

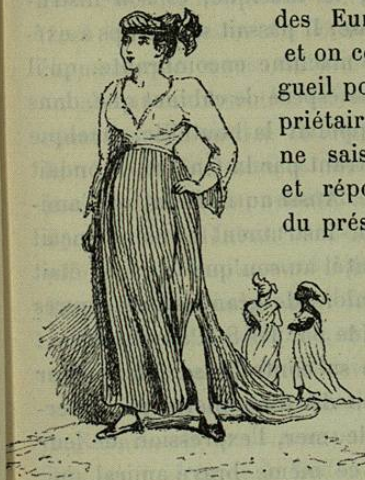
lets serrés au-dessus et au-dessous des genoux et des mollets, qui, faisant enfler les parties intermédiaires, donnaient à leurs jambes l'aspect de brochettes de fromages de Hollande.

Sauvages à part, l'impression générale qui me reste de la Guyane est celle d'une immense serre chaude où tout est invraisemblablement colossal, comme dans une illustration de Gustave Doré, où on rencontre tantôt des espèces d'abricots gros comme la tête, tantôt des caïmans de dix mètres de long. Comme population, des créoles aussi aimables qu'intelligents, énervés par le climat, des femmes pâles, séduisantes dans leur langueur, le murmure si doux de leur voix et enfin, au moment de mon passage, un tambour-major de garde nationale nègre à grand kolbach et panache idéal !

Mes souvenirs de la Martinique, de la Guadeloupe, me les représentent comme de belles îles verdoyantes, aux formes volcaniques. Je trouvai la première surtout très pittoresque avec ses mornes couverts de riantes habitations, et comme fond de paysage, les pitons du Carbet, perdus dans les nuages sombres de l'alizé. On me fit passer la revue des troupes sur la Savane, la promenade du Fort-Royal, mais j'avoue que je m'intéressai plus au costume des belles quarteronnes ou mulâtresses de quart de sang qui y assistaient, qu'à la revue elle-même. Ce costume vaut bien une description. Sur la tête, le madras aux couleurs violentes, noué de la manière la plus fantaisiste ; pas de corset, bien entendu, mais une simple

chemise brodée, montrant des formes superbes, enfin une jupe de couleur vive, jaune ou rose faisant queue, mais relevée sur le côté pour laisser voir une jolie jambe nue. Ajoutons que ces femmes ont souvent

un teint blanc crème que bien des Européennes envieraient et on comprendra le cri d'orgueil poussé par ce vieux propriétaire d'habitation, traîné je ne sais pourquoi en justice et répondant à la question du président : « Votre profession ? — Ma profession ? Je fais des mulâtres ! »



C'était au temps de la grande prospérité de nos belles Antilles, que ce vieux glorieux parlait ainsi. Déjà, lors

de mon passage, cette prospérité commençait à décroître, et c'était même un ennui de ne pouvoir parler aux créoles que sucre et émancipation. Aujourd'hui ce qu'on appelle chez nous le progrès a fait son œuvre, et ces colonies, qui étaient un élément de richesse nationale, donnant emploi à toute une marine marchande et à une pépinière de matelots pour nos flottes de guerre, ne sont plus que des machines à élire des députés radicaux et à augmenter ainsi le nombre des agents de la destruction nationale.

A la Martinique, nous nous rangeâmes sous le pavillon de l'amiral commandant la station. J'ai servi sous bien des amiraux, tous plus originaux les uns que les autres. Un des premiers, excellent marin, n'avait qu'une passion, la musique, et son instrument était la contrebasse. Il passait son temps à exécuter des soli sur cette machine encombrante, qu'il logeait ensuite dans une espèce de cabinet que, dans la vieille marine, on appelait la bouteille. Quelque fois l'eau de mer, pénétrant par la fenêtre, inondait bouteille et contrebasse. Aussi au moment où l'amiral venait chercher son instrument et commençait son *ron-ron*, s'apercevait-il au son que la caisse était pleine d'eau et c'était alors de grandes manœuvres pour faire sortir le liquide par les S. Pauvre amiral ! On prétend même que sa contrebasse fut un jour victime d'une vengeance de timonniers qui y versèrent, au lieu d'eau de mer, l'expression de leur mécontentement. C'est ce même brave amiral qui, débarqué à Saint-Louis du Sénégal et ne pouvant rejoindre la frégate, à cause de l'impraticabilité prolongée de la barre, l'envoya à Gorée et s'y rendit par terre, suspendu sous le ventre d'un chameau et armé d'un parapluie, preuve de son ignorance des miracles de Mahomet.

