'est quelquefois par des pêcheurs qui y ont établi des factoreries. Le pavillon bleu, hissé au mât de misaine, appelle le pilote; celui-ci à bord, on demande la santé avec le pavillon jaune: un élégant canot conduit par 6 ou 8 rameurs amène le médecin auquel le docteur du navire rend compte de l'état sanitaire du bord. Ces formalités remplies, le vaisseau arbore le pavillon de la nation dans les eaux de laquelle il entre en saluant de deux coups de canon, et bientôt nous sommes amarrés bord à quai pour faire du charbon, car c'est dans ce seul but que l'on touche St-Thomas.

A peine le vaisseau est-il immobilisé sur son ancre que le voilà entouré à l'abord d'une flottille de petites embarcations guidées par des nègres, ou des mulâtres coiffés des plus grotesques chapeaux à haute forme qu'il soit possible d'imaginer. Chacun crie à qui mieux mieux offrant son bateau en anglais, en espagnol, en danois, même en français.

D'autres nègres, plongeurs de profession, vêtus d'un simple pantalon de toile, demandent par cris et gestes qu'on leur lance quelque pièce de monnaie à la mer afin de montrer leur adresse. Ils se précipitent dans les flots et reparaissent au bout d'un instant, rapportant entre leurs dents blanches le prix du plongeon. Mais ils veulent une pièce d'argent et s'ils découvrent du cuivre enveloppé de papier, ils ne se gênent pas pour envoyer au vaisseau une bordée d'imprécations. De l'autre côté du navire, à tribord, un pont de bois le relie au quai et sert de passage à tout un peuple de négresses jeunes et vieilles activement occupées au transport de la houille dans les soutes. Rien n'est plus amusant que ce défilé: pieds et jambes nues, la pipe à la bouche, vêtues de robes courtes aux couleurs voyantes, auxquelles ces femmes impriment, par un mouve-

ment des hanches, un balancement qui excite notre hilarité au plus haut point; sur la tête un mouchoir de coton rouge ou jaune, noué autour de leurs cheveux crépus et dans lesquels est fichée une feuille de laurier; voilà comment se présentèrent à nous les négresses de St-Thomas. La poussière de la houille qu'elles transportent dans un panier, sur la tête, ajoute encore à la fraîcheur de leur teint!!!

St-Thomas est une possession danoise, un port franc; on y parle l'anglais surtout, le danois et l'espagnol; les nègres et les mulâtres forment le principal noyau de la population, sans compter les européens qui y ont des comptoirs. Cette île n'est pas ornée de belles forêts comme San Miguel; elle est montagneuse et d'un aspect riant; le roc perce partout dans la verdure, entre les palmiers au tronc lisse et élancé, ornés de leurs gracieux panaches, et les bananiers dont une légère brise balance les larges feuilles. La ville de St-Thomas est comme Santander, située au fond d'une baie: elle s'étage sur trois collines que couronnent de charmantes villas, aux murs tapissés de jasmins, de rosiers, de grenadiers en fleurs. Un fort de modeste apparence, occupé par une petite garnison danoise domine la rade; les pavillons français et danois flottent sur les résidences des consuls. Nous utilisons le pont au charbon pour descendre à terre, du côté opposé à la ville et nous sommes en pleine campagne; notre promenade nous conduit auprès d'une jolie habitation entourée d'une petite plantation de cannes à sucre, de cocotiers, de bananiers (sous l'un desquels un gros porc blanc fait la sieste!!!). Des vaches petites et maigres paissent une herbe déjà brûlée par le soleil. Nous cueillons des fleurs inconnues aux nuances variées et délicates, mais sans parfum; d'autres, comme le bel héliotrope violet, qui, chez nous, embaume les jardins en est aussi complètement dépourvu ici. Un peu plus loin, sur la rive, des pêcheurs tirent leur barque et font le tirage de leur pêche: ce sont des poissons de toutes couleurs et de toutes formes; il y en a de bleus, de rouges, de jaunes, de verts, rayés ou tachetés; nous distinguons entr'autres un petit hippocampe. Enfin, nous retournons au vaisseau avec l'intention de prendre un canot pour aller en ville. Un brave mulâtre, Alexandre, qui écorche quelques mots de français, promet de nous déposer sains et saufs sur le quai de St-Thomas. La traversée de la rade est très jolie; nous croisons le „Salvador", en partance pour la Martinique, un vaisseau de guerre français, „le Chasseur"; plusieurs navires à voiles anglais et danois. Enfin nous voici à terre, devant nous se présente un jardin public où nous entrons: il y a défense de cueillir des fleurs, mais non de ramasser

