Zeitschrift: Mémoires de la Société des Sciences Naturelles de Neuchâtel
Herausgeber: Société des Sciences Naturelles de Neuchâtel
Band: 5 (1914)

Artikel: Voyage d'exploration scientifique en Colombie
Autor: Fuhrmann, O. / Mayor, Eug.
Kapitel: I: La traversée
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-100112

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

CHAPITRE PREMIER

La traversée.

Tous ceux qui s'intéressent d'une manière ou d'une autre aux sciences naturelles, ont eu certainement le désir de visiter une fois les admirables tropiques de l'Amérique du Sud, où la végétation est si merveilleuse et la faune si richement représentée. Nous avons eu pendant quelques mois le bonheur de voyager en Colombie et nous rapportons de ce trop court séjour là-bas des souvenirs ineffaçables que nous voudrions faire revivre dans ces quelques notes de voyage.

Le 20 juin 1910, nous quittons Neuchâtel pour gagner Anvers où nous arrivons le 22, après un court arrêt à Bruxelles pour jeter un rapide coup d'œil sur l'Exposition universelle. Nous espérions aller, le lendemain, faire connaissance avec le navire qui doit nous emmener, mais, pour des raisons que nous ne comprenons pas tout de suite, le bateau avait deux jours de retard et ne devait partir que le 25 au matin. Dans la soirée du 24, nous apprenons que le *Schwarzburg* était arrivé à quai et qu'il nous fallait monter à bord, car le départ devait avoir lieu dans la nuit.

Nous nous attendions à être en présence d'un navire moderne, propre, bien aménagé, confortable et élégant, mais au lieu de cela, nous voyons un tout petit bateau, sale et encombré de marchandises. Pour arriver sur le pont, on est obligé d'utiliser une simple planche qui tenait lieu de passerelle et sur laquelle on était tant bien que mal en équilibre. Somme toute, la première impression est déplorable et ne nous présage rien de bon pour l'avenir; mais, comme nous n'avons pas le choix, il nous faut bien monter à bord de cette vieille carcasse qui n'était en réalité qu'un bateau marchand. En effet, il ne contenait que huit cabines à deux lits, placées, pour comble de malheur, à l'arrière, juste au-dessus de l'hélice. Toute la nuit, les grues et les cabestans font un vacarme assourdissant et ce n'est qu'à une heure du matin que le chargement est terminé; non seulement les cales, mais une partie du pont sont remplies de marchandises.

Généralement, une foule nombreuse assiste au départ des transatlantiques et salue une dernière fois les passagers en leur souhaitant une heureuse traversée, mais à une heure et demie du matin personne n'est sur le quai quand les amarres sont levées; nous partons lentement et tristement dans la nuit.

A quelque distance du port on stoppe, et nous comprenons quelle est la cause de notre retard actuel et de nos retards futurs. On charge en effet 900 caisses de dynamite, destinée aux mines d'or de Colombie, et 6 caisses de cartouches de fulminate, qui rendaient tout particulièrement inquiétante cette peu agréable marchandise, d'autant plus qu'à chaque escale il faudra décharger le tout en dehors du port. A midi, après avoir attendu la marée haute, nous partons enfin et descendons

lentement l'Escaut avec deux pilotes à bord. A 4 heures, nous passons au large de Flessingue et sommes en pleine mer.

Par un curieux hasard, sur les huit passagers du *Schwarzburg,* cinq partaient, comme nous, pour la Colombie, en vue d'explorations diverses. Les Drs Neumann et Buttmann, Allemands, se rendaient dans la région de l'Atrato et du Rio San Juan pour y explorer les mines d'or et de platine si mal connues malgré leur grande richesse. M. Ulisch, forestier autrichien, allait à la recherche de bois de construction et de mines d'or dans la région du Choco, en passant par Buenaventura, sur le Pacifique. Les autres passagers étaient des négociants; deux d'entre eux allaient en Colombie, à Bucaramanga

Les premiers jours, la mer est très agitée et de grosses averses sont chassées par un vent violent. A l'approche des Açores, le ciel se débarrasse de ses nuages, le temps se calme et reste superbe pendant toute la traversée. Le 1er juillet, nous sommes en vue des Açores pendant quelques heures, mais elles s'éloignent bientôt et nous nous trouvons au milieu de l'immensité de l'Océan. A mesure qu'on approche des tropiques, nous pouvons admirer, la nuit venue, la phosphorescence de la mer, particulièrement belle aux deux extrémités du navire, où l'on croyait voir un véritable feu d'artifice. Pendant la journée, la monotonie de la traversée est parfois interrompue par les gracieuses évolutions de bandes de dauphins ou par des vols de poissons-volants qui s'enfuient à notre approche.