Autre était mon chef actuel : figurez-vous un petit homme maigre, vif comme la poudre, et orné d'un nez et d'un menton recourbés également gigantesques. Vieux gentilhomme, il était toujours sanglé dans ses habits irréprochablement corrects, et il

avait toutes les formes d'exquise politesse de l'ancien temps. On l'aimait beaucoup, ce vieux brave, qui se singularisait sur sa frégate, par un chapeau de paille immense, du modèle du chapeau tromblon qu'Eugène Sue met sur la tête de M. Pipelet, dans les *Mystères de Paris*, et on avait composé sur lui une chanson que nous chantions en chœur et dont le refrain commençait ainsi : « Bon ! Bon ! de la Bretonnière ! Bon ! Bon ! » Car il s'appelait de la Bretonnière. C'était ce même officier qui avait sauvé après Trafalgar le vaisseau de l'amiral Magon, et qui, depuis, avait commandé avec la dernière vaillance le vaisseau *le Breslaw* à Navarin. Il avait son pavillon sur la frégate *la Didon* que quelques échouages récents avaient fait surnommer la *touchante Didon*. Pauvre vieille Didon ! J'avais fait campagnes à son bord et la revis avec le même souvenir reconnaissant que nous éprouvons en revoyant une femme que nous avons aimée.

Après une courte croisière en division, l'amiral nous conduisit à l'île anglaise de la Jamaïque et notre entrée solennelle dans la baie de Port-Royal fut marquée à bord de l'*Hercule* par un incident grotesque. Le pilote major du port nous accosta, comme c'était son droit et son devoir, pour conduire le vais-



seau au mouillage. C'était un superbe nègre, irréprochablement vêtu de blanc, longue redingote, pantalon, gilet, et coiffé d'un chapeau noir haut de forme. Il monta sur la dunette, salua le commandant d'égal à égal, et prit, le long de la balustrade, une attitude où perçait une opinion exagérée de son importance, attitude qui amena un sourire sur les faces de nos huit cents hommes d'équipage, rassemblés aux postes de manœuvre. A ce moment un gros singe, favori de nos matelots, arrive en gambadant sur la balustrade, et avisant la figure nouvelle du nègre, vient le regarder sous le nez en grimaçant. Colère concentrée du noir, colère qu'il dissimule mal, de ce voisinage et des comparaisons qu'il lit déjà dans les yeux de l'équipage. Encouragé par cette fausse impassibilité, le singe devient entreprenant et saute sur l'épaule du malheureux qui se contient encore, quand, dans son transport de familiarité, le singe inonde sa belle redingote blanche d'un liquide coloré et infect. Oh ! alors, personne n'y tient plus et un éclat de rire homérique éclate de toutes parts, augmenté encore par l'air déconfit de l'infortuné pilote.

A peine à l'ancre, l'amiral envoie demander au gouverneur anglais quand il voudra le recevoir, et, rendez-vous étant pris, il m'envoie chercher pour l'accompagner. Au débarcadère un aide de camp nous reçoit, nous montre silencieusement la voiture du gouverneur qui nous attendait et disparaît. Cette voiture était un phaéton à deux places avec petit siège derrière pour le groom qui se tenait à pied, à

