

inspirent le désir de les connaître davantage. En parcourant ce pays où la vie des patriarches se rencontre si souvent encore, plus d'un esprit éprouvé par les retours amers d'une existence agitée, se prendrait à désirer de jouir de ce calme, de cette paix, et de venir défricher aussi un coin de ces belles prairies, au milieu des bois silencieux et déserts. Il ne peut les quitter du moins sans en conserver un souvenir aimable, et sans vouer aux Texiens son estime pour leurs bonnes qualités et tous ses vœux pour leur avenir.

NOTE XIV.

LA HAVANE, PENSACOLA,

RETOUR EN FRANCE.

Paris, 10 décembre 1839.

Notre expédition est terminée désormais; le récit qui fait l'objet de ces notes, va sortir du domaine des faits généraux pour rentrer dans celui des faits particuliers. Il perd donc de son intérêt et doit être abrégé. Je ne prendrai parmi mes notes que quelques dates et un petit nombre de renseignements; ceux-ci, bien qu'étrangers à la question mexicaine, peuvent encore intéresser. Je marcherai rapidement vers la France. J'y mettrai l'impatience qui, dès l'époque où j'ai conduit le lecteur, nous animait tous et nous faisait vivement désirer de quitter des parages qui ne nous offraient plus rien d'attrayant depuis que la paix était signée.

Néréide, en mer, 16 juin 1839.

Le 29 mai, la *Néréide* a mouillé dans le port de la Havane.—Là nous avons trouvé les premières lettres que nous ayons reçues de France depuis celles qui nous vinrent par le brig le *Saumon*, vers le milieu de janvier. Ces lettres rompaient un silence de 184 jours.

L'amiral n'avait pas été plus favorisé que toutes les autres personnes de l'escadre, et c'étaient aussi les premières lignes qu'il recevait du ministère, depuis la date du 26 novembre de l'autre année.

Ce manque de nouvelles officielles a été, sans doute, une des plus grandes difficultés qu'ait rencontrées l'amiral dans sa mission. Peut-être que plus d'un chef serait resté inactif et indécis en pareille circonstance. Heureusement que le nôtre a pour principe d'agir pour le mieux et de ne pas se laisser arrêter pour le manque d'instructions ou d'avis. S'il n'en eût été ainsi, nous serions encore devant la Vera-Cruz, le commerce suspendu ; les neutres impatients, à juste titre ; le blocus péniblement maintenu au moyen d'une douzaine de navires qu'il eût fallu conserver là ; la fièvre jaune faisant ses affaires dans la garnison d'Ulúa et dans les marins de l'escadre. Et puis après ? Eh bien ! après, la paix apparemment, car c'est là le but auquel il fallait arriver tôt ou tard. — La paix aux mêmes conditions ; car le ministère ne se soucie pas d'envoyer des forces de terre contre le Mexique (et il a raison) ; or, avec les moyens mis en usage, on n'aurait pas pu faire plus que de rester maîtres d'Ulúa et de la Vera-Cruz ; il aurait été impossible de serrer davantage la gorge aux Mexicains.

Qu'aurions-nous donc gagné à ces retards ? ou plutôt que n'avons-nous pas gagné à ce que l'amiral ait su prendre sur lui et n'ait pas hésité à agir, faisant de son mieux et sans s'inquiéter du qu'en dira-t-on ?

C'est à la Havane que la frégate la *Néréide* a arboré le pavillon de vice-amiral. Nous avons salué tous avec joie cette marque distinctive qui nous a dit que la France a apprécié le service rendu au pays par la prise d'Ulúa ; la date de cette récompense nous a dit aussi qu'on n'a pas hésité à reconnaître tout ce que cette entreprise a eu de hardi et de glorieux, et qu'on a rendu justice à la résolution et à l'habileté du chef qui l'a dirigée.

Pendant notre séjour à la Havane, nous avons eu des nouvelles de la Vera-Cruz. On a su que le premier million de l'indemnité a été livré par le gouvernement mexicain et embarqué sur le *Zèbre*.