le coton mûr qui blanchit la terre comme une légère neige. Une longue rue traverse la ville d'un bout à l'autre; elle est bordée de magasins, de bazars, d'échoppes de rôtisseurs et de marchands de sucreries indigènes. Une population bigarrée la parcourt en tous sens; ce sont des négresses et leurs négrillons en haillons; des dames de couleur mises à la dernière mode d'Europe; de légères petites voitures traînées par de jolis poneys ou d'élégantes mules, emportent de jeunes „miss" au teint blanc et délicat, sans doute les filles de quelque commerçant ou consul de l'endroit. Voici venir de pauvres ânes dont le corps disparaît sous une énorme charge de feuilles de maïs. Dans une cour à l'ombre de palmiers cocotiers portant leurs fruits, un menuisier mulâtre rabote à son établi. Nous nous glissons dans un jardin qui entoure une jolie maison blanche, contre laquelle grimpe une plante grasse de la grosseur d'un tronc d'arbre, toute droite, dépassant le toit d'un demi-mètre. Au bruit que fait la porte du jardin que nous venons d'ouvrir, accourent deux mignonnes fillettes, suivies d'une vieille bonne négresse qui, très aimablement, en anglais, nous invitent à entrer et à visiter leur petit domaine. Nous y admirons encore deux superbes choux-palmistes; et l'aînée des jeunes filles nous offre gracieusement des roses fraîches écloses. Mais il est temps de regagner le vaisseau, le soleil va se coucher. — Après le souper, nous montons sur le pont; la soirée est magnifique; la ville s'illumine jusqu'au sommet de ses collines et la mer reflète ces lumières dans ses eaux calmes et limpides. Les négresses du quai au charbon n'ont pas encore terminé leur besogne et pour y voir, elles ont allumé un grand feu sur le rivage; on les aperçoit à la faveur de la flamme vacillante se hâter et s'encourager en chantant. On voudrait passer la nuit sur le pont, pour fuir la chaleur intense qui a gagné les cabines pendant cette journée, où l'on a été obligé de fermer portes et hublots craignant les visites par trop indiscrètes des négresses, qui n'ont pas toujours une idée bien nette de ce qu'on appelle la propriété. Il est plus prudent néanmoins de rentrer dans ses chambrettes, car le lendemain, de bonne heure, nous quitterons St-Thomas emmenant pour plus de sûreté, un pilote chargé de nous conduire jusqu'à La Havane, à travers maints écueils ou bancs de sable qui rendent ces parages dangereux, puis, quelques nègres pour le service des soutes, afin d'épargner nos chauffeurs européens sous ces climats torrides.

Le dimanche 6 mai, vers les 2 heures de l'après-midi, la „Ville de Bordeaux" touchait à San Juan de Porto Rico — Porte Rique, comme disent les Français. Le temps était superbe, la chaleur in-