la tête des chevaux, avec la correction anglaise. L'amiral à moi : « Nous allons monter là dedans ? — Oui, amiral. — Mais (deux pas en arrière), il n'y a pas de cocher. — C'est vous, amiral, qui devez mener. — (Avec une demi-pirouette.) Jamais de la vie ! Jamais de la vie je n'ai su tirer un cheval à droite ou à gauche. Et vous, savez-vous conduire ? — Un peu, amiral. — Eh bien, prenez les rênes. » Nous voilà dans la voiture à la satisfaction du groom, qui devinait sans les comprendre les hésitations du *French admiral* en tricorne. Ça va assez bien en commençant, le groom m'indiquait le chemin de Spanish-town, en me disant : *right, left*, lorsque nous arrivons à un immense marché de négresses, la croupe entortillée dans des cotonnades bleues et faisant entendre des cris perçants. Les chevaux de notre phaéton s'effrayent de ce bruit, leur effroi se communique aux négresses qui se sauvent en bousculant tout, je perds le commandement des bêtes qui se jettent de côté, renversent tous les échafaudages de calebasses, de pastèques, de bananes !... C'est un désordre épouvantable ! L'amiral cramponné des deux mains, ne cessant de crier : « Ah ! Diable ! Diable ! D...i...able ! » Cela a pourtant bien fini, sans accidents graves. J'ai offert à l'amiral, vu mon insuffisance, de me remplacer au retour, mais il a refusé avec un énergique : « Ah ! non ! non ! non ! *Non !* »

La Jamaïque était encore célèbre par son rhum, lors de notre visite et mon père m'avait bien recommandé de lui en rapporter un baril, commission que

je ne manquai pas d'exécuter. Mais il arriva, au sujet de ce baril une catastrophe lamentable. Rapporté en France et dûment descendu dans les caves du château de Neuilly, il fut longtemps oublié lorsqu'un beau jour on se souvint de son existence et le Roi ordonna qu'on servit de son contenu à la fin du dîner. Tous les convives se léchaient les lèvres d'avance, mais une déception les attendait et la dégustation fut suivie de grimaces épouvantables et universelles. C'était horrible. Une enquête fut ouverte et voici à quoi elle aboutit. Un médecin aliéniste distingué, à qui on avait ordonné un voyage de mer pour rétablir une santé délabrée, avait obtenu du ministre d'embarquer sur l'*Hercule*. Passionné pour sa spécialité, il n'était occupé dans toutes les relâches qu'à recueillir des cerveaux d'hommes ou de bêtes qu'il se hâtait d'étiqueter et d'enfermer dans un baril d'alcool en tout semblable à mon baril de rhum. On devine le reste. Les deux barils avaient fait fausse route et mon père et ses convives avaient pris du rhum de cerveau.

En partant de la Jamaïque, notre escadrille se dispersa. L'amiral allait, je crois, à Saint-Domingue, nous à la Havane ; un de nos bâtiments, un charmant aviso, *le Fabert*, fit route avec nous le premier jour. Le soir, comme il faisait calme, son commandant, M. de Pardeillan, lieutenant de vaisseau, vint dîner à bord. En le reconduisant à l'échelle nous étions loin de nous douter que nous lui disions un dernier adieu. Bâtiment, équipage, jeune capitaine,

tout a disparu ; jamais on n'en a plus entendu parler ; la mer a tout englouti et a gardé son secret. Dès l'entrée de la Havane, je suis frappé par la vue de toute une flotte de navires singuliers, à l'ancre sous la citadelle du Morro. Longs navires taillés pour la marche, à immense mâture inclinée, comme celle des yachts de course. Ce ne sont pas des bâtiments de guerre, bien qu'ils portent une nombreuse artillerie, ce sont des négriers, car la traite des noirs est encore en pleine activité à Cuba. La demande de la main d'œuvre esclave étant toujours croissante, les négriers vont la chercher en Afrique et l'amènent coûte que coûte, en dépit des croisières anglaises. Seulement cette importation de noirs, de douce et humaine quand elle était libre, est devenue affreusement barbare depuis que le succès des expéditions est livré à tous les hasards. Cette importation n'en est pas moins l'aliment de la prospérité inouïe de la belle colonie espagnole, la reine des Antilles, et en particulier de sa capitale la Havane. Si le mouvement du port y est prodigieux, que dire de l'animation des rues, des beaux hôtels, des innombrables églises qu'on y remarque, du luxe dont tout et tous portent le cachet.

Mon père, aux jours de sa vie errante et exilée, avait séjourné à la Havane et mon premier soin fut d'y rechercher les amis qu'il y avait laissés. Grâce à eux, je me trouvai vite en pays de connaissance au milieu des familles de Montalvo, Peñalver, Arminteros, Arastégui, O'Reilly, de Arcos, etc., dont l'aimable

société fut le charme de mon séjour. Ma qualité de cousin de la reine d'Espagne me fit aussi recevoir avec de grands honneurs par les autorités et en particulier par le capitaine général Espeleta. On me fit passer, sur le Paseo Tacon, la revue des troupes, et de cette revue, j'ai gardé un souvenir inoubliable.