La bonne foi du cabinet de Mexico à remplir ses engagements était le seul point qui pût laisser du doute après notre départ. Ce commencement d'exécution des traités doit tranquilliser à cet égard. C'était pour stimuler les Mexicains dans cette bonne voie, que l'amiral ne voulait pas s'éloigner trop tôt du golfe du Mexique et qu'il a laissé croire, à la Vera-Cruz, que les bombardes resteraient encore quelque temps dans

ces parages. Cette défiance envers le Mexique était bien justifiée par les faits du passé.

Les nouvelles arrivées du Mexique nous ont appris aussi que le gouvernement a tourné tous ses efforts contre les fédéralistes. — Ceux-ci se sont avancés avec quelques troupes jusqu'auprès de Puebla. Là, ils ont été surpris par des forces bien supérieures et ont été mis en déroute. Mejia, qui commandait en personne ce petit corps d'armée, a été pris et fusillé. La plupart des officiers sont prisonniers ; la déroute a été complète. Santa-Anna avait préparé ce succès : il triomphe. Cette action porte le nom d'*Acajete* ; elle a eu lieu à la date du 6 mai.

Désormais les fédéralistes sont renfermés à Tuxpan et à Tampico, où l'armée commandée par Bustamante les bloque étroitement. Si leur cause n'est pas entièrement désespérée, elle est au moins fort compromise.

La *Néréide* a passé 16 jours à la Havane. L'amiral espérait qu'il arriverait de France quelques nouvelles instructions, en réponse aux dépêches qui accompagnaient les traités du 9 mars. Aucun navire ne paraissant, et la saison du *Vomito* devenant chaque jour plus mauvaise, l'amiral a donné le signal du départ. La *Naiade*, arrivée de France la dernière, est allée rejoindre la division du golfe ; le *Griffon* a été envoyé à Tampico où les événements peuvent nécessiter l'intervention des navires français, et où le brig l'*Eclipse* est déjà en station : le *Cuirassier* a fait voile pour la France, et enfin le navire à vapeur le *Météore* est parti pour la même destination, en passant par les Etats-Unis.

Le *Phaéton* est seul resté à la Havane. Il ne doit en partir que le 25 juin et venir alors nous rejoindre à Pensacola. C'est vers ce dernier point que nous faisons route aujourd'hui.

En mer, 20 juin 1839.

Tant de voyageurs ont parlé de la Havane et en ont donné de bonnes et intéressantes descriptions, que l'on doit s'abstenir de revenir, sans nécessité, sur un sujet aussi connu. Le petit nombre de renseignements que je vais consigner ici sur l'île de Cuba et sur le port de la Havane,

n'a donc pas pour but de renouveler ces descriptions. Ils appartiennent seulement à la statistique, ou bien ce sont des documents si récents qu'il ne serait peut-être pas facile de les trouver ailleurs.

Il est un point, d'abord, sur lequel tout étranger qui arrive aujourd'hui à la Havane ne peut manquer de fixer son attention. C'est l'administration du général Tacon. Le général Tacon, remplacé il y a trois mois par le général Espeleta, prit le commandement de l'île, le 1^{er} juin 1834.

A cette époque, on assassinait en plein jour dans les rues de la *Havane*. — Plus de douze mille personnes étaient sans moyens connus d'existence. — Les professions de voleurs, d'assassins et de faux-témoins étaient des professions avouées. — La ville était divisée par quartiers : chacun d'eux avait son administration et le gouvernement ne centralisait pas toutes ces administrations séparées. — La justice n'était pas moins à craindre que ceux qu'elle aurait dû punir. Les *alcades* étaient fort dangereux. Les *regidores* levaient des impôts et soumettaient à toutes sortes de vexations les populations qui n'osaient se plaindre. — Le plus grand désordre régnait dans la ville. On criait *au voleur*, et toutes les boutiques se fermaient : les nègres poussaient des vociférations et des blasphèmes. — Il n'y avait nulle police de voitures et les rues étaient extrêmement sales. — La passion du jeu et les abus qui en sont la suite n'avaient point de bornes. On jouait jusque dans les couvents.