tense. Jamais terre peut-être ne porta mieux son nom! Cette possession espagnole, qui, autrefois avait des mines d'or, maintenant épuisées, offre aujourd'hui encore l'aspect enchanteur d'une terre riche et féconde. Ses montagnes sont couvertes de superbes forêts d'arbres de diverses essences, ses côtes produisent le bananier, le cocotier, le sucre, le café, le cotonnier, etc. Malheureusement le temps nous manqua pour aller à terre; mais depuis le pont du vaisseau, à l'aide de notre lunette, nous distinguâmes très bien les beautés de cette végétation. La ville de San Juan est bâtie en gradins, sur une haute côte protégée par des fortifications encore puissantes, quoique en partie démantelées. On ne voit de tous côtés que casemates et créneaux. Un fortin, isolé, sur un rocher dans les eaux, défend l'entrée du port. Notre arrivée ici est accompagnée des mêmes préliminaires qu'à St-Thomas; seulement nous entendîmes le docteur du bord murmurer de mauvaise humeur, lorsque se présenta „la santé", qui fut reçu par le commandant: „Je n'ai jamais vu cela que dans les eaux espagnoles, que le capitaine doive faire le rapport médical." Ce n'est aussi que dans les eaux espagnoles que nous vîmes les douaniers s'installer à bord du vaisseau et ne le quitter qu'au dernier moment, surveillant tout ce qui se passait. Le proverbe est partout vrai: „Chaque pays, chaque mode." Cela ne nous empêcha pas de nous délecter à la vue de cette terre privilégiée de la nature. La ville de San Juan a l'aspect oriental; les maisons aux toits en terrasses ne sont percées que d'un petit nombre de fenêtres, la plupart garnies de chassis. — Les pavillons multicolores de toutes les nations du globe flottent sur les consulats et donnent un air de fête à la cité. En bas, dans un pli de terrain, abandonné par les fortifications nous voyons une petite usine à gaz, plus loin, un beau cocotier projette son ombre gracieuse sur le mur d'une maison blanche. A droite de la ville, une longue avenue de palmiers serpente sur la colline et conduit à une villa coquettement enfouie dans les arbres; au pied de cette même colline, un vaisseau désemparé est échoué dans les buissons du rivage; plus loin encore au bord de la mer, une belle route mène à une jolie habitation champêtre, aux contrevents verts, qu'ombrage un bois de bananiers. Parmi les arbres de la forêt nous distinguons de beaux pins parasols ou maritimes. On voudrait s'attarder longtemps à contempler ce nouvel Eden, mais nous fuyons sans nous en apercevoir et de Porto Rico, il ne nous reste bientôt plus qu'un délicieux souvenir. Les deux jours qui suivirent, nous naviguâmes en vue de la côte nord de l'île de la S. Domingo, fertile en café et en sucre. La ville de La Plata que nous vîmes à une grande distance est la seule de

l'île située sur cette côte. Quelques navires français s'y dirigent de temps en temps.

Le 9 mai, au lever du soleil, par une passe relativement étroite, que défendent aussi des fortifications moins considérables pourtant que celles de San Juan, nous entrions dans l'immense rade de La Havane, une des plus vastes du monde, au fond de laquelle une forêt de mâts pavoisés formait l'horizon. Ici, point de riants paysages, pas de montagnes boisées, la ville semble sortir des eaux, projetant la silhouette de ses édifices sur un ciel gris de plomb. L'œil est attiré d'abord par un énorme bâtiment jaune, aux grandes lignes architecturales. Le voyageur qui a vu le Palais des Doges de Venise, depuis la mer, trouvera quelque ressemblance, quant à la masse imposante, entre les prisons de La Havane (car cette espèce de palais n'est pas autre chose) et l'ancienne résidence des ducs de la cité des lagunes. Seulement, laissez à l'Italie, ses marbres, ses sculptures, son art enfin. Un canot nous transporte à terre et nous débarque sur une place à l'entrée d'une rue étroite encombrée de cavaliers, de voitures et de piétons qui se disputent des trottoirs à peine larges de deux pieds. Le soleil est brûlant, mais grâce aux nombreuses enseignes, imprimées sur toile et tendues en travers de la rue, d'une maison à l'autre, ses rayons arrivent sensiblement affaiblis. Nous sommes dans ce qu'on appelle la vieille ville; toutes les rues de cette partie sont étroites, populeuses et commerçantes, les magasins pour la plupart élégamment installés à l'européenne. Les prix indiqués sur les marchandises nous paraissent très élevés. Le gouvernement de Cuba n'émet à peu d'exception près que du papier-monnaie et l'or jouit d'une telle prime que si vous présentez une pièce de 5 francs en or pour payer un objet qui en vaut 4, on vous rend en papier la valeur de 6 francs.