Qu'on se figure une ligne formée par les régiments Espana, Barcelona, Habana, l'artillerie, un régiment de lanciers, troupes superbes sous les ordres du général comte de Mirasol, la canne de commandement accrochée à la boutonnière. En face une autre ligne présentant le spectacle le plus ravissant : Toutes les volantes de la Havane rangées en bataille ! Ces volantes, une spécialité du pays, sont des cabriolets



sans capotes, ni tabliers, perchés sur deux roues immenses et attelés d'un cheval tout harnaché d'argent, monté par le calessero ou postillon nègre à livrée éclatante, galonné sur toutes les coutures. Dans chacune de ces volantes deux dames étaient étendues, en toilette de soirée, nu-tête, décolletées, armées de l'éventail. Tout ce que la Havane contient de jolies femmes était là, causant de voiture à voiture, regardant, regardées et cela par un beau coucher de soleil des tropiques, éclairant d'un côté la mer d'où venait une brise douce, rafraîchissante, de l'autre une forêt de cocotiers, dominée

par la forteresse de Principe. L'ensemble, les détails, tout était charmant, augmenté encore pour nous, marins, arrivant de la mer, par le contraste. Les dames havanaises joignent au mélange de la nonchalance créole et de l'assurance des femmes de race aristocratique, tout le charme des Espagnoles. Les yeux, le teint sont superbes, les attaches d'une finesse idéale, et les pieds ! Je n'en ai jamais vu de pareils ; le pied japonais, mais naturel, et non le produit de la torture. J'emportai de la Havane, comme précieux souvenir, un soulier que je savais authentique, mais qui, jusqu'au jour où le sac des Tuileries en 1848, me l'enleva, ne rencontra que des incrédules.

Je me souviens encore d'une belle course dans l'intérieur de l'île, partie en chemin de fer, partie en volante, à travers de magnifiques allées de palmistes, de manguiers à l'ombre épaisse, pour gagner la maison de campagne de doña Matilda de Casa Calvo, marquise de Arcos, où je passai deux jours au milieu de la plus agréable compagnie, et où lord Clarence Paget, qui était de la partie, nous étonna par son talent de chanteur. Notre belle relâche se termina par un bal que me donna la ville de la Havane à la *Societad philarmonica*. Je venais d'y danser cette jolie danse, espèce de valse lente qui s'appelle la Habanera et je promenais ma danseuse, une belle Hispano-Mexicaine aux pieds microscopiques, sous les arcades qui entourent le patio de la maison, lorsqu'elle tira de sa poche une cigarette en paille et l'alluma. « Vous ne fumez pas ? dit-elle. — Non,

mademoiselle ! — Ah si ! Je suis sûre que vous allez fumer ! » Elle retira de sa jolie bouche la petite cigarette et me la donna à fumer, ce que je fis sans hésitation. Cette conversion instantanée a été durable, mais que de fois ai-je regretté de ne pas avoir à la recommencer.

Vingt-quatre heures après, à deux heures du matin, j'étais réveillé en sursaut dans ma cabine par de fortes secousses. L'*Hercule* venait de s'échouer dans les parages dangereux du canal de Bahama. Quelque temps qu'il fasse, c'est une chose fort grave que l'échouage d'une énorme machine, comme un vaisseau de cent canons. Pour comble de disgrâce la corvette *la Favorite* qui naviguait de concert avec nous et nous suivait aveuglément, s'échoua en même temps que nous. Heureusement il faisait presque calme, le gros *Hercule* reposait doucement sur le sable comme une baleine échouée ; quand un petit soupçon de houle arrivait, il donnait une secousse, une espèce de coup de queue fort inquiétant. Si la houle grossissait il se démolirait vite et jamais nos embarcations mises à l'eau n'auraient suffi à sauver l'équipage. C'est un de ces moments d'angoisse de la vie de marin, où chacun se fait une loi de cacher ses impressions. Nous nous mîmes à travailler avec ardeur à porter une grosse ancre du côté de l'eau profonde. Dès qu'elle fut au fond et le câble raidi, on se mit à alléger le vaisseau, en vidant l'eau d'abord, et en se préparant à jeter l'artillerie à la mer. Puis le jour arriva et nous révéla notre position : à grande