Tacon arriva. Doué d'un caractère très-énergique, animé du désir de bien faire et soutenu par une persévérance à toute épreuve, il opéra dans la ville de la Havane un changement complet et que nul n'aurait cru possible. — Des mesures de police très-sévères ramenèrent la sécurité, et les étrangers arrivèrent en plus grand nombre dans une ville dont on redoutait tant le séjour auparavant. Tous les abus signalés plus haut disparurent.

Pour arriver à ce résultat, 54 bannissements seulement furent prononcés ! Quand aux autres peines infligées, le nombre n'en a pas augmenté sous l'administration du général Tacon.

On voit en effet sur des tableaux officiels que du 1^{er} septembre 1830 au 1^{er} juin 1834, furent condamnés au supplice : 8 blancs et 38 personnes

de couleur, et que du 1^{er} juin 1834 au 1^{er} mars 1838, 7 blancs et 19 personnes de couleur seulement subirent la même peine. — Dans les mêmes périodes, la peine du fouet fut infligée, de 1830, à 1834 à 64 personnes de couleur ; et, de 1834 à 1838, à 55.

On ne peut faire un pas dans la ville, sans retrouver partout la main habile et ferme de Tacon en même temps que la preuve de son infatigable activité. — Des abattoirs, des marchés, de belles promenades, un magnifique théâtre qui peut contenir 4,000 personnes, des hôpitaux, une nouvelle prison où 2,000 prisonniers et 1,200 soldats peuvent être commodément logés, des travaux considérables aux fortifications, telles sont les œuvres de cet homme remarquable.

La Havane se ressentira longtemps de ces améliorations. La salubrité de la ville y a déjà beaucoup gagné : ainsi, tandis que, avant le général Tacon, la mortalité moyenne, chaque année, était de 5,580, elle n'est plus aujourd'hui que de 4,725 et a diminué ainsi de 16 pour cent.

Cette administration, toute bienfaisante qu'elle se soit montrée pour le pays, n'est pas restée sans détracteurs. L'action de ces derniers a fini par être assez puissante pour que la cour de Madrid ait pris de l'ombre de son trop puissant délégué. Tacon a été rappelé au commencement de 1838. On l'accusait de vouloir se rendre indépendant de la métropole. C'est là une folle accusation. L'île de Cuba trouve trop son intérêt à rester sous l'inviolabilité que lui assure la suzeraineté de l'Espagne ; le parti espagnol y est trop nombreux et trop puissant, pour qu'on doive redouter de voir cette île déclarer son indépendance. Ce serait de la part des Havonais une grande imprudence que de chercher à se créer une nationalité en dehors de l'Espagne. La convoitise de l'Angleterre, celle plus ardente encore et plus voisine des Etats-Unis ne la laisseraient pas durer longtemps et le joug de ces nations serait plus lourd, plus antipathique que celui d'une métropole impuissante, qui ne demande à l'île de Cuba qu'un peu d'argent.

Voici quelques renseignements statistiques sur l'île de Cuba.

La population de l'île est estimée à un million d'habitants environ. Le dernier recensement officiel a eu lieu en 1827, sous le gouvernement du général Vivès. Il avait donné le chiffre de 705,000 habitants. Ce

qu'on sait de l'accroissement précédent de la population et quelques autres données justifient le chiffre actuel d'un million.

La surface de l'île n'est pas de moins de 42,000 milles carrés. La population actuelle ne donne pas plus de 24 habitants par mille carré. Si le taux en montait à 208, comme en France, ou à 257, comme en Angleterre, la population de cette île, si riche et si fertile, pourrait arriver au chiffre de 8 à 10 millions.