Le 4 juillet, par 31°41′ de latitude nord et 39°49′ de longitude ouest, on entre dans la zone des Sargasses [*Sargassum bacciferum* (Turn) J. Ag.] qui seront de plus en plus abondantes les jours suivants. Ce qui frappe surtout les voyageurs, c'est la disposition très caractéristique de ces algues flottantes. Elles forment des lignes étroites, parallèles, à peu de distance les unes des autres et toujours orientées Est-Ouest, bien que le vent souffle souvent suivant une direction perpendiculaire.

Malgré l'intérêt que présente la traversée, il nous tardait de voir la terre et surtout d'abandonner pour quelques heures notre maison flottante si peu confortable. Comme nous l'avons déjà dit, les huit cabines, étroites et sales. étaient à l'arrière sur le pont, à côté d'une toute petite salle à manger très basse, servant en même temps de salon, de fumoir et de salle de réunion. Au-dessus se trouvait le pont réservé aux passagers, il avait bien 15 pas de long et 10 de large! C'était tout l'espace dont nous pouvions disposer, tout le reste étant encombré de marchandises. Les voyageurs n'avaient aucune espèce de confort ou d'agréments, pas même les plaisirs de la table; il fallait réellement avoir l'appétit féroce que produit l'air marin pour se contenter des menus impossibles qu'on nous servait et dont voici un échantillon : Soupe aux myrtilles — Canards farcis avec on ne sait quoi et servis avec de la confiture — Pudding avec encore de la confiture, le tout arrosé de bière chaude, car on manquait de glace! Lorsqu'on mangeait de la viande fraîche, tuée à bord, on était sûr d'avoir à chaque repas la même espèce de viande jusqu'à ce que la provision soit épuisée. Nous nous consolons, en pensant que c'est là une excellente préparation à notre vie dans les Andes.

Le 10 juillet, à notre réveil, nous constatons avec un vif plaisir que nous sommes en vue des Petites Antilles. Ce sont d'abord quelques rochers nus, stériles et inhabités qui émergent des flots bleus; puis le bateau longe de plus grands îlots et nous arrivons enfin à l'île San-Thomas, possession danoise, où nous devons faire notre première escale à la capitale Charlotte-Amalia. La ville est située au fond d'une baie tranquille, au pied d'une colline, sur le flanc de laquelle se distinguent quelques villas. Les maisons aux toits rouges et aux murs blanchis à la chaux ainsi que de nombreux groupes de cocotiers, donnent à la ville un aspect riant qui contraste agréablement avec l'aridité des environs.

Le navire aborde au dépôt de charbon de la Compagnie (Hamburg-Amerika-Linie), situé sur un petit îlot à l'intérieur de la rade. On hisse deux grands disques blancs à un mât (signe que nous devons faire du charbon), et aussitôt de nombreuses petites embarcations partent de la ville, chargées de

négresses et de quelques nègres, qui accourent pour se livrer à cette ingrate besogne. A peine avons-nous jeté l'ancre, que le navire est envahi par cette horde hurlante et gesticulante et que le transport du charbon commence. Pendant des heures et des heures, c'est un défilé ininterrompu de négresses couvertes de poussière de charbon, portant sur la tête une corbeille remplie, qu'elles versent avec une grande habileté dans les soutes à charbon pour courir ensuite la faire remplir à nouveau. Avant de monter sur le navire, elles doivent passer devant une guérite où un matelot leur remet un jeton par corbeille, tandis qu'un autre, assis sur la guérite, vérifie le contenu, et renvoie impitoyablement les porteuses dont la quantité de charbon est jugée insuffisante.