Cependant La Havane possède aussi des quartiers neufs, vrais boulevards, larges, aérés, plantés d'arbres; plusieurs squares ornés de cocotiers; d'acacias flamboyants: cet arbre au tronc droit, assez élevé, porte son feuillage en forme de coupole toute constellée de magnifiques fleurs rouges. Nous assistons à l'inspection de la garnison sur une des places publiques, entourée du théâtre, de belles maisons à portiques dont les cours intérieures sont garnies avec profusion de fleurs et de plantes tropicales. Les soldats havanais sont chaussés de sandales, vêtus d'habits de coton rayé bleu et blanc, et coiffés d'un vaste panama. — Le bâtiment où se tient le marché forme un immense carré donnant sur quatre rues, avec arcades de tous côtés, pleines de boutiques; la cour intérieure assez élégante, couverte en verre, est une vaste exposition des produits de

ces contrées. Nous fîmes connaissances avec les cannes à sucre, les cocos, les bananes, les mamaïs, les chiles, les chirimoyas, les mangos, les limons ou citrons aussi gros qu'une tête d'enfant etc. Les poissons et les coquillages variés n'y manquaient pas non plus. La population de La Havane est un mélange d'Européens, de Créoles, de Nègres, de Mulâtres et de Chinois. Ces fils du céleste empire sont vraiment bien laids avec leur teint bistre et leurs yeux obliques. Il paraît que les bourgeois havanais aiment le lait non écrémé, car les laitiers amènent leurs vaches devant les maisons de leurs clients et les traient séance tenante: tous cependant ne sont pas favorisés à ce point, car nous en vîmes qui achetaient leur lait d'une belle négresse trônant sous un portique au milieu de nombreuses bouteilles à lait en fer blanc („boilles", comme on les appelle dans le beau canton de Vaud), en robe traînante du vert pomme le plus crû et la tête coiffée d'un foulard jaune. Pendant notre courte visite à La Havane, nous rencontrâmes un ensevelissement. Même pour honorer leurs morts, ces habitants du pays du soleil ne peuvent pas se résoudre à les couvrir de noir. Le corbillard, fermé sur les côtés par des glaces qui laissaient voir le cercueil couvert de fleurs éclatantes, était surmonté aux quatre coins de grands panaches rouges et jaunes. Les quatre chevaux qui le traînaient, ainsi que leurs conducteurs, portaient des manteaux rouges, brodés de jaune et de bleu. La voiture funèbre était suivie d'une douzaine d'équipages, et ce n'était que la marche lente et solennelle du cortége qui prouvait que l'on n'allait pas à une fête.

Mais le temps avance, il faut rejoindre notre navire, l'athmosphère est lourde, on pressent l'orage. A peine eûmes-nous mis le pied sur le pont de la „Ville de Bordeaux", qu'une pluie abondante vint rafraîchir l'air embrasé: elle durait encore lorsque nous dîmes adieu à la cité cubaine. Toujours à cause des bancs de sable, le vaisseau reprit sa marche lente qui permit au capitaine de faire des essais de pêche en laissant flotter deux lignes à l'arrière. Tout à coup une dorade mordit à l'hameçon, les matelots la hissèrent sur le pont où tout le monde se précipita pour voir ce beau poisson aux écailles dorées. Elle frappait le pont de sa queue, lançait du sang par la bouche; les matelots l'achevèrent, et, le soir, elle figura au souper, sur une belle nappe blanche décorée de verdure. Cette dorade mesurait un mètre et pesait 25 livres.

La soirée du 12 mai fut particulièrement splendide; jamais la mer n'avait jeté autant d'étincelles, pas un étoile ne manquait au firmament; la Croix du sud était éblouissante. Avec la poésie nous pouvions dire qu'elle „épouvantait nos yeux". Cette constellation de

quatre étoiles forme une croix latine un peu inclinée à droite; une cinquième étoile, moins distincte que les autres, qu'on nomme le „coup de lance", se voit au dessous du bras droit de la croix.

Le dimanche 13 mai, jour de Pente-côte, nous aperçûmes Véra-Cruz vers les deux heures de l'après-dîner. Le moment approchait donc où nous allions quitter ce vaisseau qui, pour nous, était devenu comme un morceau de la patrie. Nous passons à gauche, près des „Triangles", bancs de sable à fleur d'eau; un peu plus haut, on nous montre l'île de San Sacrificio où les vaisseaux suspects de maladie sont envoyés en quarantaine. Enfin voici la petite cité mexicaine, avec le fort démantelé de San Juan d'Uloa, ses coupoles bleues ou roses, son grand bâtiment des douanes, sur le quai. Les vaisseaux à l'ancre dans le port sont pavoisés sur tous les cordages selon la coutume des dimanches; c'est charmant à voir; plus gai assurément que la côte plate et sablonneuse au sud de la ville, où trottine une troupe d'ânes, conduits par des Indiens aux pantalons blancs et aux vastes chapeaux de paille. Notre vaisseau est amarré à 20 minutes de distance du quai et bientôt l'on voit se détacher de la côte une foule de grandes barques qui viennent prendre les passagers.