Les esclaves forment la portion la plus considérable de la population de l'île de Cuba, si, comme on l'assure, il y a 3 esclaves pour 2 blancs, terme moyen.—Le chiffre des esclaves augmente chaque jour; car, nulle part, la traite ne se fait ni aussi impunément ni sur une aussi grande échelle, malgré les croiseurs anglais qui arrêtent souvent des négriers, malgré la surveillance plutôt apparente que réelle des autorités espagnoles; on assure qu'il n'entre pas dans l'île moins de 20,000 noirs par an.

Ce prodigieux accroissement de la race africaine, l'exemple de la république haïtienne, l'émancipation des esclaves dans les colonies anglaises, cette même question d'émancipation pendante aux Etats-Unis sur 5 ou 6 millions de nègres, l'impossibilité où sont les Européens de cultiver par eux-mêmes le sol délétère des Antilles, peuvent faire entrevoir à ceux qui aiment à s'occuper de l'avenir, l'existence d'une confédération de républiques nègres, depuis Cuba jusqu'à la Trinité.

Voici les chiffres de population de 3 ou 4 des villes principales de l'île¹.—La Havane, 130,000. — Puerto-Principe, 52,000. — Santiago de Cuba, 30,000.—Matanzas, 12,000.

Cette dernière ville a pris depuis quelques années beaucoup d'importance. Elle est devenue le débouché de nombreuses plantations, et la seconde ville de l'île pour le mouvement commercial. Le général Tacon a contribué à ce développement. — Il a fait exécuter à Matanzas plusieurs ouvrages utiles: on y remarque une prison et un théâtre construits par son ordre. Il y a entre la Havane et Matanzas un service régulier de bateaux à vapeur.

¹ Ces chiffres sont empruntés à un essai géographique sur l'île de Cuba, par Felipe Poey; Havana, 1839.

Chemins de fer.— Avant 1835, les chemins de fer n'étaient pas connus dans l'île de Cuba. A cette époque, on entreprit d'en établir un pour conduire à la Havane les produits des villages les plus riches des environs, et ce chemin, qui a un développement de 18 lieues espagnoles (lieue de 5,000 vares, la vare de 0^m 845), fut heureusement terminé en 1838; ce chemin n'a qu'une seule voie; il est aujourd'hui en pleine activité.

Les 18 lieues espagnoles font 41 milles de 60 degrés. Ces 41 milles sont parcourus en deux heures et quart. Le point extrême de la ligne porte le nom de Guinès. C'est un bourg qui n'est qu'à 5 lieues de la côte sud. On a le projet de continuer le chemin jusqu'à cette côte et de faire ainsi communiquer les deux mers.

On assure que ce chemin n'a pas coûté plus de 3,200,000 piastres, ou environ 80,000 piastres le mille (soit 430,000 francs). C'est le coût ordinaire de ces mêmes chemins aux Etats-Unis. On sait qu'en Angleterre, ils sont d'un prix bien plus élevé. Celui de Manchester à Liverpool coûte 1,400,000 francs le mille (mille marin), celui de Londres à Birmingham 1,500,000, et celui de *grande jonction* qui est le plus économique, 750,000 francs.

Trois voyages ont lieu chaque jour sur le chemin de Guinès. La recette journalière est de 1,000 piastres; la moitié de cette recette est due aux marchandises, l'autre aux voyageurs.—Plusieurs autres chemins de fer sont ou projetés ou en voie d'exécution. On travaille à celui de Matanzas à la Sebenilla. Une société s'est formée pour un troisième de Puerto-Principe à Nuevitas.

Avant de terminer ces quelques notes sur l'île de Cuba, il ne sera pas sans intérêt de parler du mouvement commercial qui l'anime et l'enrichit.—Voici des chiffres officiels pour 1837.

Le mouvement du commerce, tant par l'importation que par l'exportation, a été, pour cette année, de 43,286,764 piastres. — L'importation a été supérieure à l'exportation de 2,500,000 piastres. Sur ce mouvement général, le commerce national a eu une part de 7,500,000 piastres ou de 16 pour cent.