Pour échapper au bruit infernal et à la poussière, nous prenons un petit bateau qui nous conduit à terre. C'était un dimanche; tout était fermé, et la population, presque exclusivement nègre, se promenait sur la place devant le port. Les costumes clairs, très propres et très corrects, formaient un contraste frappant avec le noir des visages et des bras.

La place avoisinant le port est entourée par les maisons de commerce des Européens, et à l'une des extrémités se trouve une ancienne forteresse, actuellement caserne et prison. Les nègres habitent la périphérie de cette ville de 8000 âmes, dans de petites maisonnettes de bois comprenant généralement une chambre séparée en deux par un paravent. Les parois sont tapissées de journaux illustrés de toutes provenances, amenés par les marins qui ont fait escale. Toutes les huttes sont bâties sur pilotis afin d'échapper aux inondations causées par les orages.

Nous sortons de la ville pour gravir la colline qui la domine et pour prendre contact avec la nature tropicale. Pas une goutte d'eau n'était tombée depuis plusieurs semaines, aussi tout était grillé par le soleil. Nous nous attendions à rencontrer une végétation luxuriante, mais au lieu de cela, nous voyons de petits arbustes, les uns garnis d'aiguillons acérés, les autres (en général des *Croton*) au feuillage grisâtre, donnant à l'ensemble un aspect plutôt triste. Sur les arbres glissent de nombreux lézards *(Anolis cristatellus)* que nous cherchons à attraper, mais ce n'est pas chose facile, vu leur grande agilité. Lorsque les mâles sont irrités, la peau de leur cou se gonfle et prend de superbes teintes irisées, vert, bleu, jaune ou brun-rouge. Nous voyons aussi deux ravissants colibris, suçant le nectar d'une Scrophulariacée ; ils étaient d'un bleu-noir aux reflets métalliques et leur tête était surmontée d'une huppe d'un brillant vert-émeraude.

Au cours de notre promenade, deux jeunes nègres nous aident dans nos recherches et sortent de profonds trous, sous les racines des arbres, de superbes Pagures *(Coenobita diogenes)* ayant élu domicile dans de grosses coquilles de *Trochus*. Cette trouvaille nous étonne considérablement, car nous ne nous attendions pas à trouver ces animaux essentiellement marins aussi loin de la mer et dans un milieu aussi sec. Ces Pagures, dont la maison ne suit pas la croissance, sont obligés de descendre périodiquement à la mer pour abandonner leur coquille et en reprendre une plus grande qu'ils transportent péniblement dans leurs terriers, situés sur le flanc de la colline. Nos négrillons semblaient avoir un saint respect de ces Pagures, armés de pinces formidables ; pour éviter d'être pincés, ils introduisaient dans les terriers une baguette à laquelle l'animal se cramponnait si bien qu'on n'avait plus qu'à le tirer à l'extérieur.

Après avoir pris dans un des hôtels de la ville un repas un peu plus convenable que ceux que nous avions à bord, nous regagnons notre *Schwarzburg* tout en admirant la phosphorescence merveilleuse de la rade. Aussitôt qu'une rame plongeait, des éclats de lumière jaillissaient tout autour et des multitudes de poissons s'enfuyaient, semblables à des éclairs d'argent. Si l'on trempait la main dans l'eau, elle laissait derrière elle une longue traînée lumineuse.

Le lendemain, ne devant partir que dans l'après-midi, nous faisons encore une petite excursion à terre. Nous longeons la côte, et après avoir traversé des bouquets de cocotiers qui faisaient l'effet d'une petite forêt, nous arrivons à Mosquito Bay, où se trouve un hameau habité exclusivement par des blancs. C'est une petite colonie de pêcheurs, d'origine française, parlant français,

établie dans cette région depuis plusieurs générations et ne se mélangeant pas au reste de la population. Nous voyons en passant une quantité de plantes intéressantes, telles que l'Acajou, l'*Hæmatoxylon campechianum* donnant le bois de Campêche, des Acacia, des Mimosa et autres Légumineuses, des Polygonées arborescentes (*Coccoloba uvifera*), des Euphorbiacées, de très nombreuses Broméliacées épiphytes sur les arbres dont elles recouvrent parfois entièrement les branches, des *Mangifera indica*, des Héliotropes, des Lantana, des Solanées, etc., etc.