distance on apercevait un îlot bas de la côte de Floride appelé *Looe-Key*. Au jour aussi nous aperçûmes au large la corvette anglaise la *Pearl*, commandée par notre aimable compagnon des jours précédents, lord Clarence Paget, sorti de la Havane en même temps que nous. Dès qu'il vit notre situation il accourut à notre secours, et manœuvrant avec cette résolution et ce bon sens naval du marin anglais, il s'approcha de nous autant qu'il put, mouilla à la fois ses deux ancres, et vint nous dire : « Je vous apporte ce que je puis vous donner, un point d'appui. » Nous le remercîâmes avec effusion, mais juste à ce moment, grâce à l'allègement, grâce aussi à une heureuse marée montante, l'*Hercule* s'agita quelques instants sur sa couche et se mit à flotter. Un soupir s'échappa de toutes les poitrines, surtout de celle du commandant et du malheureux officier de quart dont la distraction avait été la première cause de l'accident.

Quelques heures après, sauf une petite voie d'eau, tout était réparé et nous étions en route pour les Etats-Unis, un pays neuf, un peuple jeune, vers lequel je me sentais attiré par une sympathie instinctive. Dès notre arrivée dans le Chesapeake, je saisis un trait de caractère. « Parlez-vous français ? » demandai-je au pilote qui nous aborda. Il me répondit aussitôt en anglais. « Non, je ne parle qu'américain. » La revendication de nationalité s'étendait jusqu'au langage. Peu après je débarquai, et muni d'un guide-itinéraire que Michel Chevalier avait bien voulu rédiger pour moi, et où il m'indiquait ce qu'il

me conseillait de voir en hommes et en choses, pendant le peu de temps que j'avais à ma disposition, j'entrepris une rapide excursion dans ce beau pays. Cette première impression d'Amérique répondit à mon attente et me charma. C'était bien un pays jeune que je voyais. La nature elle-même avait, pour mes yeux européens, une pureté d'atmosphère, une puissance de végétation, une fraîcheur, une jeunesse générale, inconnues dans nos vieux pays. De même l'homme montrait dans son allure, dans son esprit d'indépendance comme dans la hardiesse de ses entreprises, une exubérance de vigueur dont nos populations, énervées par les déceptions de l'expérience, écrasées par la routine sont devenues incapables.

Voulant aller de Norfolk en Virginie, à Washington, je m'embarquai le premier jour de mon excursion sur le chemin de fer du Roanoke et traversai en wagon un vaste marais : le *Dismal-Swamp* ; les rails sur lesquels nous roulions, posés à claire-voie sur de grands pilotis à cinq mètres au-dessus du marécage, tout l'édifice de la voie oscillait sous le poids de la locomotive d'un manière assez sensible pour agiter l'eau du marais, et effrayer les innombrables serpents et tortues qui l'habitaient. La sensation était nouvelle. Plus loin, entre Baltimore et Philadelphie, notre train ayant à traverser un bras de mer se lança à toute vapeur ; la locomotive se déclenchant prit les devants, pour se ranger sur une voie de garage, pendant que notre train, par sa force

d'impulsion, monta sur le toit garni de rails d'un grand bac à vapeur, ajusté au bout de la ligne. Il s'y arrêta avec précision, et pendant que le bac traversait le bras de mer, nous descendîmes dîner dans un splendide buffet, servi par les plus jolies *bar-maids*, à l'étage inférieur du bac. Plus loin encore, entre Philadelphie et Pittsburg, dans cette riche contrée des Alleghany, où la couche de charbon est à fleur de terre, où la tonne coûte cinq francs, et d'où va jaillir bientôt le pétrole, les transports se font par canal en terrain plat, par funiculaire en montagne, à l'aide de sections de bateaux accrochés ensemble sur l'eau, et séparées lorsqu'il s'agit de grimper sur les plans inclinés. Tous les travaux publics, toutes les voies de communication avaient des hardiesses semblables, quand en Europe (je parle de 1838), nous en étions aux premiers et timides essais de chemins de fer.