Les droits de douane, produits par ce commerce, ont été pour l'importation 4,997,780 piastres, pour l'exportation 811,995, total

5,809,775 piastres. La douane de la Havane fournit à elle seule 4 millions de piastres sur ce total.

Voici, en nombres ronds, la part que prennent à ce commerce les diverses nations :

NATIONS.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	NOMBRE DE NAVIRES ENTRÉS.	NOMBRE DE NAVIRES SORTIS.
Espagne.	4,966,000	1,294,000	753	626
Villes anséatiques.	361,000	1,582,000	39	56
Danemarck.	28,000	25,000	14	17
Etats-Unis.	6,549,000	5,792,000	1,319	1,267
France.	861,000	1,344,000	54	44
Angleterre.	1,374,000	2,990,000	201	202
Italie.	72,000	106,000	11 ¹	10 ¹
Pays-Bas.	203,000	1,130,000	37 ²	25 ³
Portugal.	23,000	416,000	78	62
Russie.	"	555,000	1	1
Suède.	"	60,000	6	7
Turquie.	"	2,800	"	"
Ports dissidents.	1,100,000	248,000	10 ⁴	8 ⁴

On remarquera que sur ce mouvement de 2,500 navires environ, les Etats-Unis seuls en fournissent 1,300, c'est-à-dire plus de la moitié, l'Espagne le quart; l'Angleterre un douzième, et la France un quarante-huitième seulement.

¹ Sardes.

² 30 Hollandais et 7 Belges.

³ 17 Hollandais et 8 Belges.

⁴ Mexicains.

Le principal commerce d'importation consiste en vins et liqueurs pour 1,800,000 piastres.

Viandes conservées. 1,400,000

Grains. 3,000,000

Soieries 516,000

L'exportation consiste surtout en

Sucre, pour 7,900,000 piastres.

Café. 2,133,000

Tabac. 1,800,000

Or et argent. 2,000,000

Réexportation. 3,667,000

La richesse qui résulte, pour l'île de Cuba, de ce grand mouvement commercial, lui permet, non-seulement de subvenir à toutes ses dépenses, d'entretenir une garnison de 15,000 soldats exactement payés, et une marine de 7 à 8 navires bien armés et en bon état, mais encore de fournir à la métropole 5 à 6 millions de francs chaque année.

Néréide, Pensacola, 1^{er} juillet 1839.

Nous avons passé 15 jours à la Havane sans avoir eu un malade. Nous nous félicitons tous de cet heureux résultat et nous espérons quitter, sans avoir fourni de victimes au vomito, ces parages dont le climat est si fatal aux Européens. Mais c'est là un hôte avec lequel il est rare qu'on n'ait pas à compter. La veille de notre départ, deux marins ont été atteints; à peine étions-nous sous voiles, que plusieurs autres sont venus remplir l'hôpital du bord, jusque-là si solitaire. Avant d'arriver ici, nous en avons jeté trois à la mer, ce tombeau ordinaire des marins.

Dès que la frégate a été mouillée dans la baie de Pensacola, les malades ont été envoyés à l'hôpital de l'Arsenal, mis avec empressement à notre disposition. Un climat plus sain, le régime de la terre, des soins assidus et bien entendus, paraissent avoir arrêté l'épidémie et depuis quelques jours, elle a cessé de nous demander de nouvelles victimes.

La baie de Pensacola est un point fort intéressant du golfe du

Mexique, parce que c'est le seul port de ce golfe où l'on trouve une entrée suffisamment profonde pour des frégates. Les rapports faits jusqu'ici sur ce mouillage avaient été si confus et si contradictoires, que l'amiral a voulu, avant de quitter définitivement ces parages, s'assurer par lui-même des ressources que le port peut offrir à la station du golfe.