L'après-midi, avant de partir, par une chaleur de 34°, nous visitons l'îlot auquel est amarré notre navire. La végétation est assez différente de celle de l'île ; en effet, ici dominent les *Opuntia*, les *Cereus* gigantesques se dressant dans les airs comme de véritables cierges, les Agaves et une foule d'arbustes épineux reliés entre eux par des lianes, ce qui rend ces bosquets impénétrables. Là aussi, nous remarquons de nombreuses Broméliacées épiphytes même sur les Cereus.

A 4 heures, la sirène donne le signal du départ pour la Jamaïque. Pendant quelque temps, le bateau est suivi par une troupe de goëlands sur lesquels l'un de nous exerce ses talents de chasseur. Deux victimes tombent à la mer; aussitôt les autres oiseaux nous abandonnent et entourent les cadavres en poussant de grands cris, non de tristesse comme on pourrait le croire, mais de joie à la perspective d'un bon repas.

Après deux jours de navigation sur la mer des Caraïbes, toujours agitée, nous arrivons, le 14 juillet, en vue de la Jamaïque dont les Montagnes Bleues (2230 m.) se profilent au loin. Bien avant le jour, nous avions pris à bord un pilote nègre, venu à notre rencontre pour faire entrer le navire dans la rade de Kingston A partir de ce moment, et pour notre malheur, c'est lui qui sera responsable de la marche du navire, jusqu'au moment où nous quitterons les eaux de la Jamaïque.

La baie de Kingston est séparée de la mer par une étroite presqu'île, à l'extrémité de laquelle se trouve un phare. L'entrée de la rade est rendue très difficile par des récifs et des bas-fonds très nombreux, aussi la route à suivre est-elle indiquée, pendant plusieurs kilomètres, par des bouées afin d'éviter les échouements, du moins dans la mesure du possible. Nous passons près des épaves de deux grands navires ayant appartenu à notre compagnie : le *Prinz Waldemar* et la *Prinzessin Victoria-Luise*. L'un des deux a échoué sur la côte au moment du grand tremblement de terre de 1906, parce que tous les phares étaient éteints; l'autre, grâce au brouillard, vint sombrer juste à côté du premier.

A l'entrée de la rade, le bateau est forcé de s'arrêter pour décharger nos 900 caisses de dynamite sur un chaland qu'on éloigne de la route suivie par les navires. Vers une heure, nous touchons à Kingston, près d'un croiseur anglais placé là pour tenir en respect la population noire de cette île, car les blancs y sont en très petit nombre (2,5 °/o).

La ville, de 40,000 hab., n'a rien de particulièrement intéressant; nous y voyons encore, surtout aux environs du port, des ruines du tremblement de terre de 1906. Les rues, larges et bien entretenues, sont parcourues par des tramways électriques ; nous terminons notre visite en allant au Jardin Botanique de Hope Gardens, qui sert de station d'essais. C'est une bonne préparation pour nous que de voir toutes les plantes des différentes régions équatoriales réunies dans ce jardin.

Pendant toute la nuit, on décharge une foule de marchandises, parmi lesquelles nous voyons avec plaisir des centaines de caisses de farine Nestlé. Le lendemain, le bateau part en se faufilant avec peine entre les nombreux navires ancrés dans le port. Comme il faut recharger notre dynamite avant de sortir de la baie, nous ne pouvons plus traverser, de jour, la zone dangereuse; en effet, il est minuit lorsqu'on se met en route.