Le moment du débarquement n'est pas petite affaire; il faut débattre le prix de la course avec le batelier, qui vous arrache toutes les plumes qu'il peut; reconnaître, rassembler et surveiller ses bagages, les faire charger; descendre soi-même dans la barque, opération qui n'est pas toujours agréable et nous voici en route, heureux quand un „Nord" ne se met pas à souffler. Ce vent est parfois si violent dans le golfe du Mexique qu'il empêche souvent pendant plusieurs jours aux navires l'accès du port de Véra-Cruz. Nous n'avons pas voulu quitter la mer sans chercher encore une fois à avoir un requin; mais de notre barque, nous eûmes beau sonder les eaux limpides et transparentes; tout fut inutile. Décidément ces animaux boudent les hommes! — La visite à la douane de Véra-Cruz, généralement très sévère, nous fut légère et vite expédiée. L'arrivée à l'hôtel ne nous ravit nullement; pourtant nous étions dans une maison de premier ordre: mais le Mexique n'est pas encore la Suisse, à cet égard, comme à beaucoup d'autres. Véra-Cruz est une petite ville, proprette, assez avancée en civilisation pour avoir ajouté au gaz la lumière électrique et au chemin-de-fer le tramway. Nous le prenons et faisons le tour de la ville, ce qui ne dure pas longtemps; en route, on déraille; cela paraît tout naturel dans ce pays, car on sort un cric de dessous un banc du wagon et les roues sont replacées sur la bonne voie! — La place de la Constitution, devant notre hôtel, est très jolie; au milieu, une pièce d'eau, une

pelouse plantée de cocotiers, des allées pour les promeneurs: le soir, il y a musique; c'est très animé! Les dames mexicaines font beaucoup de toilette, choisissant de préférence des couleurs éclatantes, de riches étoffes. Les enfants, les fillettes surtout ne sont pas moins parées: on les voit les dimanches du mois de mai, en l'honneur de la Vierge, à qui ce mois est consacré, habillées en épouses, robe blanche, couronne d'orangers et voile. La seule nuit que nous passâmes — mais non dormîmes — à Véra-Cruz, fut cruelle: les moustiques ne nous laissèrent pas une minute de repos, aussi les premières lueurs de l'aurore, dans ce ciel d'un bleu intense, nous trouvèrent-elles sur pied et prêts à partir. En allant à la gare, nous rencontrons des balayeurs déjà à l'œuvre: un vol de gros oiseaux noirs se précipita sur leur charette du toît des maisons où ils perchaient. Cet oiseau appelé *urubus* (en méxicain zopilote) est noir comme un corbeau, de la grosseur d'une poule mais avec de plus longues ailes: il se charge d'engloutir les détritus de toute sorte qu'il trouve sur son passage, contribuant ainsi à l'assainissement de la contrée. — Six heures sonnaient comme le train se mettait en marche; du reste, on ne séjourne pas volontiers à Véra-Cruz; la fièvre jaune fait trop peur! La journée s'annonçait chaude et brillante; pour arriver à Mexico le soir, nous avions encore 424 kilomètres à parcourir. La locomotive nous emportait à toute vapeur à travers un pays presqu'inhabité, montagneux et boisé. Nous traversions la région des terres chaudes, — tierras calientes; — partout une végétation exhubérante de force et de vigueur s'étalait à nos regards charmés; les bois de palmiers cocotiers, de bananiers, chargés de leurs fruits, les champs de cannes à sucre, de tabac, de maïs, de café (ces derniers plantés aussi de bananiers pour donner au café l'ombre qu'il recherche). Dans les prés, l'herbe est maigre et brûlée et cependant de nombreux troupeaux de vaches, de bœufs à longues cornes, d'ânes, paissent entre les cactus nopals ou figuiers, du Mexique, qui atteignent ici la hauteur de nos pommiers d'Europe. La voie ferrée est bordée d'arbres de haute futaie garnis de lianes et des liserons, s'entrelaçant et retombant en draperies d'une branche à l'autre: une de ces lianes, le jalap, porte de belles fleurs rouges. — De distance en distance, nous passons, comme le vent, devant des habitations indiennes: ce sont des huttes en bois souvent à claire-voie, au toit élevé, recouvert de feuilles de bananiers ou de palmiers. Les Indiens au teint foncé, parfois cuivré, presque nus, sont occupés dans les champs à la récolte du tabac ou du sucre: plus loin une haute cheminée d'usine et un bâtiment aux murs blanchis indiquent une raffinerie de sucre. Nous dépas-