Aujourd'hui le problème est résolu : la frégate la *Néréide* a franchi aisément la barre sur laquelle il y a 21 et même 22 pieds d'eau, à haute mer. Pensacola doit donc être considéré comme un excellent refuge pour les navires appelés à servir dans le golfe du Mexique, et ce point de relâche sera préféré à la Havane, sous le rapport de la salubrité du climat. Le gouvernement des États-Unis, frappé des avantages qu'offre Pensacola, s'occupe sérieusement d'y fonder un établissement naval. Déjà un arsenal y est organisé, et l'on y trouve, rangé dans un ordre excellent, tout ce qui peut être utile au ravitaillement des navires de guerre, même de grande dimension. Cet établissement dominera le golfe du Mexique.

Pensacola, comme ville commerçante, n'offre pas encore de grandes ressources. Mais sa proximité de la Nouvelle-Orléans, et les relations faciles et suivies qu'elle entretient avec ce grand foyer commercial, y amènent aisément tout ce qui peut être nécessaire à l'approvisionnement de navires de guerre.

La baie de Pensacola est très-vaste. Elle est entièrement fermée par une île basse et sablonneuse, nommée *Santa-Rosa*. L'entrée qui est rendue étroite, à cause du peu de fond dans le voisinage de la côte, est défendue par deux forts : l'un, sur l'île de *Santa-Rosa*, est un ouvrage régulier qui peut être armé de 120 pièces de canon et où plus de 80 sont déjà en batterie. Trois côtés du pentagone de ce fort regardent la mer. L'autre fort, placé de l'autre côté de la passe, se nomme *Foster*. C'est un ouvrage irrégulier qui présente, sur deux faces formant un angle très-obtus, deux rangées de canons l'une sur l'autre. Ces divers ouvrages sont dus à notre général Bernard qui en a dirigé la construction.

En entrant dans la baie, on trouve un bon mouillage près du nouvel arsenal, par 5 à 7 brasses de fond. C'est là que doivent jeter

l'ancre les navires qui ont des réparations à faire. L'hôpital est à petite distance de l'arsenal ; c'est un bel établissement, entretenu avec soin et où l'on remarque une extrême propreté.

La ville de Pensacola est à 6 milles plus loin, au fond de la baie. On peut aller mouiller jusque-là, même avec des frégates, dans un large chenal, de 5 à 6 brasses de fond. Les maisons, construites en bois, y sont propres et bien rangées. On y compte de 4 à 5,000 habitants : la race anglo-saxonne prédomine ; cependant, on y trouve bon nombre d'Espagnols, restes de la population du temps de la possession des Florides par l'Espagne ; on y rencontre aussi quelques individus de la race française de la Louisiane.

Pensacola, placée au milieu des sables, n'est pas le débouché d'un pays à culture et n'a aucune activité commerciale. Les habitants espèrent qu'un chemin de fer, venant des États du sud, pourrait amener le commerce dans leur port ; mais beaucoup pensent qu'avec le voisinage de la Nouvelle-Orléans et de Mobile, un pareil espoir n'est pas fondé et qu'il faut attendre, pour le voir se réaliser, le temps où les Florides seront soumises, cultivées et productives. Or, ces temps sont encore bien éloignés. Malgré beaucoup d'efforts de la part du gouvernement de Washington, les populations indiennes des Florides restent maîtresses du terrain et la colonisation ne s'établit qu'avec beaucoup de difficultés sur le bord de la mer.

Aujourd'hui l'établissement principal de la Haute-Floride est *Tallahassee*, ville qui augmente chaque jour d'importance et qui commence à exporter du coton.

Le gouvernement des États-Unis entretient d'ordinaire une station à Pensacola. Quand nous y sommes arrivés nous y avons trouvé une frégate et deux corvettes. La frégate est le *Macédonian* que nous avons vu venir, il y a peu de temps, à la Vera-Cruz. — La conduite bizarre du commandant de cette frégate mérite qu'on en dise quelques mots.

Le 22 avril dernier, le *Macédonian*, portant le guidon de commodore (guidon qui indique le capitaine de vaisseau commandant une division), était venu mouiller à Sacrificios. La frégate la *Gloire*, qui commandait le service à ce mouillage, pendant que la *Néréide* était à l'île Verte, avait envoyé aussitôt, et selon l'usage, un officier à bord