Le bateau contourne sans encombre la presqu'île, lorsque tout à coup, nous sentons une violente secousse. Nous sautons hors de nos lits, allons sur le pont, et constatons que le pilote nègre nous a conduit contre un rocher sur lequel notre bateau reste fixé, à peu de distance des deux navires dont il a déjà été parlé. En vain l'hélice fait-elle machine arrière, nous restons toujours à la même

place, et au matin, on n'a pas bougé. Après avoir tout essayé, comme il n'est pas possible de compter sur la marée à peine perceptible dans ces régions, on demande de l'aide à Kingston, au moyen de signaux optiques. Nous voyons arriver un remorqueur traînant un chaland portant une ancre géante de 6 tonnes et un énorme câble d'acier. Cette ancre est jetée plusieurs fois à une assez grande distance à l'arrière du navire, et on espérait nous délivrer en la prenant comme point d'appui. Peine inutile ! Nous restons obstinément rivés à notre rocher.

Comme les choses risquaient de traîner en longueur[1], nous décidons d'écrire une lettre collective au capitaine pour demander qu'on nous transborde sur un autre navire qui devait passer dans l'après-midi. Notre demande étant agréée, chacun fait ses préparatifs de départ, et un peu après 2 heures, le *Prinz Eitel Friedrich* s'arrête près de nous. Ce n'est pas sans peine que nos innombrables bagages sont transportés au moyen de petites chaloupes de sauvetage et nous abandonnons sans aucun regret notre vapeur marchand, pour monter enfin sur un navire moderne, confortable et agréable. Peu de temps après, les trois malheureuses épaves disparaissent à nos yeux.

Le 17 juillet, nous sommes en vue des côtes de Haïti, la deuxième des Antilles comme superficie, mais de beaucoup la plus retardée aux points de vue intellectuel, industriel et commercial, bien qu'elle soit la plus privilégiée en fait de richesses naturelles. Nous approchons de l'île qui est entièrement recouverte de forêts et qui semble inhabitée et jetons l'ancre dans la rade des Cayes, car le peu de profondeur de la mer ne permet pas d'arriver à quai.

De loin, la ville a l'air pauvre et misérable, et cette première impression s'accentue lorsque nous descendons à terre. A part quelques maisons de commerce, les habitations sont de simples huttes dont l'intérieur est des plus sales et des plus primitifs ; cet aspect frappe d'autant plus que nous venons de voir les maisons indigènes de St-Thomas et de la Jamaïque. Les rues sont, en vérité, fort larges, mais souvent couvertes d'herbes et de déchets de toutes sortes ; on marche sur du sable fin qui se transforme en bourbier dès qu'il pleut. Des porcs noirs et squelettiques, des vaches, des chiens, portant au cou une sorte de grand triangle de bois, destiné vraisemblablement à les empêcher de pénétrer dans les cultures, circulent librement dans les rues et même dans les maisons.

A part quelques malheureux négociants, la population est formée exclusivement par des nègres. Nous sommes un dimanche aux Cayes ; malgré cela, la correction dans la tenue des habitants laisse beaucoup à désirer, surtout au point de vue de la propreté. Alors que les nègres de St-Thomas sont connus pour être de bons travailleurs et qu'on les recherche pour cela, ceux de Haïti, au contraire, brillent par leur fainéantise et leur vanité. Ils sont persuadés qu'aucune des républiques de la terre ne vaut la leur.

Malheureusement nous sommes arrivés trop tard pour assister à la parade militaire qui a lieu, paraît-il, chaque dimanche et qui est remarquable par le grotesque de la tenue, des uniformes et par la variété des armes. Nous avons du reste l'occasion de voir des représentants de cette singulière armée dans divers postes répartis en ville, et sommes fort surpris d'être accostés par des soldats et même par des sous-officiers à nombreux galons, qui nous demandaient l'aumône.

Nous avions hâte de sortir de cette peu intéressante ville dont les maisons, vers la périphérie, ne sont plus que des huttes en bambous recouvertes de feuillage. Nous longeons un petit ruisseau aux eaux noirâtres, emportant à la mer une partie des déchets de la ville, et à un tournant, nous nous trouvons en présence d'une troupe de négresses prenant leurs ébats dans ces eaux fangeuses. A notre demande pourquoi elles ne préfèrent pas l'eau claire de la mer située à peu de distance, elles répondent (en français de Haïti) que cette eau est particulièrement bonne pour le sang et qu'elle augmente la sécrétion du lait chez les femmes qui allaitent ! La population de Haïti parle français,

[1] Le navire dut être entièrement déchargé et arriva à Puerto Colombia avec trois semaines de retard ! nous dit-on plus tard.

mais un français qui ressemble fort peu à celui de l'Académie et qui devient souvent parfaitement incompréhensible.