sons plusieurs petites stations et arrivons à Cordova, renommé par son café; puis à Orizaba dans la charmante vallée du même nom dominée par le pic d'Orizaba qui élève dans les nues son sommet couvert de neige.

Il ressemble à la dent de Jaman vue de Vevey. Cette petite ville est cachée dans des arbres touffus au-dessus de laquelle apparaît la blanche coupole de son église. A la station, nous avons le temps de dîner et d'examiner le pittoresque costume d'un cavalier. Le Mexicain est en général maigre, sec, il a le visage allongé, les yeux et les cheveux noirs, le teint foncé, les extrémités fines. Il est très habile dans l'art de l'équitation, qu'il pratique dès ses jeunes années. Aussi le Mexicain riche déploie-t-il un vrai luxe dans son costume et dans le harnachement de son cheval. Il porte des pantalons très étroits; la couture extérieure est garnie d'une double rangée de boutons d'argent joints par une chaînette; ses éperons, aussi d'argent travaillé, sont énormes et attachés sur le pied par une courroie. La veste est courte : il est coiffé du „sombrero" national en feutre, au fond conique et élevé aux larges ailes garnies de galons d'argent ou d'or avec torsades du même métal autour du fond. Une paire de hautes guêtres en cuir brodées aussi d'argent, et, roulé derrière lui, sur sa selle, le zarapé ou couverture, ou le poncho, complète son équipement. La selle du cheval est longue, souvent ornée de peaux d'animaux qui flottent à chaque côté, ou bien en cuir garni d'argent, ainsi que les étriers qui ont la forme d'un sabot ouvert par derrière; le pommeau de la selle est recouvert de plaques d'argent artistement travaillé. Le cheval porte toujours la queue longue et flottante, ce qui ajoute à l'embellissement de la monture; il n'est le plus souvent pas ferré du tout ou seulement aux pieds de devant, ce qui leur donne un pas léger et élastique.

Enfin nous quittons Orizaba et les terres chaudes pour nous engager dans les montagnes des terres tempérées. La construction du chemin de fer, dans ces gorges, a nécessité un grand nombre de travaux d'art semblables à ceux du Gotthard; notre passage suisse est encore plus hardi et plus sauvage, plus resserré aussi et les misérables stations des „Cumbres" ou Mexique, ne sont pas à comparer avec Wasen ou Airolo. Nous atteignons de hautes vallées, franchissons des précipices effrayants sur des ponts d'une hauteur vertigineuse, sous lesquels court un torrent ni aussi beau, ni aussi bouillonnant que la Reuss ou le Tessin. Puis viennent des tunnels en grand nombre : au débouché de l'un de ceux-ci, nous nous arrêtons devant la station de „Alta Luz" (vieille lumière); de ce point

élevé nous découvrons un magnifique panorama de chaînes de montagnes s'enlaçant les unes dans les autres : droit au-dessous de nous, à 1500 pieds, est la station de Maltrata que nous venons de quitter. Dans cette région la végétation a sensiblement changé; les flancs des montagnes sont couverts de pins, de chênes de petite taille de buissons, dans l'herbe croît un beau chardon rouge. — Les huttes des indigènes sont faites en planches ou en terre, c'est pauvre et sale; au milieu des femmes, des enfants accroupis par terre, se promènent des porcs aux soies frisées, presque comme des moutons, des poules, des dindons, des chiens, gens et bêtes pêle-mêle. Les bananiers et les cocotiers ont fait place aux pêchers en plein vent. Nous arrivons enfin à la station d'Esperanza, la première sur le plateau d'Anahuac.