Je traversai la Virginie en passant par tous ces lieux où vingt-quatre ans plus tard je devais assister aux plus sanglantes batailles de la guerre de Sécession, première et terrible crise de l'âge mûr de la grande République. Arrivé à Washington, je fus reçu très courtoisement par le président Van Buren. Que de fois depuis suis-je retourné à la Maison-Blanche sous les présidents Tyler, Buchanan, Lincoln ! A combien de scènes curieuses n'y ai-je pas assisté sous la dramatique présidence de ce dernier ! Pendant ce premier séjour à Washington, je fis aussi la connaissance de trois des plus grands hommes

d'Etat de l'Union, MM. Calhoun, Webster, Clay : M. Calhoun de la Caroline, le sudiste passionné; M. Webster, l'éloquent représentant du puritanisme de la Nouvelle-Angleterre; M. Clay, du Kentucky,



VEDETTE SUDISTE

dont la figure anguleuse, la puissante charpente et un singulier mélange d'extrême douceur et d'énergie dans les rapports, offrait si bien le type des populations de l'Ouest, de l'avant-garde de la civilisation.

J'assistai aux séances du sénat où j'entendis ces messieurs prendre la parole avec une autorité qui fascinait leur auditoire.

Comme cité, Washington ne m'intéressa en rien. Des fragments de ville dispersés dans un océan de poussière que je connus, plus tard, un Océan de boue ; des hôtels encombrés de solliciteurs, si pressés de dévorer à la table d'hôte, que les premiers arrivés se levaient de table quand les derniers s'asseyaient, le tout au milieu d'un bruit de mâchoires rappelant le diner des chiens au chenil. Toute cette population de politiciens, de solliciteurs chique et crache partout. Peu ou point de société, sauf celle que formaient entre eux les diplomates étrangers, hommes d'esprit pour la plupart, mais ennuyés de leur isolement et portés, par suite, à tout voir autour d'eux d'un œil défavorable. L'un des principaux membres de cette société était, lors de mon passage, le ministre d'Angleterre, M. Fox, ancien diplomate de vieille roche, à cheval sur toutes les formes, les convenances, les délicatesses sociales, tout ce que les Anglais résument par le mot *proper*. On me raconta que, se trouvant un jour adossé à la cheminée d'un salon où l'on dansait, et en grave conversation avec je ne sais quel autre personnage, un couple américain était venu se placer pour la contredanse juste devant lui. Bientôt le jeune danseur donna quelques signes d'inquiétude, sa voix s'empâtait, ses joues se gonflaient alternativement et il jetait des regards anxieux vers la cheminée. Enfin



il n'y tint plus, et, avec une précision admirable, il y envoya tout le jus de sa... chique, juste entre M. Fox et son interlocuteur. « *Fine shot, Sir!* » — « Bien visé, monsieur ! » se contenta de dire le vieux diplomate en s'inclinant. Peut-être des petits faits de ce genre jetaient-ils un froid dans les relations internationales.

Philadelphie me plut extrêmement; une ville gaie, avec des rues garnies de beaux arbres. Sa prison, la première des prisons cellulaires, me retint toute une journée. Je la visitai dans tous ses détails, accompagné des directeurs et de tous ceux qui pouvaient me renseigner. On sait que le système de cette prison à cette époque était la réclusion cellulaire absolue, l'isolement complet pendant toute la durée de la peine. Peu après je visitai dans l'Etat de New-York la prison d'Auburn où le condamné était soumis à un autre régime : la cellule la nuit, mais le jour le travail en commun, seulement silencieux. Depuis, j'ai visité bien des prisons, la tenue de ces établissements étant pour moi un thermomètre à peu près certain de l'état moral du pays où elles se trouvaient. J'en connais d'immondes dans des Etats qui se prétendent civilisés. Nous sommes, en France, douloureusement en retard sur ce chapitre. Si nous possédons quelques prisons modèles, nous en avons un grand nombre qui sont honteusement arriérées. Pour moi, de tout ce que j'ai vu, observé, entendu, je tire la conclusion que la réclusion cellulaire la nuit, le travail commun le jour, mais par petits ateliers surveillables, en

plein air surtout, comme à Portland en Angleterre, est le système pénitencier qui offre le moins d'inconvénients. Je dis inconvénients parce qu'aucun n'offrira d'avantages. Tout ce que la philanthropie débite sur le triste sort des malfaiteurs ne signifie rien. La prison doit être un châtiment, elle ne sera jamais un séjour de moralisation, de rédemption.