Ce qui est frappant, c'est que les environs de la ville ne présentent que de très maigres cultures. Cela donnerait probablement trop de peine de les entretenir. D'autre part, les droits d'exportation sont si élevés, qu'on ne peut songer à une culture intensive et lucrative ; les Haïtiens se contentent de cultiver juste ce dont ils ont besoin pour eux-mêmes. Près du rivage, nous voyons les ruines d'une forteresse, et les restes d'un cimetière français dont les pierres tombales se dressent dans les cultures ou au milieu des taillis. Ce sont les derniers vestiges de l'occupation française qui, malheureusement pour cette île si riche, prit fin en 1804 après des luttes acharnées et sanglantes. Depuis cette époque, Haïti est libre et les nègres y sont maîtres chez eux ; bien que leurs institutions politiques imitent, au moins en théorie, celles de la France, l'insécurité y est perpétuelle et les révolutions continuelles paralysent tout développement dans tous les domaines.

Pour caractériser les mœurs de cette peu intéressante population, il nous suffira de mentionner quelques anecdotes que nous tenons de première main.

Il arrive parfois qu'à l'arrivée d'un navire, l'inspecteur de la douane, de connivence avec le chef de la police, fait enfermer tous les débardeurs et ne leur rend la liberté pour décharger les marchandises, que lorsque le capitaine a consenti à remettre une certaine somme d'argent à ce haut fonctionnaire.

Lors du tremblement de terre qui ravagea la Jamaïque en 1906, toutes les nations firent parvenir des secours à l'île. Les Haïtiens ne voulurent pas rester en arrière ; ils décidèrent d'envoyer une assez forte somme d'argent, et des vivres. Lorsqu'il s'agit de partir, aucun des nombreux amiraux de la république ne voulut se charger de conduire le navire à Kingston qui n'est qu'à vingt-quatre heures de là. On s'adressa à l'un des officiers d'un des navires étrangers en rade de Port au Prince ; il ne put accepter, aussi les délégués haïtiens furent-ils obligés de partir seuls. Ils perdirent la direction et abordèrent à Cuba où on les remit dans la bonne voie ; ils arrivèrent enfin à la Jamaïque, mais sur la côte nord-est, d'où un pêcheur les conduisit enfin à Kingston. En cours de route, une partie de l'argent avait disparu ; aussi décidèrent-ils de se partager le reste, jugeant que c'était trop minime à offrir !

Les généraux ou officiers supérieurs fourmillent à Haïti ; il y en a autant, sinon plus, que de simples soldats. Mais leur position sociale n'est pas toujours très relevée ; on en trouve qui sont débardeurs, et l'un d'entre eux, qui se présenta à nous comme général, avec un superbe képi galonné, était vêtu de haillons et ressemblait beaucoup plus à un mendiant qu'à un officier supérieur.

C'est avec un soupir de soulagement que nous quittons la république nègre de Haïti qui nous semble être un défi jeté à la civilisation, surtout quand on pense que ce pays est situé en Amérique. C'est pour nous une démonstration frappante de ce que peuvent faire les nègres, abandonnés à eux-mêmes et responsables de leurs actes.

Le 20 juillet, à l'aube, on vient nous réveiller en nous disant qu'on arrive en vue de la Colombie. En effet, nous voyons dans le lointain les sommets couverts de neige de la Sierra Nevada de Santa Marta (plus de 5000 m.), étincelant au soleil du matin. Plus loin, c'est la vaste plaine d'alluvions formée par le delta du Magdalena, qui se présente comme un océan de verdure. Au premier plan s'élèvent de petites collines couvertes d'une maigre végétation et au pied desquelles, au bord de la mer, se trouve le village de Puerto Colombia.

Enfin, après une traversée longue et passablement mouvementée, nous allons mettre le pied sur le sol de cette Amérique tropicale si ardemment désirée.