Depuis Espéranza, le paysage alterne entre d'immenses étendues de terrain sablonneux, bornées tout autour de montagnes de différentes hauteurs et des champs non moins vastes plantés de mais, de blé, de haricots et de magueys, ou agaves gigantesques dont les Mexicains tirent le „pulque", boisson d'un blanc laiteux, qui, fermenté leur tient lieu de vin.

De loin en loin on aperçoit des „haciendas" (ferme) protégées contre les attaques des bandits par des murs à contreforts : ce qui leur donne l'air de petites forteresses. — Quelques lagunes aux eaux troubles se montrent ici et là dans les plaines de sables : au loin, un cavalier emporté par le galop de son cheval soulève un épais nuage de poussière.

Apizaco est le point d'embranchement de la ligne du chemin de fer de Puebla : Apam est une petite ville au milieu d'une belle plaine, bien cultivée et de pâturages couverts de troupeaux. Nous commençons à descendre dans la vallée de Mexico; les plantations de magueys qui font la richesse de beaucoup „d'hacienderos" (fermiers) s'étendent à perte de vue coupées de maïs ou de blé, ou grimpent jusque sur le sommet des collines les plus rapprochées.

Le village d'Otumba est le seul point, depuis les terres chaudes, où nous retrouvons les gigantesques nopals ainsi que ces plantes grasses, droites comme des pieux, garnies de piquants et plantées tellement rapprochées au bord des chemins qu'elles forment une haie impénétrable.

Dans ces régions la nuit tombe subitement, sans être précédée de nos longs crépuscules, aussi notre voyage se termine-t-il dans l'obscurité. Nous entrons enfin dans la gare de Mexico, harassés de fatigue, couverts de poussière, ne souhaitant plus qu'une nuit de repos véritable. Le fiacre qui nous emmène à notre logement nous

secoue comme des sacs de noix sur le mauvais pavé des rues et ce que nous apercevons à la faveur des becs de gaz de la capitale du Mexique nous promet des courses intéressantes pour plus tard.

Grâces à Dieu, nous sommes heureusement arrivés au terme de notre beau et long voyage, à 2500 lieues de la patrie et à 8000 pieds au-dessus de la mer.

P. S. J'ai oublié de mentionner un terrible ouragan qui nous a assaillis sur le plateau d'Anahuac, entre Esperanza et Apizaco; après cet orage le sol était couvert de grêlons de telle sorte qu'on eût pu se croire au milieu d'une plaine de neige.

Je termine cette relation en vous donnant le tableau de la route que nous avons suivie de St-Nazaire à Véra-Cruz.

Le 21 avril:	St-Nazaire		Le 2 mai:	Lat. N. 25° 41′	
„ 22 „	Santander			Long. O. 55° 29′	
„ 23 „	Lat. N. 43° 48′		„ 3 „	Lat. N. 25° 41′	
	Long. O. 11° 06′			Long. O. 53° 29′	
„ 24 „	Lat. N. 42° 19′		„ 4 „	Lat. N. 19° 47′	
	Long. O. 16° 55′			Long. O. 63° 55′	
„ 25 „	Lat. N. 40° 31′		Les 5/6 „	Ile de St-Thomas	
	Long. O. 22° 02′			Porto Rico	
„ 26 „	Açores Lat. N. 30° 30′		Le 7 „	Lat. N. 19° 42′	
	Long. O. 26° 26′			Long. O. 72° 12′	
„ 27 „	Lat. N. 36° 31′		„ 8 „	Lat. N. 21° 00′	
	Long. O. 31° 35′			Long. O. 77° 04′	
„ 28 „	Lat. N. 34° 49′		„ 9 „	Lat. N. 22° 55′	
	Long. O. 36° 40′			Long. O. 81° 27′	
„ 29 „	Lat. N. 32° 59′		„ 10 „	La Havane	
	Long. O. 41° 30′		„ 11 „	Lat. N. 22° 40′	
„ 30 „	Lat. N. 30° 40′			Long. O. 88° 47′	
	Long. O. 46° 20′		„ 12 „	Lat. N. 21° 24′	
„ 1er mai:	Lat. N. 28° 27′			Long. O. 93° 48′	
	Long. O. 51° 06′		„ 13 „	Véra-Cruz.	

Mexico, le 11 novembre 1883.