Des pénitenciers, passons à la grande fabrique de machines à vapeur et surtout de locomotives, de M. Norris, que Michel Chevalier m'avait bien recommandé de visiter, et qui était, en effet, des plus intéressantes. Il en est sorti de grands progrès dans la construction des locomotives. M. Norris avait eu aussi une idée bien originale et bien américaine : celle de créer un grand orchestre d'instruments où le souffle humain était remplacé par la vapeur. On me fit entendre, ou plutôt on prétendit me faire entendre le chœur des *Chasseurs de Robin des Bois*, exécuté par cet orchestre, où le bâton du chef était remplacé par un robinet : c'était effroyable !

Après Philadelphie, le Niagara, la merveille unique dont j'admire la grandeur pittoresque, mais j'admire tout autant les rapides qui précèdent la chute. La puissance de ce fleuve immense, trop-plein de tous les grands lacs, se précipitant furieux, écumant, sur un lit de rochers, pendant des kilomètres, à travers un paysage grandiose, est d'un effet indescriptible. A West-Point, au milieu du ravissant paysage des Highlands de l'Hudson, se trouve la célèbre école militaire où sont élevés tous les officiers de l'armée

américaine. J'y fus l'hôte du colonel de Russy qui la commandait, et j'y fis un séjour rempli d'intérêt. Cette école a cela de curieux, et ce n'est pas une des moindres surprises que nous ménage la démocratique Amérique, que les cadets n'y entrent pas par examens, mais par la faveur. Les sénateurs ou représentants de chaque État de l'Union ont droit à un certain nombre de nominations, le président en a un autre. Généralement leur choix se porte sur des sujets intelligents, auxquels on ne demande à leur entrée que de faire preuve d'une solide constitution. Ils ne savent rien, et ont tout à apprendre à l'école, où ils passent en conséquence quatre années. Eh bien ! malgré cette absence de compétition, de sélection à l'entrée, le résultat est excellent. L'instruction, l'appropriation à n'importe quelle tâche, l'esprit de discipline, de devoir, des officiers américains ne laissent rien à désirer.

Tout le monde connaît New-York, l'immense cité cosmopolite, la capitale commerciale du Nouveau-Monde, où les fortunes colossales se font et se défont avec une rapidité vertigineuse. Sa situation comme grande artère de l'activité humaine est incomparable, mais la ville, comme ville, a cela de commun avec toutes les vastes agglomérations commerciales, d'être absolument banale. Je ne fis qu'y passer, en allant rejoindre mon vaisseau à Newport, mais j'emmenai avec moi, sur un de ces superbes vapeurs, véritables palais flottants à plusieurs étages, que les Américains excellent à construire, un énorme pique-nique où

figuraient cent cinquante dames new-yorkaises. La traversée de nuit, par un temps splendide, à travers le Long-Island Sound avec toute cette société en train, dansant, soupant, fut des plus agréables.

Je quittai les États-Unis avec une vive reconnaissance pour l'accueil sympathique, presque affectueux, que j'avais reçu partout, et avec une sincère admiration pour cette démocratie ambitieuse, mais non envieuse, qui ne connaît pas les mesquines rivalités de classe, où chacun veut s'élever par son intelligence, son travail, son énergie, mais où personne ne veut faire descendre les autres au niveau de sa paresse, de sa médiocrité. Grande société où *personne* ne souffrirait un instant qu'un *État* s'arrogeât le droit d'intervenir entre le père et l'enfant, en enlevant au père la libre disposition de sa propriété et par suite son autorité de père. Grande société, où n'est soldat que qui veut, où tous sont libres de faire élever leurs enfants comme ils l'entendent, de suivre le culte qui leur plaît et de s'associer en toute liberté pour doter l'église et l'école. Que d'exemples la jeune nation ne donne-t-elle pas aux anciennes !

Nous quittâmes Newport pour rentrer en France, et après une courte traversée de dix-neuf jours, l'*Hercule* mouilla en rade de Brest le 10 juillet 1838.